



# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

### URTEIL

X ZR 160/12

Verkündet am:  
24. September 2013  
Beširović  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGHR: ja

VO (EG) Nr. 261/2004 (FluggastrechteVO) Art. 5 Abs. 1 Buchst. c, Abs. 3

- a) Ein durch Vogelschlag verursachter Turbinenschaden, der den Abbruch eines Starts erzwingt oder den erneuten Einsatz eines beim Landeanflug beschädigten Flugzeugs hindert, begründet außergewöhnliche Umstände im Sinne des Art. 5 Abs. 3 der Fluggastrechteverordnung.
- b) Das Luftfahrtunternehmen wird von der Verpflichtung zu einer Ausgleichszahlung nur dann frei, wenn es eine Annullierung oder erhebliche Verspätung des Flugs infolge des Schadens nicht verhindern kann. Dazu hat das Luftfahrtunternehmen darzutun, dass es auf Störungen seines Flugplans, die als Folge eines außergewöhnlichen Ereignisses oder aus anderen Gründen, insbesondere wegen auftretender technischer Defekte, eintreten können, angemessen vorbereitet ist und die im Personenluftverkehr üblichen Vorkehrungen getroffen hat, um auf solche Störungen reagieren und die Annullierung oder erhebliche Verspätung eines hiervon betroffenen Flugs wenn möglich vermeiden zu können.

BGH, Urteil vom 24. September 2013 - X ZR 160/12 - LG Frankfurt am Main  
AG Frankfurt am Main

Der X. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 24. September 2013 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Meier-Beck, die Richterin Mühlens, die Richter Dr. Bacher, Hoffmann und die Richterin Schuster

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil der 24. Zivilkammer des Landgerichts Frankfurt am Main vom 29. November 2012 wird auf Kosten des Klägers zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

1

Die Kläger verlangt, soweit für das Revisionsverfahren von Interesse, die Leistung einer Ausgleichszahlung in Höhe von 600 € nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. c, Art. 5 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. EU L 46 vom 17. Februar 2004, S. 1 ff.; nachfolgend: Verordnung).

2

Der Kläger buchte bei der Beklagten eine Flugreise von Frankfurt am Main über Brüssel nach Banjul (Gambia) und zurück. Der Rückflug von Banjul via Dakar nach Brüssel sollte am 18. Januar 2010 um 21.00 Uhr Ortszeit starten und nach den Planungen der Beklagten mit der Maschine durchgeführt werden, die an diesem Tag aus Brüssel über Dakar ankam. Diese Maschine erlitt jedoch während des Landeanflugs in Banjul einen Vogelschlag, wodurch es zu einer Beschädigung an einem Triebwerk kam. Da eine sofortige Reparatur nicht möglich war und ein Ersatzflugzeug in Banjul nicht zur Verfügung stand, musste die Beklagte ein Ersatzflugzeug aus Brüssel einfliegen. Mit diesem Flugzeug trat der Kläger am Abend des 19. Januar 2010 den Flug von Banjul nach Brüssel an.

3

Das Amtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat die Berufung zurückgewiesen. Hiergegen richtet sich die vom Berufungsgericht zugelassene Revision des Klägers, mit der er weiterhin die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung der Ausgleichsleistung erstrebt.

Entscheidungsgründe:

4 I. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, dem Kläger stehe kein Anspruch auf die Ausgleichszahlung in Höhe von 600 € zu.

5 Ein Triebwerkschaden infolge Vogelschlags sei als außergewöhnlicher Umstand zu werten, der das Luftfahrtunternehmen von der Verpflichtung zur Zahlung einer Ausgleichsleistung wegen eines infolgedessen verspäteten oder annullierten Flugs befreie. Das Ereignis eines Vogelschlags liege außerhalb des organisatorischen und technischen Verantwortungsbereichs der Luftfahrtgesellschaft und könne von dieser weder beherrscht noch abgewendet werden. Bei einem Vogelschlag komme das für den einzelnen Flug unvorhersehbare Ereignis, bei dem sich allein ein im Schadensfall auftretender Defekt des Fluggeräts als Ausdruck eines sekundären betrieblichen Zusammenhangs darstelle, von außen. Defekte, die durch einen Vogelschlag herbeigeführt worden seien, zeigten sich zwar regelmäßig erst bei näherer Untersuchung, seien aber nicht auf Mängel bzw. fehlerhafte oder unterbliebene Wartung des Flugzeugs zurückzuführen, sondern auf die vom Luftfahrtunternehmen weder vorherzusehende noch vermeidbare Einwirkung von außen. Eine solche Einwirkung sei auch nicht beherrschbar, weil nicht erkennbar sei, in welcher Art und Weise Luftfahrtunternehmen dafür Sorge tragen könnten, dass kein Vogel mit dem Triebwerk eines Flugzeugs kollidiere und dort Schaden anrichte.

