



BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

X ZR 11/20

Verkündet am:
6. April 2021
Zöller
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein
BGHR: ja

FluggastrechteVO Art. 5 Abs. 3

- a) Ein ausführendes Luftverkehrsunternehmen kann sich zur Befreiung von seiner Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen an die Fluggäste bei Annullierung oder großer Verspätung eines Fluges auf einen außergewöhnlichen Umstand berufen, der vorangegangene Flüge betroffen hat, die es selbst mit demselben Flugzeug durchgeführt hat, sofern ein unmittelbarer ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Auftreten dieses Umstands und der Verspätung oder Annullierung des späteren Fluges besteht (Anschluss an EuGH, Urteil vom 11. Juni 2020 - C-74/19, NJW-RR 2020, 871 = RRa 2020, 185 Rn. 55 - LE/TAP; Bestätigung von BGH, Urteil vom 12. Juni 2014 - X ZR 121/13, NJW 2014, 3303 = RRa 2014, 293 Rn. 15 f.).
- b) Für einen unmittelbaren ursächlichen Zusammenhang in diesem Sinn ist nicht zwingend erforderlich, dass der außergewöhnliche Umstand an demselben Kalendertag aufgetreten ist, an dem der verspätete oder annullierte Flug durchgeführt werden sollte (Weiterführung von BGH, Urteil vom 12. Juni 2014 - X ZR 121/13, NJW 2014, 3303 = RRa 2014, 293 Rn. 15 f.).

BGH, Urteil vom 6. April 2021 - X ZR 11/20 - LG Frankfurt am Main
AG Frankfurt am Main

ECLI:DE:BGH:2021:060421UXZR11.20.0

Der X. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 6. April 2021 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Bacher, die Richter Dr. Grabinski, Hoffmann und Dr. Deichfuß und die Richterin Dr. Kober-Dehm

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil der 24. Zivilkammer des Landgerichts Frankfurt am Main vom 16. Januar 2020 wird auf Kosten der Kläger zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Die drei Kläger begehren von der Beklagten auf Grundlage der Fluggastrechteverordnung eine Ausgleichszahlung wegen erheblicher Verspätung eines Flugs.
- 2 Die Kläger verfügten über eine bestätigte Buchung für einen Flug mit der Beklagten am 11. Oktober 2017 von Kos nach Frankfurt am Main. Der Flug sollte planmäßig um 08:25 Uhr UTC starten und um 11:50 Uhr UTC in Frankfurt ankommen. Der tatsächliche Start erfolgte um 18:50 Uhr UTC, die Ankunft um 21:55 Uhr UTC.
- 3 Für die Durchführung des Flugs hatte die Beklagte ursprünglich das Flugzeug mit der Kennung D-AHFV vorgesehen. Dieses war am Vortag für Flüge von Frankfurt nach Teneriffa und zurück eingesetzt und hätte planmäßig am Abend wieder in Frankfurt eintreffen sollen. Am Tag darauf hätte es um 04:15 Uhr UTC zum Vorflug von Frankfurt nach Kos starten sollen.
- 4 Aufgrund eines Generalstreiks in Frankreich, der vom 9. und 11. Oktober 2017 stattfand und an dem sich auch die Fluglotsen beteiligten, verspätete sich der Flug von Frankfurt nach Teneriffa. Dem Rückflug nach Frankfurt wurde ein Slot um 20:29 Uhr UTC zugewiesen. Die Beklagte nahm diesen nicht wahr, weil sie befürchtete, wegen des in Frankfurt ab 21:00 Uhr UTC geltenden Nachtflugverbots keine Landegenehmigung mehr zu erhalten.
- 5 Für den von den Klägern gebuchten Flug und den Vorflug setzte die Beklagte das Flugzeug mit der Kennung D-AHFW ein. Dieses traf entgegen der ursprünglichen Planung erst am Morgen des 11. Oktober 2017 aus Las Palmas kommend in Frankfurt ein. Zum Vorflug nach Kos startete es um 15:00 Uhr UTC. Dort kam es um 18:00 Uhr UTC an. Das ursprünglich für den Flug der Kläger vorgesehene Flugzeug flog etwa zeitgleich von Teneriffa über Frankfurt nach Rhodos und kam dort ebenfalls um 18:00 Uhr UTC an.

