



BUNDESGERICHTSHOF

BESCHLUSS

X ZR 15/20

Verkündet am:
22. Juni 2021
Anderer
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein
BGHR: ja

FluggastrechteVO Art. 2, Art. 3, Art. 5, Art. 7; LuftVerkAbk EU/Schweiz vom 26.11.2010 Art. 2

Dem Gerichtshof der Europäischen Union werden gemäß Art. 267 AEUV folgende Fragen zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Parlaments und des Rates 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 S. 1 ff.) und des Abkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr vom 21. Juni 1999 (ABl. EU 2002 L 114 S. 73) vorgelegt:

1. Liegen direkte Anschlussflüge im Sinne von Art. 2 Buchst. h der Verordnung schon dann vor, wenn ein Reisebüro Teilflüge von unterschiedlichen Luftfahrtunternehmen zu einem Beförderungsvorgang zusammenfasst, dem Fluggast hierfür einen Gesamtpreis in Rechnung stellt und ein einheitliches elektronisches Ticket ausgibt, oder bedarf es darüber hinaus einer besonderen rechtlichen Beziehung zwischen den ausführenden Luftfahrtunternehmen?
2. Für den Fall, dass es einer besonderen rechtlichen Beziehung zwischen den ausführenden Luftfahrtunternehmen bedarf:
Reicht es aus, wenn in einer Buchung der in Frage 1 beschriebenen Art zwei aufeinanderfolgende Teilflüge zusammengefasst sind, die von demselben Luftfahrtunternehmen auszuführen sind?
3. Für den Fall, dass Frage 2 bejaht wird:
Sind Art. 2 des Abkommens und die mit Beschluss Nr. 1/2006 des Luftverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz vom 26. November 2010 (ABl. EU 2006 L 298 S. 23) in dessen Anhang eingefügte Bezugnahme auf die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass die Verordnung auch für Fluggäste gilt, die auf Flughäfen im Gebiet der Schweiz einen Flug in ein Drittland antreten?

BGH, Beschluss vom 22. Juni 2021 - X ZR 15/20 - LG Stuttgart
AG Nürtingen

ECLI:DE:BGH:2021:220621BXZR15.20.0

Der X. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 18. Mai 2021 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Bacher, den Richter Dr. Deichfuß, die Richterinnen Dr. Kober-Dehm und Dr. Marx sowie den Richter Dr. Rensen

beschlossen:

Das Verfahren wird ausgesetzt.

Dem Gerichtshof der Europäischen Union werden gemäß Art. 267 AEUV folgende Fragen zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Parlaments und des Rates 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 S. 1 ff.) und des Abkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr vom 21. Juni 1999 (ABl. EU 2002 L 114 S. 73) vorgelegt:

1. Liegen direkte Anschlussflüge im Sinne von Art. 2 Buchst. h der Verordnung schon dann vor, wenn ein Reisebüro Teilflüge von unterschiedlichen Luftfahrtunternehmen zu einem Beförderungsvorgang zusammenfasst, dem Fluggast hierfür einen Gesamtpreis in Rechnung stellt und ein einheitliches elektronisches Ticket ausgibt, oder bedarf es darüber hinaus einer besonderen rechtlichen Beziehung zwischen den ausführenden Luftfahrtunternehmen?

2. Für den Fall, dass es einer besonderen rechtlichen Beziehung zwischen den ausführenden Luftfahrtunternehmen bedarf:
Reicht es aus, wenn in einer Buchung der in Frage 1 beschriebenen Art zwei aufeinanderfolgende Teilflüge zusammengefasst sind, die von demselben Luftfahrtunternehmen auszuführen sind?

3. Für den Fall, dass Frage 2 bejaht wird:
Sind Art. 2 des Abkommens und die mit Beschluss Nr. 1/2006 des Luftverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz vom 26. November 2010 (ABl. EU 2006 L 298 S. 23) in dessen Anhang eingefügte Bezugnahme auf die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass die Verordnung auch für Fluggäste gilt, die auf Flughäfen im Gebiet der Schweiz einen Flug in ein Drittland antreten?

