AG Erding, Endurteil v. 03.07.2024 – 116 C 1642/23

Titel:

Befreiung des Luftfahrtunternehmens von Ausgleichszahlungen bei großer Verspätung aufgrund außergewöhnlicher Umstände

Normenkette:

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

Leitsatz:

Beruht die große Verspätung des streitgegenständlichen Fluges von drei Stunden oder mehr darauf, dass für diesen Flug und für die drei unmittelbaren Vorflüge im Flugumlauf des eingesetzten Flugzeugs aufgrund von Kapazitätsbeschränkungen infolge von laufenden Arbeiten an einer Landebahn am Flughafen Amsterdam in Kombination mit Nordostwind und zusätzlicher Bildung von Cumulonimbuswolken in München von Eurocontrol jeweils verspätete Abflugslots erteilt wurden, begründet dies außergewöhnliche Umstände gemäß Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) 261/2004. (Rn. 28 – 30) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Fluggastrechte, Ausgleichszahlung, große Verspätung, Befreiung, außergewöhnliche Umstände, Kapazitätsbeschränkungen, Arbeiten an der Landebahn, Verspätung von Vorflügen, hinzutretende Cumulonimbuswolken, verspätete Abflugslots

Rechtsmittelinstanz:

LG Landshut, Endurteil vom 30.04.2025 – 15 S 1875/24 e

Fundstellen:

ReiseRFD 2024, 508
LSK 2024, 27173
BeckRS 2024, 27173

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Die Klägerin hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.

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.

Tatbestand

1
Die Klägerin nimmt die Beklagte auf Ausgleichszahlungen nach Art. 7 Abs. 1 lit. a) der Verordnung (EG) 261/2004 wegen Flugverspätung aus abgetretenem Recht in Anspruch.

2
Die Zedenten ... verfügten je über eine bestätigte Buchung für den Flug am 04.06.2022 mit der Nummer X4 vom Flughafen München (ab 14:55 Uhr) zum Flughafen Manchester (an 16:00 Uhr).

3
Die Beklagte war ausführendes Luftfahrtunternehmen für den gebuchten Flug, welcher verspätet in Manchester landete. Entgegen dem Flugplan erreichten die Zedenten ihr Endziel erst um 19:58 Uhr, mithin mit einer Verspätung von 3 Stunden und 58 Minuten.

4
Die Flugentfernung beträgt weniger als 1.500 Kilometer.

5

Die Zedenten traten ihre Ansprüche gegen die Beklagte am 08.06.2022 an die Klägerin ab. Diese nahm die Abtretung an.

6
Die Beklagte wurde von der Klägerin mit Schreiben vom 08.11.2022 unter Fristsetzung zum 15.11.2022 zur Zahlung gemahnt. Eine Zahlung erfolgte nicht.

7
Die Klägerin beantragt:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 750,00 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 16.11.2022 zu zahlen.

8
Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

9
Die Beklagte beruft sich auf das Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) 261/2004.

10
Der streitgegenständliche Flug wurde mit der Maschine G-EZWX durchgeführt. Diese flog am 04.06.2022 den geplanten Umlauf wie folgt:

Flugnummer	Strecke	Geplant (UTC)	Tatsächlich (UTC)
X1	MAN-AMS	06:15 – 07:35	06:38 – 10:16
X2	AMS-MAN	08:10 – 09:30	11:11 – 13:02
X3	MAN-MUC	10:10 – 12:15	14:24 – 16:13
X4	MUC-MAN	12:55 – 15:00	16:55 – 18:58

11
Der Flug X1 wurde mit einer Verspätung von 2:41 Stunden durchgeführt. Er unterlag Restriktionen durch Eurocontrol. Der erste Slot wurde um 05:47 Uhr UTC für 08:26 Uhr (UTC) erteilt. Nach weiteren Slotzuteilungen wurde um 07:34 Uhr (UTC) ein endgültiger Slot für 09:14 Uhr (UTC) vergeben. Eurocontrol nannte als Grund für die Verspätung den IATA Delay-Code 81. Dieser steht für Restriktionen aufgrund von Kapazitätsbeschränkungen. Aufgrund geplanter Landebahnwartung in Kombination mit Nordostwind regulierte Eurocontrol bereits ab 04:00 Uhr die Ankünfte in AMS.