6 Die Kläger haben eine Ausgleichszahlung in Höhe von insgesamt
1.200 Euro begehrt. Das Amtsgericht hat die Klage abgewiesen. Die dagegen
gerichtete Berufung der Kläger ist erfolglos geblieben. Mit ihrer vom Berufungs-
gericht zugelassenen Revision verfolgen die Kläger ihr Begehren weiter.

Entscheidungsgründe:

7 Die zulässige Revision ist unbegründet.

8 I. Das Berufungsgericht hat seine Entscheidung im Wesentlichen wie
folgt begründet:

9 Den Klägern stehe ein Anspruch auf die begehrte Ausgleichsleistung nicht
zu. Die Beklagte sei nach Art. 5 Abs. 3 FluggastrechteVO von der Verpflichtung
zu einer Ausgleichszahlung befreit.

10 Die verspätete Ankunft in Frankfurt beruhe auf dem Streik der französi-
schen Fluglotsen. Dieser stelle einen außergewöhnlichen Umstand im Sinne von
Art. 5 Abs. 3 FluggastrechteVO dar.

11 Bereits der Flug am 10. Oktober 2017 von Frankfurt nach Teneriffa habe
sich aufgrund des Streiks verzögert. Das Amtsgericht sei zu Recht zu dem Er-
gebnis gelangt, dass die Entscheidung, den Rückflug von Teneriffa nach Frank-
furt erst am nächsten Morgen durchzuführen, ebenfalls auf dem Streik beruhe.
Die Kausalität sei auch nicht durch die Entscheidung unterbrochen worden, den
von den Klägern gebuchten Flug mit einem anderen Fluggerät durchzuführen.
Der Tausch der beiden Flugzeuge habe sich nicht negativ auf die Dauer der Ver-
spätung ausgewirkt.

12 Entgegen der Auffassung der Kläger sei es unerheblich, dass der Fluglot-
senstreik bereits am Vortag stattgefunden und den Flug der Kläger nicht unmit-

telbar betroffen habe. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs könnten Störungen, die bei vorangegangenen Flügen des eingesetzten Flugzeugs aufgetreten seien, auch bei einem nachfolgenden verspäteten Flug als außergewöhnliche Umstände zu berücksichtigen sein. Dies gelte nicht nur bei Verzögerungen am gleichen Tag, sondern schon dann, wenn zwischen dem Eintritt des außergewöhnlichen Umstands und dem annullierten oder verspäteten Flug eine Zeitspanne von nicht mehr als vierundzwanzig Stunden liege. Auf die Zahl der zwischengeschalteten Flüge oder das kalendarische Datum könne es mit Blick auf den auch im europäischen Recht geltenden Gleichbehandlungsgrundsatz nicht ankommen.

- 13 Die Beklagte habe die Ankunftsverspätung von mehr als drei Stunden nicht durch zumutbare Maßnahmen verhindern können. Nach ihrem unbestrittenen Vorbringen habe ihr kein anderes, nicht vom Streik betroffenes Ersatzfluggerät zur Verfügung gestanden, weil ihre gesamte Flotte im Einsatz gewesen sei. Ferner habe sie trotz entsprechender Bemühungen nur zwei Ersatzfluggeräte durch sog. Sub-Charter akquirieren können. Mit ihrem Einwand, die Beklagte habe jedenfalls nicht bei den in der Berufungsbegründung beispielhaft aufgelisteten Sub-Charterern angefragt, könnten die Kläger nicht durchdringen. Die Beklagte habe dargelegt, dass sie auf einen Sub-Charter im wet-lease-Verfahren angewiesen gewesen sei, weil am 11. Oktober 2017 auch sämtliche Crews in Einsatz gewesen seien. Die Kläger hätten nicht behauptet, dass die von ihnen benannten Unternehmen auch das erforderliche Personal hätten zur Verfügung stellen können. Darüber hinaus sei es einer Fluggesellschaft nicht zumutbar, bei sämtlichen theoretisch in Frage kommenden Charterunternehmen anzufragen. Vielmehr genüge es, wenn die Fluggesellschaft mehrere von ihr unter den Gesichtspunkten Flugzeuggröße, Sicherheitsstandards und Erfolgswahrscheinlichkeit ausgewählte Unternehmen kontaktiere. Soweit die Kläger geltend gemacht hätten, dass die Beklagte mit Charterunternehmen oder dem Luftfahrtbundesamt Rahmenvereinbarungen hätten treffen müssen, sei nicht ersichtlich, inwieweit dadurch im Streitfall ein Ersatzfluggerät verfügbar geworden wäre.