6 Das Ereignis sei auch nicht durch zumutbare Maßnahmen der Beklagten vermeidbar gewesen. Zwar könne im Einzelfall ein Vogelschlag durch Vogelvergrämungsmaßnahmen am Boden verhindert werden, die allerdings auch keinen umfassenden Schutz böten. Diese Maßnahmen müssten aber nicht durch das Luftfahrtunternehmen, sondern vielmehr durch den jeweiligen Betreiber des

Flughafens durchgeführt werden und lägen somit außerhalb des Einflussbereichs des Luftfahrtunternehmens. Schließlich sei es den Fluggesellschaften nicht zumutbar, an jedem Zielort, wie hier Banjul, eine Ersatzmaschine für einen etwaigen Schaden am regulären Flugzeug vorzuhalten. Die Beklagte habe nachvollziehbar dargelegt, dass die einzige zumutbare Möglichkeit, den Folgen des eingetretenen außergewöhnlichen Umstands zu begegnen, das Einfliegen einer Ersatzmaschine aus Brüssel gewesen sei.

7 II. Diese Ausführungen halten der revisionsrechtlichen Überprüfung stand.

8 Dem Kläger steht, unabhängig davon, ob der Flug von Banjul nach Brüssel annulliert worden ist oder verspätet war, kein Anspruch auf eine Ausgleichszahlung nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. c, Art. 5 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung zu, weil sich die Beklagte auf außergewöhnliche Umstände im Sinne des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung berufen kann, die diesen Anspruch ausschließen. Nach dieser Vorschrift ist ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Art. 7 zu leisten, wenn die Annullierung (oder erhebliche Verspätung) auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

9 1. Das Berufungsgericht hat zutreffend angenommen, dass ein durch Vogelschlag verursachter Turbinenschaden, der den Abbruch eines Starts erzwingt oder den erneuten Einsatz des beim Landeanflug beschädigten Flugzeugs hindert, außergewöhnliche Umstände im Sinne des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung begründet.

10 a) Der Begriff der außergewöhnlichen Umstände, der weder in Art. 2 noch in sonstigen Vorschriften der Verordnung definiert ist, bedeutet nach

seinem Wortlaut, dass die gegebenenfalls zu einem Wegfall der Ausgleichspflicht führenden Umstände außergewöhnlich sind, d.h. nicht dem gewöhnlichen Lauf der Dinge entsprechen, sondern außerhalb dessen liegen, was üblicherweise mit dem Ablauf der Personenbeförderung im Luftverkehr verbunden ist oder verbunden sein kann. Es sollen Ereignisse erfasst werden, die nicht zum Luftverkehr gehören, sondern als - jedenfalls in der Regel von außen kommende - besondere Umstände seine ordnungs- und plangemäße Durchführung beeinträchtigen oder unmöglich machen können. Umstände, die im Zusammenhang mit einem den Luftverkehr störenden Vorfall wie einem technischen Defekt auftreten, können nur dann als außergewöhnlich im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung qualifiziert werden, wenn sie auf ein Vorkommnis zurückgehen, das wie die in Erwägungsgrund 14 der Verordnung aufgezählten nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens und aufgrund seiner Natur oder Ursache von diesem tatsächlich nicht zu beherrschen ist (EuGH, Urteil vom 22. Dezember 2008 - C-549/07, NJW 2009, 347 = RRa 2009, 35 Rn. 23 - Wallentin-Hermann/Alitalia; Urteil vom 19. November 2009 - C-402/07, NJW 2010, 43 = RRa 2009, 282 - Sturgeon u.a./Condor; Urteil vom 31. Januar 2013 - C-12/11, NJW 2013, 921 = RRa 2013, 81 - McDonagh/Ryanair). Der Bundesgerichtshof hat hieraus abgeleitet, dass technische Defekte, wie sie beim Betrieb eines Flugzeugs typischerweise auftreten, grundsätzlich keine außergewöhnlichen Umstände begründen, und zwar auch dann nicht, wenn das Luftverkehrsunternehmen alle vorgeschriebenen oder sonst gebotenen Wartungsarbeiten frist- und ordnungsgemäß ausgeführt hat. Solche Defekte sind Teil der normalen Tätigkeit des betroffenen Luftverkehrsunternehmens (BGH, Urteil vom 12. November 2009 - X ZR 76/07, NJW 2010, 1070 = RRa 2010, 34 Rn. 23; Urteil vom 21. August 2012 - X ZR 138/11, BGHZ 194, 258 Rn. 16).