12
Der Flug X2 wurde sodann mit einer Ankunftsverspätung von 03:32 Stunden durchgeführt. Die Verspätung war zum einen mit 02:41 Stunden auf den IATA Delay Code 93, die Verspätung des Vorfluges, zurückzuführen. Weitere 10 Minuten verspätete sich der Flug wegen des IATA Delay Codes 36, Betankung, und weitere 10 Minuten wegen weiterer Restriktionen wegen Kapazitätsbeschränkungen am Flughafen Amsterdam.

13
Der Flug X3 wurde in Folge mit einer Verspätung von 03:58 Stunden durchgeführt. Der Flug erhielt um 11:37 Uhr UTC einen ersten Slot für 13:18 Uhr (UTC) und nach diversen weiteren Slotzuteilungen um 14:23 Uhr (UTC) den letzten Slot für 14:39 Uhr UTC.

14
Der streitgegenständliche Flug wurde sodann ebenfalls mit einer Verspätung von 3:58 Stunden durchgeführt. Der Flug erlitt aufgrund der genannten Regulierungen und aufgrund von aktiven Wettermaßnahmen (Cumulonimbus) im Zusammenhang mit Kapazitätsmanagementmaßnahmen in München mehrerer Slots zugewiesen, zuletzt auf 16:21 Uhr (UTC).

15
Die Beklagte ist der Auffassung, dass in den Slotzuweisungen ein außergewöhnlicher Umstand zu erblicken sei und sie alle ihr zumutbaren Maßnahmen ergriffen habe, um eine frühestmögliche Beförderung der Zedenten zu ermöglichen.

16
In München stand keine Ersatzmaschine zur Verfügung.

17
Der Beklagten stand zwar eine Ersatzmaschine am Flughafen Charles de Gaulle zur Verfügung. Der Einsatz dieses Ersatzflugzeuges hätte jedoch ebenso wie ein Subcharter die eingetretene Verspätung zur Überzeugung der Beklagten nicht verhindern können. Sowohl eine Ersatzmaschine als auch ein Charterflugzeug wären den bestehenden Wetterbedingungen ausgesetzt gewesen.

18
Eine Umbuchung sei vorliegend auch keine zumutbare und erfolgversprechende Maßnahme gewesen: so wie ein Rücktritt vom Beförderungsvertrag gem. Art. 6 Abs. 1 lit. c) der Verordnung (EG) 261/2004 erst ab einer Abflugverspätung von 5 Stunden zulässig ist, sei ein Luftfahrtunternehmen erst ab einer Abflugverspätung von 5 Stunden angehalten, Umbuchungsmaßnahmen zu ergreifen. Diese Konstellation sei mit dem Urteil des EuGH vom 11.06.202, C-74/19 auch nicht entschieden worden.

19
Eine Verspätung von mehr als drei Stunden sei noch nicht mit Landung des Fluges X1 um 10:16 Uhr UTC absehbar gewesen. Die Beklagte hätte darauf vertrauen dürfen, dass sich die zugewiesenen Slots im Laufe der Zeit noch verbessern würden und dass die Verspätung des ersten Fluges im Laufe der Zeit wieder eingeholt werden würde.

20
Es sei ein erheblicher Unterschied, ob von einem vollbesetzten Flugzeug mit Fluggästen, welche alle dieselbe Flugroute gebucht haben, eine Umbuchung erfolgen soll oder ob lediglich einzelne Fluggäste einen Weiterflug in Anspruch nehmen. Die Kapazität zur Durchführung einer Umbuchung von 177 Gästen binnen kürzester Zeit sei praktisch unmöglich. Um die Fluggäste umgehend an ihr Ziel zu befördern, war es erfolgversprechend, den streitgegenständlichen Flug schnellstmöglich durchzuführen.

