

Titel:

Schlechte Witterungsbedingungen können für Luftverkehrsunternehmen außergewöhnlicher Umstand sein

Normenkette:

Fluggastrechte-VO Art. 5 Abs. 1 lit. c, Abs. 3, Art. 7 Abs. 1 lit. a

Leitsätze:

1. In besonders stark ausgeprägter Form vorkommende Witterungsbedingungen, die geeignet sind, den Luftverkehr oder die Betriebstätigkeit einer oder mehrerer Luftverkehrsunternehmen ganz oder teilweise zum Erliegen zu bringen, können außergewöhnliche Umstände iSd Art. 5 Abs. 3 der VO (EG) Nr. 261/2004 sein. (Rn. 7 – 21) (redaktioneller Leitsatz)

2. Die Entlastung eines Luftfahrtunternehmens wegen außergewöhnlicher Umstände ist nur dann möglich, wenn eine Prüfung ergibt, dass der Flug nicht von einem anderen Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden kann, der mit weniger Verspätung als der nächste Flug des betreffenden Luftfahrtunternehmens ankommt. (Rn. 22 – 30) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Fluggastrechteverordnung, außergewöhnlicher Umstand, Verspätung, Witterungsbedingungen, Ersatzbeförderung, Ausgleichsleistung

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Die Klägerinnen haben die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 500,00 € festgesetzt.

Entscheidungsgründe

1

Gemäß § 495a ZPO bestimmt das Gericht das Verfahren nach billigem Ermessen. Innerhalb dieses Entscheidungsrahmens berücksichtigt das Gericht grundsätzlich den gesamten Akteninhalt.

2

I. Die zulässige Klage ist unbegründet.

3

1. Die Klägerinnen haben keinen Anspruch auf Ausgleichszahlungen in Höhe von jeweils 250,00 EUR gemäß Art. 5 Abs. 1 lit. c), Art. 7 Abs. 1 lit. a) VO (EG) 261/2004 gegen die Beklagte.

4

a) Der Anwendungsbereich der Fluggastrechteverordnung ist zwar gern. Art. 3 Abs. 1 lit. a), Abs. 2 lit a) VO (EG) 261/2004 eröffnet, da die Fluggäste über eine bestätigte Buchung verfügten und den Flug auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, nämlich dem Flughafen München, antreten wollten.

5

Die Fluggäste verfügten über eine bestätigte Buchung für die Flüge der Beklagten BT 224 am 26.08.2022 von München nach Riga und BT 349 von Riga nach Vilnius. Auf dem von den Fluggästen gebuchten Flug mit der Beklagten am 26.08.2022, von München nach Riga mit der Flugnummer BT 224 wurden die Fluggäste nicht befördert. Die Kläger wurden vielmehr dergestalt umgebucht, dass sie ihr Ziel Vilnius nicht wie geplant am 27.08.2022 um 00:05 Uhr, sondern vielmehr erst am 27.08.2022 um 12:15 Uhr erreichten, mithin mit einer Verspätung von mehr als drei Stunden.

6

b) Die Beklagte kann sich vorliegend jedoch erfolgreich auf das Vorliegen eines außergewöhnlichen Umstands nach Art. 5 Abs. 3 VO (EG) 261/2004 berufen, der sich auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären, weshalb der Anspruch ausgeschlossen ist.

7

aa) Außergewöhnliche Umstände sind Vorkommnisse, die aufgrund ihrer Natur oder 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 (vgl. EuGH (4. Kammer), Urteil vom 22.12.2008 – C-549/07 Wallentin-Herman/Alitalia; BGH, Urteil vom 12.11.2009, Az.: Xa ZR 76/07). In den Erwägungsgründen 14 und 15 der VO (EG) Nr. 261/2004 sind als außergewöhnliche Umstände beispielsweise politische Instabilität, schlechte Wetterbedingungen, unerwartete Sicherheitsrisiken und Flugsicherheitsmängel, beeinträchtigender Streik und Entscheidungen des Flugverkehrsmanagements genannt, wobei diese Aufzählung nicht abschließend ist. Entscheidend ist nach dem Leitbild der Verordnung die Beherrschbarkeit des Vorkommnisses für das Luftfahrtunternehmen sowie die Frage, ob das Vorkommnis aus dem gewöhnlichen Flugbetrieb herausragt (vgl. EuGH, Urteil vom 22.12.2008 – C-549/07 Wallentin-Herman/Alitalia; Schmid in: BeckOK Fluggastrechte-VO, Art. 5, Rn. 27). Dabei kommt es nicht maßgeblich auf die Häufigkeit eines Vorkommnisses an (vgl. EuGH, Urteil vom 04.05.2017 – C-315/15). Nach dem Erwägungsgrund 14 der VO (EG) 261/2004 können außergewöhnliche Umstände insbesondere mit der Durchführung des betreffenden Fluges nicht zu vereinbarende Wetterbedingungen sein. Nach dem Erwägungsgrund 15 soll außerdem dann vom Vorliegen eines außergewöhnlichen Umstands ausgegangen werden, wenn die Annullierung oder große Verspätung auf eine Entscheidung des Flugverkehrsmanagements zurückgeht.