14 II. Diese Beurteilung hält der rechtlichen Nachprüfung stand.

15 Den Klägern steht kein Anspruch auf eine Ausgleichszahlung nach Art. 7
Abs. 1 Buchst. a und Art. 5 Abs. 1 Buchst. c FluggastrechteVO zu.

16 1. Zutreffend und von der Revision unbeanstandet hat das Berufungs-
gericht angenommen, dass ein Streik, wie er von den französischen Fluglotsen
vom 9. bis 11. Oktober 2017 durchgeführt wurde, einen außergewöhnlichen Um-
stand begründet, der ein Luftverkehrsunternehmen unter den weiteren Voraus-
setzungen der Vorschrift von der Verpflichtung zur Ausgleichszahlung befreit. In
einer nach Erlass des angefochtenen Urteils ergangenen Entscheidung hat der
Gerichtshof der Europäischen Union bestätigt, dass ein Fluglotsenstreik ein au-
ßerhalb der normalen Tätigkeit eines Luftverkehrsunternehmens liegendes und
von diesem nicht beherrschbares Ereignis sei, bei dem folglich - anders als bei
von den eigenen Beschäftigten eines ausführenden Luftverkehrsunternehmens
initiierten und befolgten Streikmaßnahmen - außergewöhnliche Umstände im
Sinne von Art. 5 Abs. 3 FluggastrechteVO vorliegen können (EuGH, Urteil vom
23. März 2021 - C-28/20 Rn. 42 ff. - Airhelp/SAS).

17 2. Ebenfalls zutreffend ist das Berufungsgericht zu dem Ergebnis ge-
langt, dass die eingetretene Verspätung durch diesen außergewöhnlichen Um-
stand verursacht worden ist.

18 Der Streik der französischen Fluglotsen war ursächlich dafür, dass das für
den Flug vorgesehene Flugzeug nicht wie vorgesehen am Abend des Vortags
nach Frankfurt zurückkehren konnte und deshalb nicht zur geplanten Zeit für die
vorgesehenen Flüge von Frankfurt nach Kos und zurück bereitstand.

19 a) Zu Recht hat das Berufungsgericht entschieden, dass der Ursa-
chenzusammenhang nicht durch die Entscheidung der Beklagten unterbrochen
worden ist, den Rückflug von Teneriffa nach Frankfurt aufgrund des Nachtflug-
verbots nicht mehr am Abend des Vortags durchzuführen.

20 Nach den nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts hätte das Flugzeug bei Wahrnehmung des Slots erst um 22:29 Uhr UTC in Frankfurt eintreffen können und dort aller Voraussicht nach keine Landegenehmigung erhalten. Daher kann nicht davon ausgegangen werden, dass sich die Entscheidung der Beklagten auf die Ankunftszeit des Flugzeugs in Frankfurt ausgewirkt hat.

21 b) Ebenfalls zutreffend hat das Berufungsgericht entschieden, dass der Ursachenzusammenhang nicht durch die Änderung des Flugplans für die Flüge von Frankfurt nach Kos und zurück unterbrochen worden ist.

22 Die Feststellungen des Berufungsgerichts, nach denen es zu einer vergleichbaren Ankunftsverspätung in Frankfurt gekommen wäre, wenn die Beklagte das ursprünglich vorgesehene Flugzeug eingesetzt hätte, greift die Revision ebenfalls nicht an.

23 c) Zu Recht hat das Berufungsgericht einen Ursachenzusammenhang auch nicht deshalb verneint, weil die außergewöhnlichen Umstände nicht während des von den Klägern gebuchten Flugs oder unmittelbar davor aufgetreten sind.

