

Titel:

Abtretung, Annullierung, Streitwert, Vollstreckung, Einspruch, Beweisaufnahme, Ausgleichszahlung, Zahlung, Sicherheitsleistung, Flugannullierung, Flug, Anspruch, Weiterflug, Zeitpunkt, Kosten des Rechtsstreits, Anspruch auf Ausgleichszahlung, Zeitpunkt der Entscheidung

Schlagworte:

Abtretung, Annullierung, Streitwert, Vollstreckung, Einspruch, Beweisaufnahme, Ausgleichszahlung, Zahlung, Sicherheitsleistung, Flugannullierung, Flug, Anspruch, Weiterflug, Zeitpunkt, Kosten des Rechtsstreits, Anspruch auf Ausgleichszahlung, Zeitpunkt der Entscheidung

Fundstelle:

BeckRS 2021, 62884

Tenor

1. Das Versäumnisurteil des Amtsgerichts Erding vom 12.06.2020 bleibt aufrechterhalten.
2. Die Klägerin trägt auch die weiteren Kosten des Rechtsstreits.
3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.
4. Der Streitwert wird auf 1.200,00 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Klägerin begehrt Ausgleichszahlung wegen Flugannullierung aus abgetretenem Recht.

2

Am 25.07.2019 und 16.09.2019 kam es bei Flugzeugtriebwerken des Herstellers Z. zu Triebwerkproblemen bei zwei Flugzeugen während des Flugs. Dabei schaltete sich jeweils eines der Triebwerke ab. Die FAA (Federal Aviation Administration – Bundesluftfahrtbehörde der Vereinigten Staaten) erließ daraufhin am 26.09.2019 eine Lufttüchtigkeitsanweisung mit folgendem Inhalt:

„Die FAA verabschiedet eine neue Lufttüchtigkeitsanweisung (AD) für bestimmte Z. [Modellnummern] Motoren. Diese AD erfordert anfängliche und wiederholte Inspektionen des Niederdruckkompressors (LPC) Einlassleitschaufel (IGV) und LPC-Rotor 1 (R1) und je nach Prüfergebnis möglicher Austausch des LPC. Diese AD wurde durch zwei kürzliche Abschaltungen während des Fluges (IFSDs) ausgelöst. Dies ist auf einen Ausfall des LPC R1 zurückzuführen. Die FAA gibt diese AD heraus, aufgrund unsicheren Zustands auf diesen Produkten (...).

AD-Anforderungen

Diese AD erfordert anfängliche und wiederholte Endoskopinspektionen des LPC IGV und des LPC R1 und, abhängig von den Ergebnissen der Inspektionen, Austausch des LPC. (...)

3

Weiter waren diese Inspektionen nach der Lufttüchtigkeitsanweisung für Motoren vorgesehen, die weniger als 300 Flugzyklen absolviert hatten oder bei denen seit Installation der betroffenen Software weniger als 300 Flugzyklen durchgeführt wurden.

4

Die europäische Luftfahrtbehörde EASA veröffentlichte die Lufttüchtigkeitsanweisung der FAA am selben Tag.

5

Am 15.10.2019 ereignete sich ein weiterer Vorfall, in dem sich wiederum während des Fluges ein Triebwerk des Motorenherstellers Z. abschaltete. Der Flug ... sollte von London nach Genf, planmäßiger Start um 7:18 Uhr und planmäßige Landung um 9:35 Uhr, durchgeführt werden. Aufgrund des Zwischenfalls kam es nach ca. 30 Minuten Flugzeit zu einer Zwischenlandung in Paris. Nach der Analyse wurde festgestellt, dass am 15.10.2019 ein Flugzeug mit einem Triebwerk betroffen war, das mehr als 300 Zyklen hatte.