21
Die Klägerin ist demgegenüber der Auffassung, dass die Beklagte bereits mit Ankunft des Fluges X1 in Amsterdam Maßnahmen hätte prüfen und ergreifen müssen, um die sich abzeichnende entschädigungsrelevante Verspätung des gegenständlichen Fluges zu verhindern oder zu reduzieren. Sie hätte ein Ersatzflugzeug aus der eigenen Reserve oder auf Basis einer kurzfristigen Anmietung bereitstellen müssen. Die Beklagte hätte Umbuchungsmaßnahmen, insbesondere eine Umbuchung auf LH2502, Abflug in München um 16:00 Uhr (lokale Zeit), prüfen müssen.

22
Zur Ergänzung des Tatbestandes wird auf die Schriftsätze der Parteien samt Anlagen, das Protokoll vom 17.01.2024 und den weiteren Akteninhalt Bezug genommen.

23
Die Parteien haben einer Entscheidung im schriftlichen Verfahren mit Schriftsätzen vom 05.06.2024 und vom 06.06.2024 zugestimmt.

Entscheidungsgründe

24
Die zulässige Klage erweist sich als unbegründet.

I.

25
Die Klägerin hat keinen Anspruch gegen die Beklagte aus abgetretenem Recht der Fluggäste ... auf Ausgleichszahlungen in Höhe von insgesamt 750,00 € wegen großer Flugverspätung aus Art. 5 Abs. 1 lit. c), 7 Abs. 1 lit a) der Verordnung (EG) 261/2004 i. V. m. § 398 BGB.

26
Die Beklagte ist von der Verpflichtung zur Ausgleichszahlung gemäß Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) 261/2004 befreit, da die große Verspätung auf außergewöhnlichen Umständen beruht und die große Ankunftsverspätung durch zumutbare Maßnahmen der Beklagten nicht vermeidbar gewesen wäre.

27
1. Die Beklagte hat das Vorliegen außergewöhnlicher Umstände ausreichend schlüssig begründet. Der Vortrag blieb unstreitig.

28
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, Urteil vom 22.12.2008 – C-549/07 Wallentin-Herman/Alitalia; BGH, Urteil vom 12.11.2009 – Xa ZR 76/07). In den Erwägungsgründen 14 und 15 der Verordnung (EG) 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 also 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, Rn. 23; BeckOK Fluggastrechte-VO/Schmid, Stand 01.01.2020, Art. 5, Rn. 27).

29
Die große Verspätung des streitgegenständlichen Fluges von drei Stunden oder mehr beruht darauf, dass für diesen Flug und für die drei unmittelbaren Vorflüge im Flugumlauf des eingesetzten Flugzeugs mit der amtlichen Kennung G–EZWX aufgrund von Kapazitätsbeschränkungen infolge von laufenden Arbeiten an einer Landebahn am Flughafen Amsterdam in Kombination mit Nordostwind und zusätzlicher Bildung von Cumulonimbuswolken in München von Eurocontrol jeweils verspätete Abflugslots erteilt wurden. Die drei unmittelbaren Vorflüge wiesen eine Verspätung von 161 Minuten auf, weil aufgrund von laufenden Arbeiten auf dem Flughafen Amsterdam Regulierungsmaßnahmen der Flugsicherheitsbehörden erfolgt sind. Vor dem Start des streitgegenständlichen Fluges kamen dann noch zusätzliche Verkehrsflusssteuerungs- und Kapazitätsmanagementmaßnahmen insbesondere aufgrund der Wetterverhältnisse in München hinzu und der Abflugslot des streitgegenständlichen Fluges verschob sich bis letztlich 16:21 Uhr (UTC), mithin um mehr als 3 Stunden gegenüber der Flugplanung.