24 aa) Der Senat hat bereits entschieden, dass Störungen, die am gleichen Tag bei vorangegangenen Flügen des eingesetzten Flugzeugs auftreten, als außergewöhnliche Umstände im Sinne des Art. 5 Abs.3 FluggastrechteVO zu berücksichtigen sein können, weil weder Wortlaut noch Sinn und Zweck der Vorschrift die Annahme rechtfertigen, solche Umstände müssten unmittelbar (auch) den verspätet am Ziel angekommenen oder annullierten Flug betreffen (BGH, Urteil vom 12. Juni 2014 -X ZR 121/13, NJW 2014, 3303 Rn. 15 ff. = RRa 2014, 293).

25 bb) In gleichem Sinne hat nach Erlass des Berufungsurteils der Gerichtshof der Europäischen Union entschieden.

26 Der Gerichtshof hat bestätigt, dass weder die Erwägungsgründe 14 und 15 noch Art. 5 Abs. 3 FluggastrechteVO die Befugnis eines ausführenden Luftverkehrsunternehmens, sich auf einen außergewöhnlichen Umstand zu berufen, auf den Fall beschränken, dass dieser Umstand den verspäteten oder annullierten Flug betroffen hat. Die nach der Fluggastrechteverordnung gebotene Abwägung der Interessen der Fluggäste und der Luftverkehrsunternehmen verlangt vielmehr, den Betriebsmodus der Flugzeuge durch die Luftverkehrsunternehmen zu berücksichtigen, der so gestaltet sein kann, dass zumindest in bestimmten Flugkategorien dasselbe Flugzeug mehrere aufeinanderfolgende Flugzeuge am selben Tag durchführen kann.

27 Art. 5 Abs. 3 FluggastrechteVO ist daher dahin auszulegen, dass sich ein ausführendes Luftverkehrsunternehmen auf einen außergewöhnlichen Umstand berufen kann, der einen vorangegangenen Flug betroffen hat, den es selbst mit demselben Flugzeug durchgeführt hat, sofern ein unmittelbarer ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Auftreten dieses Umstands und der Verspätung oder Annullierung eines späteren Flugs besteht. Ob diese Voraussetzung vorliegt, ist von den nationalen Gerichten unter Berücksichtigung des Betriebsmodus des betreffenden Flugzeugs zu beurteilen (EuGH, Urteil vom 11. Juni 2020 - C-74/19, RRa 2020, 185 Rn. 51 ff. - LE/TAP).

28 cc) Vor diesem Hintergrund ist das Berufungsgericht zu Recht zu dem Ergebnis gelangt, dass zwischen dem Fluglotsenstreik, der die für den 10. Oktober 2017 geplanten Flüge betroffen hat, und der eingetretenen Verspätung ein unmittelbarer Ursachenzusammenhang besteht.

29 Aus der oben aufgezeigten Rechtsprechung des Gerichtshofs ergibt sich, dass in Fällen, in denen ein außergewöhnlicher Umstand sich in Gestalt einer großen Verspätung oder notwendig werdenden Annullierung auf einen Flug auswirkt, ohne diesen selbst unmittelbar zu betreffen, zwischen dem außergewöhnlichen Umstand und der Verzögerung oder Annullierung des späteren Flugs ein enger zeitlicher und inhaltlicher Zusammenhang bestehen muss.

30 (1) Ein enger zeitlicher Zusammenhang in diesem Sinne ist im Streitfall
gegeben.

31 (a) Das Berufungsgericht ist im Ansatz zutreffend davon ausgegangen,
dass ein zeitlicher Zusammenhang in diesem Sinne nicht zwingend voraussetzt,
dass der außergewöhnliche Umstand an demselben Kalendertag aufgetreten ist,
an dem der verspätete oder annullierte Flug durchgeführt werden sollte.

32 Ein unmittelbarer Zusammenhang ist regelmäßig nicht mehr gegeben,
wenn zwischen dem Auftreten des außergewöhnlichen Umstands und einem
späteren Flug ein Zeitraum zur Verfügung steht, der es ermöglicht, die entstan-
dene Verspätung mit zumutbaren Maßnahmen aufzuholen. Eine solche Möglich-
keit kann insbesondere dann bestehen, wenn der Einsatzplan entsprechende
Zeitpuffer vorsieht. Letzteres wird häufig während der Nachtzeit der Fall sein.