8

Zwar können widrige Wetterbedingungen nicht per se als außergewöhnliche Umstände eingeordnet werden. Etwas anderes kann jedoch gelten, wenn die Wetterbedingungen, in besonders stark ausgeprägter Form vorkommen (BeckOGK/Steinrötter, Fluggastrechte-VO, Stand: 1.8.2021, Art. 5, Rn. 67) und geeignet gewesen sind, den Luftverkehr oder die Betriebstätigkeit einer oder mehrerer Luftverkehrsunternehmen ganz oder teilweise zum Erliegen zu bringen (BeckOK/Schmidt, Fluggastrechte-VO, Stand: 1.1.2022, Art. 5, Rn. 88). Bei derartigen Situationen kann gerade nicht mehr von üblichen oder erwartbaren Abläufen des Luftverkehrs ausgegangen werden.

9

Die Nichtbeförderung der Fluggäste auf dem gebuchten Flug BT 224 am 26.08.2022 beruhte zur Überzeugung des Gerichts vorliegend darauf, dass dem Vorflug BT 223 von Riga nach München, der mit dem gleichen Fluggerät durchgeführt wurde, aufgrund der Wetterbedingungen am Flughafen München, verspätete Slots erteilt worden sind, wodurch der Vorflug München erst verspätet erreichte. Dementsprechend konnte der streitgegenständliche Flug BT 224 auch erst verspätet durchgeführt werden. In Riga hätte dann aufgrund der Verspätung der ebenfalls gebuchte Anschlussflug nicht erreicht werden können.

10

So bestätigte der Zeuge I Zentrum der Beklagten, in seiner schriftlichen Zeugenaussage vom 13.06.2023 im wesentlichen den Vortrag der Beklagten.

11

So führte der Zeuge aus, der streitgegenständliche Flug BT 224 habe mit dem gleichen Fluggerät und der gleichen Besatzung wie der Vorflug BT 223 von Riga nach München durchgeführt werden sollen. Obgleich BT 223 planmäßig, nämlich bereits 1:42 Stunden vor dem geplanten Abflug in Riga zum Abflug bereit gestanden sei, habe dieser Flug jedoch nicht planmäßig um 14:40 Uhr UTC starten können, sondern vielmehr sei noch in der Vorbereitungsphase seitens Eurocontrol ein Slot für diesen Flug erst für 16:45 Uhr UTC erteilt worden. Nachdem der erteilte Slot, obgleich der Flug BT 223 startbereit gewesen wäre, seitens Eurocontrol nicht mehr verbessert wurde, konnte BT 223 erst um 16:27 Uhr UTC seine Parkposition verlassen und um 16:40 Uhr UTC tatsächlich starten. Grund für die verspätete Slotzuteilung seitens Eurocontrol seien die Wetterbedingungen im Raum München gewesen. Der Vorflug BT 223 sei aufgrund des verspäteten Abflugs nicht planmäßig um 16:50 Uhr UTC, sondern erst um 18:35 Uhr UTC in München gelandet. Dementsprechend habe der streitgegenständliche Flug BT 224 auch nicht pünktlich starten

können. Geplant sei eine Flugzeit des streitgegenständlichen Fluges von 17:30 Uhr UTC bis 19:35 Uhr UTC gewesen. Mit der verspäteten Ankunft erst um 18:35 Uhr UTC sei der planmäßige Start um 17:30 Uhr UTC natürlich nicht zu realisieren gewesen. Tatsächlich sei der streitgegenständliche Flug statt wie geplant um 17:30 Uhr UTC erst um 20:01 Uhr UTC gestartet. Unter Berücksichtigung der Flugzeit von München nach Riga sei erkennbar gewesen, dass mit dem verspäteten Flug BT 224 der ebenfalls gebuchte Anschlussflug von Riga nach Vilnius, nicht erreicht werden konnte. Dementsprechend seien die Fluggäste auf dem Flug BT 224 von München nach Riga nicht transportiert worden, sondern bereits ab München umgebucht worden, nachdem ab Riga ein Weitertransport nicht sicher gewährleistet werden konnte.