Gründe:

1 I. Die Klägerin nimmt die Beklagte aus abgetretenem Recht auf Leistung einer Ausgleichszahlung nach der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 (nachfolgend: Verordnung oder Fluggastrechteverordnung) in Anspruch.

2 Die Zedentin buchte über ein Reisebüro für den 25. Juli 2018 einen Flug mit der Fluggesellschaft Swiss von Stuttgart nach Zürich und Flüge mit der Beklagten von Zürich nach Philadelphia und von Philadelphia nach Kansas City. Der erste und der zweite Flug wurden planmäßig durchgeführt. Auf der letzten Teilstrecke startete der Flug verspätet. Die Zedentin erreichte Kansas City mit einer Verspätung von mehr als vier Stunden. Mit ihrer Klage hat die Klägerin eine Ausgleichszahlung in Höhe von 600 Euro begehrt.

3 Das Amtsgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin ist erfolglos geblieben. Mit ihrer vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt die Klägerin ihren erstinstanzlichen Klagantrag weiter. Die Beklagte tritt dem Rechtsmittel entgegen.

4 II. Das Berufungsgericht hat angenommen, die Beklagte sei nicht zur Leistung einer Ausgleichszahlung verpflichtet.

5 Die Fluggastrechteverordnung sei nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union anwendbar, wenn ein Fluggast einen Flug auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats antrete. Ausweislich der vorgelegten Rechnung des Reisebüros seien im Streitfall einzelne Flüge unterschiedlicher Luftfahrtunternehmen zusammengestellt worden, um das gewünschte Endziel zu erreichen. Aus der Sicht des Fluggasts handele es sich um eine einheitliche Buchung. Es könne keinen Unterschied machen, ob er seine Flugreise zu dem von ihm gewählten Endziel direkt bei einem Luftfahrtunternehmen oder über ein Reisebüro buche.

6 Die Beklagte sei jedoch nicht ausführendes Luftfahrtunternehmen eines
Fluges, der vom Gebiet eines Mitgliedstaats gestartet sei. Es gebe keinen An-
haltspunkt, dass die Beklagte sich gegenüber der Zedentin vertraglich verpflichtet
habe, die Beförderung von Stuttgart nach Kansas City durchzuführen. Es sei
auch nicht ersichtlich, dass die Beklagte die Beförderung im Rahmen einer Code-
sharing-Vereinbarung übernommen habe. Die einzelnen Luftfahrtunternehmen
hätten die Teilflüge jeweils in eigener Verantwortung durchgeführt. Die Beklagte
habe daher lediglich die Beförderung auf den beiden Teilstrecken von Zürich über
Philadelphia nach Kansas City geschuldet.

7 III. Die Entscheidung über die Revision hängt von der Auslegung von
Art. 2, 3 und 7 der Fluggastrechteverordnung und eventuell von der Auslegung
des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizeri-
schen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr (nachfolgend: Abkommen) ab.

8 1. Die Fluggastrechteverordnung ist gemäß Art. 3 Abs. 1 Buchst. a
anwendbar für Fluggäste, die ihren Flug im Gebiet eines Mitgliedstaats antreten.

9 Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union ist
die Anwendbarkeit der Fluggastrechteverordnung bei einem Flug mit mehreren
Anschlussflügen unter Berücksichtigung des ersten Abflugorts und des Endziels
zu beurteilen, wenn der Flug als eine Einheit anzusehen ist (EuGH, Urteil vom
31. Mai 2018 - C-537/17, NJW 2018, 2032 Rn. 25 f. - Wegener/Royal Air Maroc;
Urteil vom 11. Juli 2019 - C-502/18, NJW 2019, 2595 = RRa 2019, 222 Rn. 16
- České aerolinie; Beschluss vom 12. November 2020 - C-367/20, RRa 2021, 125
Rn. 19 - KLM).