30
Die verspäteten Startfreigaben begründen im vorliegenden Fall außergewöhnliche Umstände im o. g. Sinne. Sie stellen von der Beklagten unbeherrschbare Entscheidungen des Flugverkehrsmanagements dar, die auf von der Beklagten – jeweils unbeherrschbare – laufende Arbeiten am Flughafen Amsterdam und auf Witterungsphänomenen beruhen und in dieser Ausprägung außerhalb der normalen Tätigkeit eines Luftfahrtunternehmens anzusiedeln sind. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes kommt es für die Beurteilung der Frage, ob eine Annullierung oder große Verspätung eines Flugs darauf zurückgeht, nicht darauf an, ob der Flug von den Umständen unmittelbar betroffen ist oder die Umstände bei einem der vorangehenden Flüge des für den annullierten oder verspäteten Flugs vorgesehenen Flugzeugs eingetreten sind, vgl. BGH, Urteil vom 12.06.2014, X ZR 121/13, NJW 2014, 3303 und EuGH, Urteil vom 11.06.2020, C-74/19, RRa 2020, 185. Im Hinblick auf die Formulierung des Verordnungsgebers in Erwägungsgrund 15 der Verordnung (EG) 261/2004, wonach von außergewöhnlichen Umständen ausgegangen werden soll, wenn eine Entscheidung des Flugverkehrsmanagements zu einem einzelnen Flugzeug an einem bestimmten Tag zur Folge hat, dass es bei einem oder mehreren Flügen des betroffenen Flugzeugs zu einer großen Verspätung, einer Verspätung bis zum nächsten Tag oder zu einer Annullierung kommt, können außergewöhnliche Umstände noch zur Entlastung herangezogen werden, die sich auf unmittelbaren Vorflügen mit demselben Fluggerät jedenfalls bis zu 24 Stunden vor dem Start des annullierten oder verspäteten Fluges ereignet haben, sofern an einer ununterbrochenen kausalen Anknüpfung keine Zweifel bestehen. So liegt es hier.

31
2. Das ausführende Luftfahrtunternehmen muss aber nicht nur darlegen und beweisen, dass ein außergewöhnlicher Umstand vorliegt, der ursächlich für die große Verspätung ist, sondern auch, dass sich die große Verspätung und ihre Folgen nicht haben oder hätten vermeiden lassen, obwohl bzw. wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären oder sind. Beruft sich ein Luftfahrtunternehmen auf einen außergewöhnlichen Umstand, muss es also nicht nur diesen genau beschreiben, sondern auch vortragen und beweisen,

- dass es unter Einsatz aller ihm zur Verfügung stehenden personellen, materiellen und finanziellen Mittel versucht hat, die Verspätung zu vermeiden und

- warum es ihm nicht möglich war, unter Berücksichtigung seiner Kapazitäten und Ressourcen diese Mittel einzusetzen bzw. warum derartige Maßnahmen von Vorneherein aussichtslos und damit sinnlos gewesen wären, vgl. BeckOK Fluggastrechte-Verordnung, 29. Edition, Stand, 01.01.2024, Art. 5, Schmid, Rn. 254ff.

32
Vorliegend ist davon auszugehen, dass diese Voraussetzungen erfüllt sind.

33
Trotz der sich für die Beklagte bereits während des ersten Flugumlaufs abzeichnenden Abflugverspätung war das Einfliegen der Ersatzmaschine vom Flughafen Charles de Gaulle nach München oder die Anfrage eines Subcharters aus Sicht des Gerichts keine zwingend gebotene Maßnahme. Angesichts des dafür erforderlichen zeitlichen Vorlaufs und der Wetterverhältnisse in München und der diesbezüglichen Regulierungsmaßnahmen erscheint es sehr fraglich, dass hierdurch die Abflugverspätung hätte reduziert werden können. Auf derartig unsichere Maßnahmen muss die Beklagte nicht zurückgreifen.

34
Auch (die Prüfung) eine(r) Umbuchung auf eine andere Verbindung stellte vorliegend keine zumutbare Maßnahme i.S.v. Art. 5 Abs. 3 VO (EG) 261/2004 dar.