11 Die Prüfung, ob ein technisches Problem auf ein Vorkommnis zurückzuführen ist, das nicht Teil der normalen Ausführung der Tätigkeit des betroffenen Luftverkehrsunternehmens und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen ist, obliegt dem nationalen Richter (EuGH - Wallentin-Hermann/ Alitalia Rn. 27); sie ist grundsätzlich Aufgabe des Tatrichters (BGHZ 194, 258 Rn. 17).

12 b) Zu Recht hat das Berufungsgericht angenommen, dass ein Vogelschlag, der wie im Streitfall den vorgesehenen weiteren Einsatz des beim Landeanflug beschädigten Flugzeugs verhindert, in diesem Sinne außergewöhnliche Umstände begründet.

13 aa) Vogelschlag ist ein Ereignis, das von außen auf den Flugverkehr einwirkt und dessen Ablauf beeinflusst. Er tritt wie ein Naturereignis beliebig auf, wie z.B. die in Erwägungsgrund 14 der Verordnung angeführten, mit der Durchführung des betreffenden Flugs nicht zu vereinbarenden Wetterbedingungen, und ist von dem Luftfahrtunternehmen nicht vorhersehbar und innerhalb der betrieblichen Sphäre des Unternehmens von diesem auch nicht beherrschbar, weil das Luftfahrtunternehmen weder den Vogelflug beeinflussen noch verhindern kann, dass beim Start oder Landeanflug in die Nähe des Flugzeugs geratende Vögel durch den Turbinensog angesaugt werden und Schäden an der Turbine verursachen können.

14 bb) Die Rüge der Revision, das Problem eines möglichen Vogelschlags sei für das Luftfahrtunternehmen beherrschbar, weil Maßnahmen zur Verhinderung erhöhten Vogelauflkommens im Bereich des Flughafens und somit zur Vermeidung eines Vogelschlags getroffen werden könnten, greift nicht durch. Das Berufungsgericht hat zutreffend angenommen, dass Vogelvergrä-

mungsmaßnahmen auf dem Flughafen und in seiner Umgebung nicht im Einfluss- und Verantwortungsbereich des Luftfahrtunternehmens liegen.

15

Zu der normalen Durchführung des Flugbetriebs, die von den außergewöhnliche Umstände begründenden Ereignissen abzugrenzen ist, die es kennzeichnet, dass sie entweder objektiv überhaupt nicht oder aber jedenfalls nicht durch das Luftfahrtunternehmen zu beherrschen sind, gehört nicht die Durchführung von Vogelvergrämungsmaßnahmen auf dem Gebiet eines jeden angeflogenen Flughafens. Solche Maßnahmen betreffen nicht den einzelnen Flug eines Luftfahrtunternehmens und auch nicht den sicheren Zu- oder Abgang des Passagiers zum und von dem gebuchten Flug, sondern die Sicherheit der Flughäfen und Flugwege und damit die Sicherheit des allgemeinen Luftverkehrs. Sie fallen deshalb grundsätzlich nicht in den Verantwortungsbereich des einzelnen Luftfahrtunternehmens, sondern obliegen gegebenenfalls dem Flughafenbetreiber, der - nicht anders als bei anderen Einrichtungen des Flughafens - die Notwendigkeit entsprechender Maßnahmen zu beurteilen und gegebenenfalls die geeigneten und wirksamen Mittel auszuwählen hat.

16

cc) Ohne Erfolg bleibt auch die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe zur Häufigkeit von Triebwerksschäden durch Vogelschlag keine Feststellungen getroffen. Die Verordnung trifft weder in Art. 5 Abs. 3 noch in den korrespondierenden Erwägungsgründen 14 und 15 eine Aussage darüber, ob die Einordnung eines Ereignisses als außergewöhnlich von der Häufigkeit seines Auftretens in der täglichen Praxis des Flugverkehrs abhängt. Gegen die Annahme einer solchen Abhängigkeit spricht Erwägungsgrund 14, der widrige Witterungsbedingungen, die der Durchführung eines Flugs entgegenstehen, als außergewöhnliche Umstände qualifiziert. Solche Witterungsbedingungen können bei entsprechender Wetterlage auch öfter innerhalb kurzer Zeiträume

auftreten; sie verlieren dadurch nicht ihren Charakter als außergewöhnliches Ereignis. Der Umstand, dass Beschädigungen an Flugzeugen durch Vogelschlag gelegentlich vorkommen, ändert deshalb entgegen der Auffassung der Revision nichts an dessen Einordnung als außergewöhnliches Ereignis.

17

2. Nach den von der Revision nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts ist die Annullierung oder erhebliche Verspätung des vom Kläger gebuchten Flugs durch Vogelschlag verursacht worden.