10 Danach ist die Fluggastrechteverordnung im Streitfall nur dann anwend-
bar, wenn die drei von der Zedentin gebuchten Flüge als einheitlicher Flug anzu-
sehen sind oder wenn zumindest die zwei von der Beklagten ausgeführten Flüge
eine Einheit bilden und Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung auch bei einem
Flugantritt in der Schweiz greift.

11 2. Ob ein Flug als Einheit anzusehen ist, hat auch Bedeutung für die Frage, wer im Falle eines Zeitverlusts von drei oder mehr Stunden am Endziel auf Zahlung der geschuldeten Ausgleichsleistung in Anspruch genommen werden kann.

12 Insoweit hat der Gerichtshof entschieden, dass jedes ausführende Luftfahrtunternehmen, das an der Durchführung mindestens eines Teilflugs eines als Einheit anzusehenden Flugs beteiligt ist, die Ausgleichszahlung unabhängig davon schuldet, ob der von ihm durchgeführte Flug die große Verspätung des Fluggastes bei der Ankunft an seinem Endziel verursacht hat oder nicht (EuGH, Urteil vom 11. Juli 2019 - C-502/18, NJW 2019, 2595 = RRa 2019, 222 Rn. 20-26 - České aerolinie; Beschluss vom 12. November 2020 - C-367/20, RRa 2021, 125 Rn. 28 f. - KLM).

13 Endziel ist gemäß der auch in diesem Zusammenhang maßgeblichen Definition in Art. 2 Buchst. h der Verordnung der Zielort auf dem am Abfertigungsschalter vorgelegten Flugschein, bei direkten Anschlussflügen der Zielort des letzten Fluges (EuGH, Urteil vom 26. Februar 2013 - C-11/11, NJW 2013, 1291 = RRa 2013, 78 Rn. 34 - Folkerts).

14 3. Als Anschlussflüge in diesem Sinne sind nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs zwei oder mehr Flüge zu verstehen, die für die Zwecke des in der Fluggastrechteverordnung vorgesehenen Ausgleichsanspruchs eine Gesamtheit darstellen.

15 Eine solche Gesamtheit liegt vor, wenn zwei oder mehr Flüge Gegenstand einer einzigen Buchung waren. Hierbei ist unerheblich, ob die einzelnen Flüge mit demselben oder mit unterschiedlichen Fluggeräten durchgeführt werden (EuGH, Urteil vom 11. Juli 2019 - C-502/18, NJW 2019, 2595 = RRa 2019, 222 Rn. 16 und 27 - České aerolinie; Beschluss vom 30. April 2020 - C-939/19, NJW-RR 2020, 999 Rn. 18; Beschluss vom 12. November 2020 - C-367/20, RRa 2021, 125 Rn. 19 und 29 - KLM). Dies gilt auch dann, wenn nur der Abflugort im Gebiet eines Mitgliedstaats liegt, der Ort der Zwischenlandung und das Endziel jedoch

im Gebiet eines Drittstaats liegen (EuGH, Urteil vom 31. Mai 2018 - C-537/17, NJW 2018, 2032 = RRa 2018, 179 Rn. 19 f. - Wegener/Royal Air Maroc).

16 4. Eine Buchung liegt gemäß Art. 2 Buchst. g der Verordnung vor, wenn der Fluggast über einen Beleg verfügt, aus dem hervorgeht, dass die Buchung von dem Luftfahrtunternehmen oder dem Reiseunternehmen akzeptiert und registriert wurde. Letzteres kann unter anderem in einem Flugschein im Sinne von Art. 2 Buchst. f der Verordnung erfolgen, den das Luftfahrtunternehmen oder dessen zugelassener Vermittler ausgegeben oder genehmigt hat.