35
Welche Maßnahmen einem Luftfahrtunternehmen in diesem Zusammenhang zumutbar sind, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Es kommt zum einen darauf an, welche Vorkehrungen ein Luftfahrtunternehmen nach guter fachlicher Praxis treffen muss, damit nicht bereits bei gewöhnlichem Ablauf des Luftverkehrs geringfügige Beeinträchtigungen das Luftfahrtunternehmen außerstande setzen, seinen vertraglichen Verpflichtungen nachzukommen und den Flugplan im Wesentlichen einzuhalten. Zum anderen muss das Luftfahrtunternehmen, wenn eine mehr als geringfügige Beeinträchtigung tatsächlich eintritt oder erkennbar einzutreten droht, alle ihm in dieser Situation zu Gebote stehenden Maßnahmen ergreifen, um nach Möglichkeit zu verhindern, dass hieraus eine Annullierung oder große Verspätung resultiert, vgl. u. a. Urteil des EuGH Urteil vom 11.6.2020, Az.: C-74/19, BGH Urteil vom 10.11.2022 – X ZR 97/21.

36
Nach der Rechtsprechung des EuGH kann auch eine Umbuchung eines von einer Annullierung oder großen Verspätung betroffenen Fluggastes auf einen anderen Flug zu den „zumutbaren Maßnahmen“ im Sinne des Art. 5 Abs. 3 der VO (EG) Nr. 261/2004 gehören.

37
So hat der EuGH entschieden, dass die Tatsache, dass ein Luftfahrtunternehmen einen Fluggast aus dem Grund, dass das ihn befördernde Luftfahrtzeug von einem außergewöhnlichen Umstand betroffen wurde, mit einem Flug anderweitig befördert, den es selbst durchführt und der dazu führt, dass der Fluggast am Tag nach dem ursprünglich vorgesehenen Tag ankommt, keine „zumutbare Maßnahme“ darstellt, die dieses Unternehmen von seiner Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen befreit, es sei denn, es hat keine andere Möglichkeit einer anderweitigen direkten oder indirekten Beförderung mit einem Flug bestanden, den es selbst oder ein anderes Luftfahrtunternehmen durchführt und der mit weniger Verspätung als der nächste Flug des betreffenden Luftfahrtunternehmens ankommen, oder die Durchführung einer solchen anderweitigen Beförderung hat für das betreffende Luftfahrtunternehmen angesichts seiner Kapazitäten zum maßgeblichen Zeitpunkt ein nicht tragbares Opfer darstellt (vgl. EuGH, Urteil vom 11.06.2020, Rs. C-74/19).

38
Der EuGH nimmt dabei explizit auf den seinem Urteil zugrunde liegenden Sachverhalt Bezug: eine Beförderung des Fluggastes am Tag nach dem ursprünglich vorgesehenen Tag.

39
Die genannten Urteile des EuGH und auch des BGH sowie – soweit ersichtlich – die weiteren höchstrichterlichen Entscheidungen zur Frage des Umbuchungserfordernisses betreffen Sachverhalte, bei denen weitaus größere Ankunftsverspätungen als im vorliegenden Fall vorliegen. So erfolgte die Ankunft bei

der dem Urteil des BGH vom 10.11.2022, Az.: X ZR 97/21, zugrunde liegenden Entscheidung um mehr als 20 Stunden, bei der dem Urteil des EuGH vom 11.06.2020, Az.: C- 74/19, zugrunde liegenden Entscheidung um knapp 24 Stunden, bei der dem Beschluss des EuGH vom 14.01.2020, Az.: C-264/20, zugrundeliegenden Entscheidung nach Annullierung um mehr als 24 Stunden, und bei der den Urteilen des BGH vom 10.10.2023, Az.: X ZR 107/22 und X ZR 123/22, zugrunde liegenden Entscheidungen nach Annullierung um 2 bzw. 4 Tage verspätet.

40
Damit unterscheiden sich die Urteile maßgeblich von dem vorliegenden Fall, bei dem eine deutlich geringere Verspätung, nämlich eine solche von knapp vier Stunden vorliegt.