6

Die Zedenten A. und B. verfügten über eine bestätigte Buchung für den Flug vom 16.10.2019 von München über Genf nach Newark. Der Flug von München nach Genf mit der Flugnummer YYY sollte planmäßig um 7:20 Uhr starten und um 8:30 Uhr landen. Mit dem Weiterflug mit der Flugnummer ZZZ sollten die Fluggäste planmäßig um 9:20 Uhr starten und ihr Endziel um 12:05 Uhr erreichen. Der Flug YYY wurde von der Beklagten annulliert. Über die Annullierung wurden die Fluggäste weniger als 7 Tage vor Abflug informiert. Durch die Annullierung konnte die anschließende Verbindung nicht erreicht werden. Per Ersatzbeförderung wurden die Fluggäste mit dem Flug WWW von München nach Newark verbracht, wo sie am 16.10.2019 um 19:05 Uhr ankamen, mithin mit einer Verspätung von 7 Stunden. Der Flug YYY sollte von der Beklagten durchgeführt werden. Die Gesamtdistanz beträgt 6.521 km. Die Zedenten haben ihre Ansprüche an die Klägerin abgetreten, welche mit Schreiben vom 28.10.2019 unter Anzeige der Abtretung und Vorlage der Abtretungserklärung die Beklagte erfolglos mit Fristsetzung zum 11.11.2019 zur Zahlung aufforderte.

7

Die Klagepartei ist der Auffassung, dass ein versteckter Fabrikationsfehler nicht vorgetragen wurde und daher die Rechtsprechung des EuGH zu versteckten Fabrikationsfehlern keine Anwendung fände.

8

Das Gericht hat in der öffentlichen Sitzung vom 12.06.2020, zu der die Klagepartei nicht erschienen ist, nach Antrag der beklagten Partei mit Versäumnisurteil vom 12.06.2020 die Klage kostenfällig abgewiesen. Das Versäumnisurteil ist der Klagepartei am 19.06.2020 zugestellt worden. Hiergegen hat die Klägerin am 03.07.2020 Einspruch eingelegt.

9

Die Klagepartei beantragte zuletzt zu erkennen:

Das Versäumnisurteil vom 12.06.2020 wird aufgehoben.

10

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 1.200 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 12.11.2019 zu zahlen.

11

Die Beklagte beantragt,

das Versäumnisurteil vom 12.06.2020 aufrechtzuerhalten.

12

Die Beklagte behauptet, dass außergewöhnliche Umstände vorgelegen haben, die zur Annullierung führten, welche auch durch zumutbare Maßnahmen nicht vermeidbar war.

13

Der Flug YYY hätte mit dem Fluggerät Airbus A220 mit der amtlichen Kennung 111 durchgeführt werden sollen. Hintergrund der Annullierung sei die Stilllegung der gesamten Airbus A220 Flotte der Beklagten für den 15. und 16.10.2019 zur Inspektion der Triebwerke des Herstellers Z. gewesen. Das für den Flug vorgesehene Flugzeug sei von der Inspektion betroffen gewesen. Nach der Lufttüchtigkeitsanweisung vom 26.09.2019 sei das für den Flug vorhergesehene Flugzeug zunächst nicht betroffen gewesen, da das Flugzeug mit der Kennung 111 mehr als 300 Flugzyklen durchgeführt hatte. Erst mit dem Vorfall vom 15.10.2019 habe man festgestellt, dass auch Motoren betroffen sein können, die mehr als 300 Zyklen haben. In Abstimmung mit dem Motorenhersteller, der in Kontakt mit der FFA bestanden habe, habe man die Entscheidung getroffen, die komplette A220 Flotte zu grounden und einer Inspektion zu unterziehen. Das für den Flug vorgesehene Flugzeug wurde am 16.10.2019 inspiziert. Dabei sei das linke Triebwerk mit der Seriennummer Z111 am 16.10.2019 bis 2:28 Uhr UTC (4:28 Uhr lokaler Zeit) und das rechte Triebwerk mit der Seriennummer Z222 bis 2:55 Uhr UTC (4:55 Uhr lokaler Zeit) der Inspektion unterzogen worden.

14

Der Beklagten hätten keine zumutbaren Maßnahmen zur Verfügung gestanden, die Annullierung zu vermeiden. Nachdem die Hälfte der Kurz- und Mittelstreckenflotte betroffen gewesen sei, hätte der Flug nicht anderweitig mit eigenem oder fremdem Fluggerät durchgeführt werden können. Die Inspektionszeit sei nicht absehbar gewesen und das Flugzeug hätte vom Ort der Inspektion in Genf nach München noch verbracht werden müssen. Dafür hätte eine Crew bereitgestellt werden müssen.

15

Die Beklagte ist der Auffassung, dass entsprechend der Rechtsprechung des EuGH (Urteil vom 20.12.2008 – C -549/07) die dargelegten Umstände einen außergewöhnlichen Umstand darstellen, da es sich um einen versteckten Fabrikationsfehler handele.