18

a) Die Kollision mit einem Vogelschwarm während des Landeanflugs der Maschine, die für den Flug vorgesehen war, hat nach diesen Feststellungen zur Beschädigung eines Triebwerks und folglich zu einem technischen Defekt geführt, der eine Reparatur des Schadens vor einem erneuten Start erforderlich machte. Die Annullierung oder Verspätung des Flugs ging mithin auf einen außergewöhnlichen Umstand zurück.

19

b) Die Würdigung des Berufungsgerichts, die Beklagte habe alle zumutbaren Maßnahmen im Sinne des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung ergriffen, um die Annullierung bzw. Verspätung des vom Kläger gebuchten Flugs zu vermeiden, hält gleichfalls der revisionsrechtlichen Nachprüfung stand.

20

aa) Welche Maßnahmen einem ausführenden Luftfahrtunternehmen zuzumuten sind, um zu vermeiden, dass außergewöhnliche Umstände zu einer erheblichen Verspätung eines Flugs führen oder Anlass zu seiner Annullierung geben, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Das Luftfahrtunternehmen hat darzulegen und gegebenenfalls zu beweisen, dass sich die Annullierung oder erhebliche Verspätung jedenfalls nicht durch der Situation angepasste Maßnahmen hätte vermeiden lassen, d.h. solche, die zu dem Zeitpunkt, zu dem die außergewöhnlichen Umstände auftreten, für das betroffene Luftfahrtunternehmen insbesondere in persönlicher, technischer und

wirtschaftlicher Hinsicht tragbar sind (EuGH - Wallentin-Hermann/Alitalia Rn. 40, 42; Urteil vom 12. Mai 2011 - C-294/10, NJW 2011, 2865 = RRA 2011, 125 - Eglitis und Ratnieks/Air Baltic Rn. 29). Der Gerichtshof der Europäischen Union geht dabei von einem flexiblen und vom Einzelfall abhängigen Begriff der zumutbaren Maßnahme aus. Es ist Sache des nationalen Gerichts zu beurteilen, ob im Einzelfall angenommen werden kann, dass das Luftfahrtunternehmen die der Situation angemessenen Maßnahmen getroffen hat (EuGH - Eglitis und Ratnieks/Air Baltic Rn. 30); auch hierzu ist in erster Linie der Tatrichter berufen.

21

Danach hat das Luftfahrtunternehmen darzutun, dass es auf Störungen seines Flugplans, die als Folge eines außergewöhnlichen Ereignisses oder aus anderen Gründen, insbesondere wegen auftretender technischer Defekte, eintreten können, angemessen vorbereitet ist und die im Personenluftverkehr üblichen Vorkehrungen getroffen hat, um auf solche Störungen reagieren und die Annullierung oder erhebliche Verspätung eines hiervon betroffenen Flugs wenn möglich vermeiden zu können.

22

bb) Das Berufungsgericht hat rechtsfehlerfrei angenommen, dass die Beklagte diesen Anforderungen genügt hat.

23

Nach seinen von der Revision nicht angegriffenen Feststellungen konnte die beschädigte Maschine nicht so rechtzeitig repariert werden, um an demselben Tag für den Rückflug, an dem der Kläger teilnehmen sollte, eingesetzt zu werden. Unter diesen Umständen hat das Berufungsgericht die von der Beklagten getroffenen Maßnahmen zu Recht als ausreichend angesehen.

24

Die Beklagte war insbesondere, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat und auch die Revision nicht bezweifelt, nicht gehalten, auf dem wöchentlich dreimal angeflogenen Flughafen Banjul eine Ersatzmaschine

vorzuhalten, um etwaigen Beschädigungen an einem Flugzeug begegnen zu können. Das Vorhalten von Ersatzmaschinen außerhalb der Basis des Luftfahrtunternehmens ist, wie das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt hat, jedenfalls auf Flughäfen, die nur gelegentlich angeflogen werden, weder üblich noch dem Unternehmen wirtschaftlich zumutbar.

25

III. Die Kostenentscheidung folgt aus § 97 Abs. 1 ZPO.

Meier-Beck

Richterin am Bundesgerichtshof Mühlens ist in den Ruhestand getreten, Richter am Bundesgerichtshof Dr. Bacher dienstlich ortsabwesend; sie können deshalb nicht unterschreiben.

Meier-Beck

Hoffmann

Schuster

Vorinstanzen:

AG Frankfurt am Main, Entscheidung vom 20.04.2012 - 29 C 222/12 (85) -

LG Frankfurt/Main, Entscheidung vom 29.11.2012 - 2-24 S 111/12 -