41
Es bleibt somit dabei, dass unter Berücksichtigung der Umstände des vorliegenden Falles zu entscheiden ist, ob eine Umbuchungsmaßnahme zu den zumutbaren Maßnahmen zu zählen ist oder nicht. Damit wird nicht etwa die höchstrichterliche Rechtsprechung ignoriert, sondern angewandt.

42
Der vorliegende Fall ist dadurch gekennzeichnet, dass sich eine Verspätung von knapp vier Stunden realisiert hat.

43
Das Gericht ist nicht geneigt, die Auffassung der Beklagten zu teilen, wonach sie darauf habe vertrauen dürfen, dass sich die zugewiesenen Slots im Laufe der Zeit noch verbessern würden und dass die Verspätung des ersten Fluges im Laufe der Zeit wieder eingeholt werden würde – dem dürften bereits die eingeplanten Drehzeiten von gerade einmal 35 Minuten entgegenstehen, aber auch die bekannten Wetterbedingungen in München.

44
Es stand aber zu keiner Zeit in Frage, dass der geplante Flug noch am selben Tag mit der geplanten Maschine stattfinden kann. Der Fall ist somit nicht mit einer Annullierung, bei der der gebuchte Flug sicher nicht wie geplant stattfinden wird, zu vergleichen und auch nicht mit einer tatsächlichen Ankunft erst am Folgetag.

45
Die Zumutbarkeit von Umbuchungsmaßnahmen hängt aber auch vom Umfang der für das Luftfahrtunternehmen jeweils absehbaren voraussichtlichen Verspätung am Zielflughafen ab. Es wäre verfehlt, einem Luftfahrtunternehmen bei einer Verspätung von knapp 4 Stunden dieselben hohen Anforderungen an den Ausschluss der Möglichkeit von alternativen Beförderungen aufzuerlegen, wie beispielsweise bei einer Verspätung um 24 Stunden.

46
Vorliegend durfte auch nicht unbeachtet bleiben, dass nicht nur der Flughafen Amsterdam von Regulierungen betroffen war, sondern auch der für den streitgegenständlichen Flug vorgesehene Abflughafen München wegen der dortigen Witterungsbedingungen. Es war mithin nicht gewährleistet, dass die Umstiegsverbingungen planmäßig durchgeführt werden können. Vielmehr war auch diesbezüglich mit Verspätungen unbekannten Ausmaßes zu rechnen.

47
Die Beklagte hätte vorliegend auch nicht nur einzelne Passagiere, die etwa einen Anschlussflug verpassten, umbuchen müssen, sondern alle 177 Passagiere. Dies hätte zur Folge gehabt, dass der von Manchester ankommende Flieger leer nach Manchester hätte fliegen müssen.

48
Schließlich ist in Art. 6 Abs. 1 lit. iii) der Verordnung (EG) 261/2004 geregelt, dass bei einer absehbaren Verspätung von 5 Stunden vom Luftfahrtunternehmen die Leistungen gemäß Artikel 8 Abs. 1 1 lit a) geschuldet sind. Zwar verweist diese Vorschrift nicht auf Artikel 8 Abs. 1 lit. b) und damit eine anderweitige Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt. Dennoch ist der Vorschrift eine Wertung des Verordnungsgebers dahingehend zu entnehmen, dass über Betreuungsleistungen im Sinne von Art. 9 der Verordnung (EG) 261/2004 hinausgehende Verpflichtungen

durch das Luftfahrtunternehmen erst ab einer absehbaren Abflugverspätung von 5 Stunden geschuldet sind. Dass eine Verspätung von mehr als 5 Stunden absehbar war, ist weder vorgetragen noch ersichtlich.

49
Eine Gesamtschau aller Umstände lässt in diesem Einzelfall das Erfordernis der Umbuchung entfallen.

II.

50
Mangels Hauptforderung besteht auch kein Nebenanspruch auf Verzinsung.

III.

51
Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO.

IV.

52
Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit hat ihre Rechtsgrundlage in den §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.