12

Die Ausführungen des Zeugen ... waren insoweit schlüssig, detailliert und in jeder Hinsicht nachvollziehbar. Zweifel an den Angaben des Zeugen bestehen nicht. Die Angaben erfolgten auch – wenngleich der Zeuge als Mitarbeiter der Beklagten mit dem Unternehmen ersichtlich in einem „Lager“ steht – sachlich und ohne erkennbaren Eifer zur Entlastung der Beklagten.

13

Die Angaben des Zeugen sind daher für das Gericht glaubhaft und das Gericht erachtet den Zeugen als glaubwürdig.

14

Soweit seitens der Klagepartei mit Schriftsatz vom 04.08.2023 moniert wird, die seitens des Zeugen vorgetragene Abflugzeit des streitgegenständlichen Fluges sei nicht richtig, verfährt dies nicht und führt nicht zur Unglaubwürdigkeit des Zeugen. Es handelt sich nur scheinbar um eine abweichende Angabe des Zeugen. Dabei ist nämlich zu berücksichtigen, dass der Zeuge ausdrücklich von einer Abflugszeit von 17:30 Uhr UTC spricht. Diese koordinierte Weltzeit (UTC) entspricht nicht zwingend der Ortszeit am Abflugsort. Es ist gerichtsbekannt und wird auch seitens der Klagepartei nicht in Abrede gestellt, dass zur Erlangung der mitteleuropäischen Sommerzeit der UTC zwei Stunden hinzuaddiert werden müssen. Eine UTC von 17:30 Uhr entspricht für den gegenständlichen Abflugstag mithin einer Ortszeit in München von 19:30 Uhr. Letztere Ortszeit ist aber jene, welche in den Buchungsunterlagen angegeben wird, so dass vorliegend die Angaben des Zeugen tatsächlich mit jenen in den Buchungsunterlagen übereinstimmen.

15

Nach alledem ist das Gericht davon überzeugt, dass die Nichtbeförderung der Kläger auf dem Flug BT 224 auf einen außergewöhnlichen Umstand zurückgeht.

16

Mit den Schilderungen des Zeugen geht das Gericht davon aus, dass die Verspätung des Vorfluges BT 223 allein auf eine verspätete Sloterteilung seitens Eurocontrol wegen der in München herrschenden Wetterbedingungen gewesen ist. Das Fluggerät stand pünktlich zum Abflug bereit. Einer entsprechenden Sloterteilung und Anordnung der Flugsicherung hat ein Luftfahrtunternehmen aber Folge zu leisten; ein Ermessensspielraum besteht nicht.

17

Mit der verspäteten Sloterteilung handelt es sich um einen Umstand außerhalb des Verantwortungsbereichs der Fluggesellschaft, auf welchen diese auch keinen Einfluss hat.

18

Aufgrund der verspäteten Landung des Vorfluges, welche auf einen außergewöhnlichen Umstand zurück geht, konnte auch der streitgegenständliche Flug BT 224 erst verspätet starten.

19

Zwar wäre an sich eine Beförderung der Kläger auf dem streitgegenständlichen Flug BT 224 möglich gewesen. Allerdings ist zur Überzeugung des Gerichts mit den Ausführungen des Zeugen davon auszugehen, dass aufgrund der Verspätung dieses Fluges ein Weitertransport der Kläger von Riga nach Vilnius am streitgegenständlichen Tag nicht möglich gewesen wäre.

20

Der ebenfalls gebuchte Anschlussflug von Riga nach Vilnius hätte nach dem unbestrittenem Vortrag der Klagepartei planmäßig um 23:15 Uhr Ortszeit (mithin 21:35 Uhr UTC) in Riga starten sollen. Der streitgegenständliche Flug BT 224 ist aber erst um 21:57 Uhr UTC in Riga gelandet.

21

Nach Auffassung des Gerichts ist es grundsätzlich nicht zu beanstanden, wenn die Fluggesellschaft in einem solchen Fall, in dem erkennbar der gebuchte Anschlussflug verpasst werden wird, den Fluggast nicht zum Ort der Zwischenlandung transportiert, sondern bereits vom Startort München aus, Möglichkeiten der Ersatzbeförderung prüft und schließlich durchführt.

22

bb) Maßnahmen des Luftfahrtunternehmens, welche unter den gegebenen Umständen hätten ergriffen werden können, um die mit der Ersatzbeförderung eingetretene, sehr erhebliche Verspätung von 12 Stunden und 10 Minuten zu vermeiden oder zu reduzieren, waren nicht gegeben.