16

Das Gericht hat Beweis erhoben durch die uneidliche Vernehmung des Zeugen C. Hinsichtlich des Ergebnisses dieser Beweisaufnahme wird verwiesen auf das Protokoll vom 30.11.2020 (Bl. 92/95). Zur Vervollständigung des Tatbestands wird Bezug genommen auf die Schriftsätze samt Anlagen der Klägerin vom 06.11.2020, 20.03.2020, 11.05.2020 und 03.07.2020 sowie der Beklagten vom 06.01.2020, 09.04.2020, 05.06.2020 und 21.07.2020.

Entscheidungsgründe

A.

17

Die zulässige Klage ist unbegründet.

18

I. Die Klägerin hat keinen Anspruch auf Ausgleichszahlung gemäß Art. 5 Abs. 1 lit. c), 7 Abs. 1 Satz 1 lit. c) VO (EG) 261/2004, § 398 BGB, da sich die Beklagte auf Art. 5 Abs. 3 VO (EG) 261/2004 berufen kann. Nach Art. 5 Abs. 3 VO (EG) 261/2004 ist ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Art. 7 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

19

1. Es lagen außergewöhnliche Umstände vor.

20

a. Außergewöhnliche Umstände sind Vorkommnisse, die aufgrund ihrer Natur und Ursache nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens sind und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sind, wie beispielsweise Naturkatastrophen, versteckte Fabrikationsfehler oder terroristische Sabotageakte (EuGH, Urteil vom 22.12.2008 – C-549/07 – NJW 2009, 347; BGH, Urteil vom 12.11.2009 – Xa ZR 76/07 – NJW 2010, 107). In den Erwägungsgründen (14) und (15) der Verordnung sind außergewöhnliche Umstände beispielsweise politische Instabilität, schlechte Wetterbedingungen, unerwartete Sicherheitsrisiken und Flugsicherheitsmängel, beeinträchtigender Streik und Entscheidungen des Flugverkehrsmanagements genannt, wobei sie diese Aufzählung nicht abschließend ist.

21

Grundsätzlich können daher Flugsicherheitsmängel sowie versteckte Fabrikationsfehler einen außergewöhnlichen Umstand darstellen.

22

Der EuGH hat jedoch ausgeführt, dass angesichts der besonderen Bedingungen, unter denen der Luftverkehr durchgeführt wird, und des Maßes an technologischer Komplexität der Flugzeuge festzustellen sei, dass die Luftfahrtunternehmen sich bei der Ausübung ihrer Tätigkeit gewöhnlich verschiedenen technischen Problemen gegenübersehen, die der Betrieb solcher Maschinen unausweichlich mit sich bringt. Zur Vermeidung solcher Probleme und zum Schutz vor Zwischenfällen, die Flugsicherheit infrage stellen, unterliegen die Maschinen im Übrigen regelmäßigen und besonders strengen Kontrollen, die Bestandteil der gewöhnlichen Betriebsbedingungen der Luftfahrtunternehmen sind. Die Behebung eines technischen

Problems, das auf die fehlerhafte Wartung eine Maschine zurückzuführen ist, ist daher Teil der normalen Ausübung der Tätigkeiten des Luftfahrtunternehmens (EuGH, Urteil vom 22.12.2008, a.a.O.).

23

Weiter führt er aus, dass technische Probleme zu solchen außergewöhnlichen Umständen zu rechnen sind, soweit sie auf Vorkommnisse zurückzuführen sind, die nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit betroffenen Luftfahrtunternehmen sind und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sind. So verhielte es sich zum Beispiel dann, wenn der Hersteller der Maschinen, aus denen die Flotte des betroffenen Luftfahrtunternehmens besteht, oder eine zuständige Behörde entdeckte, dass diese bereits in Betrieb genommen Maschinen mit einem versteckten Fabrikationsfehler behaftet sind, der die Flugsicherheit beeinträchtigt. Gleiches würde bei durch Sabotageakte oder terroristische Handlungen verursachte Schäden an den Flugzeugen gelten (EuGH, Urteil vom 22.12.2008, a.a.O.; EuGH, Urteil vom 17.09.2015 – C-257/14 – EuZW 2015, 805 (807)).