33 Eine abweichende Beurteilung kann aber insbesondere dann geboten
sein, wenn die Möglichkeit, eingetretene Verspätungen über Nacht aufzuholen,
aufgrund von Nachtflugverboten eingeschränkt ist oder ausscheidet.

34 (b) Nach diesen Maßstäben ist im Streitfall ein enger zeitlicher Zusam-
menhang gegeben.

35 Zwischen dem Ereignis, das die für die Verspätung maßgebliche Kausal-
kette ausgelöst hat, und der planmäßigen Startzeit des von den Klägern gebuch-
ten Flugs lag zwar an sich ein ausreichend großer Zeitraum, um das für die
Durchführung des Flugs eingeplante Flugzeug von Teneriffa nach Frankfurt und
von dort aus nach Kos zu bringen. Indessen stand ein großer Teil dieses Zeit-
raums aufgrund des Nachtflugverbots in Frankfurt nicht für Flugbewegungen zur
Verfügung und ein weiterer Teil des Zeitraums wurde für die Durchführung des
Vorflugs benötigt.

36 (2) Im Streitfall besteht auch ein enger sachlicher Zusammenhang.

37 Der von den Klägern gebuchte Flug war zwar nicht der nächste Flug, der nach der streikbedingten Störung mit dem betreffenden Flugzeug durchgeführt werden sollte. Es handelte sich aber um den unmittelbaren Vorflug zu diesem Flug und die diesem vorausgehenden Flugbewegungen. Auch unter diesem Aspekt ist zu berücksichtigen, dass der Vorflug aufgrund des Nachtflugverbots der nächste Flug war, der mit dem vorgesehenen Flugzeug durchgeführt werden konnte.

38 3. Ebenfalls zutreffend hat das Berufungsgericht entschieden, dass die Beklagte die Verspätung mit zumutbaren Maßnahmen nicht verhindern konnte.

39 a) Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union muss das Luftverkehrsunternehmen alles ihm Mögliche und Zumutbare tun, um zu vermeiden, dass es durch außergewöhnliche Umstände genötigt ist, einen Flug zu annullieren, oder dass der Flug nur mit einer großen Verspätung durchgeführt werden kann, deren Folgen für den Fluggast einer Annullierung gleichkommen (EuGH, Urteil vom 22. Dezember 2008 - C-549/07, NJW 2009, 347 = RRa 2009, 35 Rn. 41 - Wallentin-Hermann/Alitalia; Urteil vom 4. Mai 2017 - C-315/15, NJW 2017, 2665 = RRa 2017, 174 Rn. 34 - Pešková/Travel Service; BGH, Urteil vom 21. August 2012 - X ZR 138/11, BGHZ 194, 258 = NJW 2013, 374 Rn. 11; Urteil vom 16. September 2014 - X ZR 102/13, NJW-RR 2015, 111 = RRa 2015, 19 Rn. 9).

40 Welche Maßnahmen einem Luftverkehrsunternehmen in diesem Zusammenhang zumutbar sind, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Es kommt zum einen darauf an, welche Vorkehrungen ein Luftverkehrsunternehmen nach guter fachlicher Praxis treffen muss, damit nicht bereits bei gewöhnlichem Ablauf des Luftverkehrs geringfügige Beeinträchtigungen das Luftverkehrsunternehmen außer Stande setzen, seinen vertraglichen Verpflichtungen nachzukommen und den Flugplan im Wesentlichen einzuhalten. Zum anderen muss das

Luftverkehrsunternehmen, 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 (EuGH, Urteil vom 22. Dezember 2008 - C-549/07, NJW 2009, 347 = RRa 2009, 35 Rn. 40, 42 - Wallentin-Hermann/Alitalia; Urteil vom 12. Mai 2011 - C-294/10, NJW 2011, 2865 = RRa 2011, 125 - Eglītis und Ratnieks/Air Baltic Rn. 30).