23

aa) Zwar ist nach der Rechtsprechung des EuGH (Urteil vom 11. Juni 2020, Transportes Aereos Portugueses, C-74/19, ECLI:EU:C:2020:460; EuGH (9. Kammer), Beschluss vom 14.01.2021 – C-264/20) eine Entlastung des Luftfahrtunternehmens nur dann möglich, wenn die Annullierung des Fluges bzw. dessen um drei Stunden oder mehr verspätete Ankunft auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären, und es bei Eintritt eines solchen Umstands die der Situation angemessenen Maßnahmen ergriffen hat, indem es alle ihm zur Verfügung stehenden personellen, materiellen und finanziellen Mittel eingesetzt hat, um zu vermeiden, dass dieser Umstand zur Annullierung oder zur großen Verspätung des betreffenden Fluges führt, ohne dass jedoch von ihm angesichts der Kapazitäten seines Unternehmens zum maßgeblichen Zeitpunkt nicht tragbare Opfer verlangt werden könnten.

24

Die jeweils konkrete Situation ist zudem dahingehend zu prüfen, ob die Beklagte nachweisen kann, dass sie alle ihr zur Verfügung stehenden Mittel einsetzt hat, um eine zumutbare und frühestmögliche anderweitige Beförderung der Passagiere sicherzustellen. Es ist eine Prüfung dahingehend notwendig, ob eine Beförderung auf einem direkten oder indirekten Flug möglich ist, der gegebenenfalls von anderen Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird und mit weniger Verspätung als der nächste Flug des betreffenden Luftfahrtunternehmens ankommt.

25

Hier hat die Beklagte nach der durchgeführten Beweisaufnahme zur Überzeugung des Gerichts den Nachweis, dass sie alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hat und eine zumutbare frühere Beförderung nicht möglich gewesen ist, erbracht.

26

Fluggesellschaften haben sich regelmäßig an Anordnung des Flugverkehrsmanagements und Eurocontrol zu halten. Anhaltspunkte für eine zu knapp bemessene Rotationszeit in München sind nicht ersichtlich.

27

Das Gericht ist aufgrund der glaubhaften Angaben des Zeugen ... ebenso davon überzeugt, dass die Kläger auf die frühest mögliche Ersatzbeförderung umgebucht worden sind. Der Zeuge führte hierzu aus, dass davon abgesehen wurde, die Kläger mit dem streitgegenständlichen Flug BT 224 nach Riga zu transportieren, da von dort ein Weitertransport nach Vilnius nicht gewährleistet war, nachdem alle Flüge aus Riga früher starteten, als der streitgegenständliche Flug in Riga landete. Ein Anschlussflug bzw. Transport der Kläger über Riga nach Vilnius war am 26.08.2022 nicht mehr verfügbar und planbar, nachdem auch andere aus München kommenden Flüge aufgrund der dort herrschenden Wetterbedingungen verspätet gewesen seien und daher nicht absehbar gewesen sei, ob etwaige Anschlussverbindungen tatsächlich erreicht würden. Eine direkte Verbindung von München nach Vilnius am 26.08.2022 habe es nicht gegeben, die früheste direkte Verbindung auf dieser Strecke sei der Flug BT 926 am 27.08.2022 gewesen, auf welchen die Kläger umgebucht worden seien. Bei der Ersatzbeförderung der Kläger habe es sich um die frühest mögliche Ersatzbeförderung gehandelt.

28

Zur Überzeugung des Gerichts wurde damit die Möglichkeit einer anderweitigen Ersatzbeförderung geprüft. Nach dem oben dargestellten Maßstab, wonach angemessene Maßnahmen zur zumutbaren und zufriedenstellenden Weiterbeförderung unter vergleichbaren Reisebedingungen ergriffen werden müssen, ist das Gericht vorliegend mit den Angaben des Zeugen davon überzeugt, dass seitens der Beklagten

sowohl direkte als auch indirekte Verbindungen und auch die anderer Fluggesellschaften in die Prüfung einer Ersatzbeförderung miteinbezogen worden sind und dass die Beklagte im Ergebnis dem von ihr Geforderten Genüge getan und die Passagiere möglichst zügig weiter befördert hat.

29

In der Gesamtschau aller Umstände hat die Beklagte zur Überzeugung des Gerichts sämtliche ihr zur Verfügung stehenden angemessenen Maßnahmen – an welche keine überzogenen Anforderungen zu stellen sind – ergriffen.

30

Da sich die Beklagte damit mit Erfolg auf Art. 5 Abs. 3 VO (EG) Nr. 261/2004 berufen kann, besteht kein Anspruch auf eine Ausgleichsleistung.

31

2. Die Nebenforderung teilt das Schicksal der Hauptforderung.

32

II. Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO.

33

III. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit hat ihre Rechtsgrundlage in den §§ 708 Nr. 11, 713ZPO.