24

b. Aufgrund der durchgeführten Beweisaufnahme steht für das Gericht zur Überzeugung fest, dass der streitgegenständliche Flug von München nach Genf mit dem Flugzeug der Kennung 111 durchgeführt werden sollte. Das eingesetzte Flugzeug verfügte über einen Motor des Herstellers Z. aus der Modellreihe XY. Es hatte zum Zeitpunkt des dritten Vorfalles bereits 300 Flugzyklen hinter sich und wurde im Anschluss an den Vorfall von 15.10.2019 sowie sämtliche anderen Flugzeuge mit derselben Motorreihe des Herstellers gegründet. Von ihren 89 Flugzeugen hat die Beklagte daher alle 29 Flugzeuge gegründet, die mit diesem Motorentyp ausgestattet waren. Mit den Inspektionen wurde am 15.10.2019 ab 12:49 Uhr UTC begonnen. Das für die streitgegenständlichen Flug vorgesehene Flugzeug wurde in der Nacht vom 15.10.2019 auf 16.10.2019 inspiziert. Die Inspektion des Triebwerks 1 war um 2:28 Uhr UTC (04:28 Uhr lokaler Zeit) und die Inspektion des Triebwerks 2 um 2:55 Uhr UTC (04:55 lokaler Zeit) abgeschlossen. Die Inspektion eines Triebwerks dauerte jeweils ca. drei Stunden. Nach dem Hersteller lag der Fehler an einem am 16.11.2018 publizierten Update der Softwaresteuerung des Verdichters, um Strömungsabriss zu vermeiden. Schäden am für den streitgegenständlichen Flug vorgesehenen Flugzeug wurden im Rahmen der Inspektion nicht entdeckt. Das Flugzeug wurde als in Ordnung eingestuft.

25

d. Die Angaben stehen fest aufgrund der glaubhaften Angaben des Zeugen C. Der Zeuge schilderte dabei ruhig und sachlich die Triebwerksvorfälle und die Maßnahmen der Beklagten. Er zögerte nicht zuzugeben, dass die Beklagte nicht wusste, worauf die Vorfälle zurückzuführen waren. Seine Angaben waren detailliert und ohne Belastungseifer hinsichtlich des Herstellers bzw. Entlastungseifer hinsichtlich der Beklagten, mithin seines Arbeitgebers. Weiter war der Zeuge auch selbst als Teil des eingerichteten Krisenstabs involviert und berichtete insofern auch teilweise aus eigener Wahrnehmung.

26

e. Aus den festgestellten und unstrittigen Sachverhalten ergibt sich für das Gericht, dass ein außergewöhnlicher Umstand gegeben ist.

27

Es ereigneten sich mit drei Flugzeugen der Beklagten Ereignisse, bei denen sich eines der Triebwerke abschaltete. Die zuständige amerikanische Behörde erließ eine Lufttüchtigkeitsanweisung, da Probleme bei einer bestimmten Motorenreihe des Herstellers Z. festgestellt wurden, die zu einer Abschaltung des Triebwerks und damit zu einer erheblichen Sicherheitsgefahr für die Passagiere führt.

28

Das Gericht geht hierbei von einem versteckten Fabrikationsfehler aus. Ein Softwareupdate, das naturgemäß auch durch Wartung nicht beeinflusst wird, führte zu dem Problem, dass sich das Triebwerk ausschaltete. Es handelt sich damit der Einordnung nach nicht um ein bloßes technisches Problem, das auf die fehlerhafte Wartung einer Maschine zurückzuführen ist, folglich beherrschbar und Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit eines Luftfahrtunternehmens ist, sondern um den Fall eines versteckten Fabrikationsfehlers.

29

Nach Auffassung des Gerichts kann es auch keinen Unterschied machen, ob tatsächlich Schäden bei der Inspektion des für den streitgegenständlichen Flug vorgesehenen Flugzeugs gefunden wurden. Grundlage

war ein Softwareupdate, sodass das Flugzeug hiervon auch betroffen und daher mit diesem Fehler behaftet war. Es hätte daher jederzeit zu einem sicherheitsrelevanten Vorfall kommen können.