41 Zu den danach gebotenen Maßnahmen gehört es, dem Fluggast eine mögliche anderweitige direkte oder indirekte Beförderung mit einem Flug anzubieten, den das betroffene oder ein anderes Luftverkehrsunternehmen durchführt und der mit weniger Verspätung als der nächste Flug des betreffenden Luftverkehrsunternehmens ankommt, es sei denn, die Durchführung einer solchen anderweitigen Beförderung stellt für das betreffende Luftverkehrsunternehmen angesichts seiner Kapazitäten zum maßgeblichen Zeitpunkt ein nicht tragbares Opfer dar (EuGH, Urteil vom 11.06.2020 - C-74/19, NJW-RR 2020, 871 = RRa 2020, 185 Rn. 61 - LE/TAP). Hingegen begründet die Fluggastrechteverordnung keine Verpflichtung der Luftverkehrsunternehmen, ohne konkreten Anlass Vorkehrungen wie etwa das Vorhalten von Ersatzflugzeugen zu treffen, um den Folgen außergewöhnlicher Umstände begegnen zu können (BGH, Urteil vom 12. Juni 2014 - X ZR 121/13, NJW 2014, 3303 = RRa 2014, 293 Rn. 21 ff.).

42 b) Die Würdigung des Berufungsgerichts, die Beklagte habe alle ihr zumutbaren Maßnahmen ergriffen, um die Verspätung des von den Klägern gebuchten Flugs zu vermeiden, hält hiernach der revisionsrechtlichen Nachprüfung stand.

43 aa) Eine Verpflichtung, Ersatzflugzeuge vorzuhalten, um den Folgen außergewöhnlicher Umstände begegnen zu können, besteht, wie das Berufungsgericht zutreffend und insoweit unangegriffen angenommen hat, nicht (BGH, Urteil vom 12. Juni 2014 - X ZR 121/13, NJW 2014, 3303 = RRa 2014, 293 Rn. 25).

44 bb) Die tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts tragen die vom ihm gezogene Schlussfolgerung, dass die Beklagte sich in ausreichendem Umfang um eine Anmietung fremder Fluggeräte im Wege der Sub-Charter bemüht hat.

45 Soweit die Revision rügt, das Berufungsgericht habe die Darlegungen der Beklagten zu den von ihr ergriffenen Maßnahmen zu Unrecht als ausreichend bewertet, weil die Beklagte nicht dazu vorgetragen habe, welche Maßnahmen sie direkt nach der Ankündigung des Streiks am 5. Oktober 2017 unternommen habe, kann sie damit keinen Erfolg haben.

46 In die Würdigung der Maßnahmen, die in der gegebenen Situation zur Vermeidung einer Verspätung oder Annullierung zumutbar und erfolgversprechend erscheinen, muss der Tatrichter nur solche Umstände einbeziehen, zu denen die Parteien vorgetragen haben (BGH, Urteil vom 15. Januar 2019 - X ZR 15/18, NJW 2019, 1369 = RRa 2019, 113 Rn. 26 f.).

47 Die Revision zeigt nicht auf, dass die Kläger in den Tatsacheninstanzen behauptet haben, dass unmittelbar, nachdem die Beklagte von dem bevorstehenden Generalstreik und der beabsichtigten Teilnahme der Fluglotsen unterrichtet worden ist, weitergehende Möglichkeiten der Sub-Charter bestanden hätten.

48 III. Für ein Vorabentscheidungsersuchen an den Gerichtshof der Europäischen Union gemäß Art. 267 AEUV besteht kein Anlass.

49 Wie oben dargelegt wurde, hat der Europäische Gerichtshof bereits entschieden, dass die Berufung auf einen außergewöhnlichen Umstand, der einen vorangegangenen Flug betroffen hat, einen unmittelbaren ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Auftreten dieses Umstands und der Verspätung oder Annullierung eines späteren Flugs voraussetzt und dass die Beurteilung, ob diese Voraussetzung vorliegt, den nationalen Gerichten obliegt.

50 IV. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.

Bacher

Grabinski

Hoffmann

Deichfuß

Kober-Dehm

Vorinstanzen:

AG Frankfurt am Main, Entscheidung vom 14.06.2019 - 31 C 1907/18 (10) -

LG Frankfurt am Main, Entscheidung vom 16.01.2020 - 2-24 S 158/19 -