30

Im Ergebnis handelt es sich im Zeitpunkt der Entscheidung, die Flugzeuge zu grounden, um den Verdacht eines versteckten Fabrikationsfehlers, den die Beklagte annahm, da weder der Hersteller zu dem Zeitpunkt sicher war, woran der Fehler lag, noch die zuständige Behörde dies genau festgestellt hatte. Erst im Nachgang mit der Lufttüchtigkeitsanweisung vom 29.10.2020 hatte die zuständige Behörde angeordnet, dass Inspektionen auch bei Motoren erfolgen müssen, die es seit der Installation des Updates weniger als 300 Zyklen hinter sich hatten.

31

Auch der Verdacht rechtfertigt die Maßnahmen und führt zum Vorliegen eines außergewöhnlichen Umstands, da dieser im konkreten Fall gerechtfertigt war. Dies ergibt sich für das Gericht aus der Rechtsprechung des EuGH, wonach das mit der VO Nr. 261/2004 verfolgte, in ihrem ersten Erwägungsgrund genannte Ziel, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen, impliziert, dass Luftfahrtunternehmen nicht dazu motiviert werden sollten, die erforderlichen Maßnahmen zu unterlassen, indem sie der Aufrechterhaltung und der Pünktlichkeit ihrer Flüge einen höheren Stellenwert einräumen als deren Sicherheit (Urteil vom 04.05.2017 – C-315/15 – NJW 2017, 2665 (2666)). Wäre die Beklagte verpflichtet, erst eine Anordnung der zuständigen Behörde abzuwarten, bevor es notwendige Maßnahmen zur Vermeidung eines Triebwerkausfalls betrifft, so ginge dies zulasten der Sicherheit der Passagiere.

32

2. Zumutbare Maßnahmen, die die Annullierung verhindern hätten können, sind für das Gericht nicht ersichtlich.

33

a. Die Zumutbarkeit ist situationsbedingt zu beurteilen. Das Luftfahrtunternehmen ist nicht gehalten, ohne konkreten Anlass Vorkehrungen, wie etwa das Vorhalten von Ersatzflugzeugen zu treffen, um den Folgen außergewöhnlicher Umstände begegnen zu können. Das Luftfahrtunternehmen muss alle ihm in der konkreten Situation zu Gebote stehenden Maßnahmen ergreifen, um nach Möglichkeit zu verhindern, dass hieraus eine Annullierung oder großer Verspätung resultiert. Die Maßnahmen müssen für das betroffene Luftverkehrsunternehmen in persönlicher, technischer und wirtschaftlicher Hinsicht tragbar sein (EuGH, Urteil vom 22.12.2008 – a. a. O.).

34

b. In der konkreten Situation war erst mit dem Vorfall vom 15.10.2019, welcher sich gegen 08:00 Uhr lokaler Zeit ereignete, für die Beklagte klar, dass auch Flugzeuge betroffen sein konnten, die 300 Flugzyklen und mehr hinter sich hatten. Für die Entscheidung, was zu tun ist und für die Rücksprachen mit dem Hersteller ist der Beklagten ein gewisser Zeitraum zuzuerkennen. Nachdem grundsätzlich alle Flugzeuge für Flüge verplant sind, erscheint es auch nicht möglich, das für den streitgegenständlichen Flug vorgesehene Flugzeug durch ein anderes Flugzeug der Flotte zu ersetzen.

35

c. Angesichts der konkreten Verdachtslage, dass sich bei all diesen Flugzeugen ein Triebwerk ausschalten könnte, war die Beklagte auch nicht gehalten, den turnusgemäßen Wartungstermin abzuwarten, da dies die Gefährdung der Sicherheit der Passagiere bedeuten konnte (vergleiche oben; Urteil des EuGH vom 04.05.2017 – a.a.O.).

36

d. Aus einer Vielzahl ein Gerichtsverfahren ist dem Gericht bekannt, dass das Chartern eines Flugzeugs binnen weniger als eines Tages nicht zu bewerkstelligen ist, sodass dies nach Auffassung des Gerichts nicht in Betracht kommt.

37

e. Andere potentielle Maßnahmen sind weder vorgetragen noch drängen sich diese für das Gericht als zumutbar und erfolgsversprechend auf (Vgl. BGH, Urteil vom 15.01.2019 – X ZR 15/18 – NJW 2019, 1369 (1369)).

38

II. Der Anspruch auf Zinsen teilt als Nebenforderung das Schicksal der Hauptforderung und ist daher unbegründet.

B.

39

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO.

C.

40

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit hat ihre Rechtsgrundlage in §§ 708, 711 ZPO.