17 Im Streitfall hat keines der beiden ausführenden Luftfahrtunternehmen selbst einen Flugschein ausgegeben, sondern nur das Reisebüro, bei dem die Buchung erfolgt ist.

18 Das Reisebüro hat eine Rechnung zu einem "Vermittlungsauftrag" erteilt, die für die hier interessierenden Flüge sowie für den Rückflug von Kansas City über Chicago und Heathrow nach Stuttgart einen einheitlichen "Teilnehmerpreis" ausweist. Aus der Rechnung ergibt sich ferner, dass das Reisebüro für die Flüge ein einheitliches elektronisches Ticket ausgegeben hat, dessen Nummer - zum Teil ergänzt durch zusätzliche Ziffern - auch auf den Bordkarten für die drei hier interessierenden Flüge wiedergegeben ist.

19 5. Damit stellt sich die Frage, ob eine einheitliche Buchung, die einen Flug mit einem oder mehr Anschlussflügen zu einer Gesamtheit verbindet, schon dann vorliegt, wenn ein Reisebüro Teilflüge von unterschiedlichen Luftfahrtunternehmen zu einem Beförderungsvorgang zusammenfasst, dem Fluggast hierfür einen Gesamtpreis in Rechnung stellt und ein einheitliches elektronisches Ticket ausgibt, oder ob es darüber hinaus einer besonderen rechtlichen Beziehung zwischen den ausführenden Luftfahrtunternehmen bedarf.

20 a) Nach der inzwischen gefestigten Rechtsprechung des Gerichtshofs begründet ein durch eine bestätigte einheitliche Buchung für die gesamte Reise

gekennzeichneter Vertrag die Verpflichtung des Luftfahrtunternehmens, den Fluggast vom Abflugort zum Endziel zu befördern.

21 Dies gilt auch dann, wenn ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nicht Vertragspartner der betreffenden Fluggäste ist und lediglich die Beförderung auf einem Flug übernimmt, der nicht am Endziel endet (EuGH, Urteil vom 7. März 2017 - C-274/16, NJW 2018, 2105 = RRa 2018, 173 Rn. 71 f. - Air Nostrum; Beschluss vom 13. Februar 2020 - C-606/19, RRa 2020, 133 Rn. 29 - Iberia). Nach Art. 3 Abs. 5 Satz 2 der Fluggastrechteverordnung ist davon auszugehen, dass ein ausführendes Luftfahrtunternehmen, das in keiner Vertragsbeziehung mit dem Fluggast steht, Verpflichtungen im Rahmen der Verordnung im Namen der Person erfüllt, die in einer Vertragsbeziehung mit dem Fluggast steht.

22 b) Nach Auffassung des Senats ist durch die Rechtsprechung des Gerichtshofs geklärt, dass eine wirksame Buchung auch von Dritten vorgenommen werden kann, die mit einem der ausführenden Luftfahrtunternehmen in unmittelbarer oder mittelbarer vertraglicher Beziehung stehen und von diesem die Befugnis erhalten haben, Buchungen entgegenzunehmen und Flugscheine auszustellen.

23 So hat der Gerichtshof den Grundsatz, dass ein Flug mit einem oder mehreren Anschlussflügen, die Gegenstand einer einzigen Buchung waren, für die Zwecke des in der Fluggastrechteverordnung vorgesehenen Ausgleichsanspruchs von Fluggästen eine Gesamtheit darstellt, auch in einem Fall angewendet, in dem die Buchung über ein Reiseunternehmen erfolgt ist (EuGH, Urteil vom 30. April 2020 - C-191/19, RRa 2020, 193 Rn. 10 - Air Nostrum). Darüber hinaus hat er entschieden, dass ein Luftfahrtunternehmen im Falle einer Stornierung grundsätzlich auch dann den gesamten vom Fluggast gezahlten Preis zu erstatten hat, wenn die Buchung über einen zugelassenen Vermittler erfolgt ist und der Preis eine Provision für den Vermittler enthält, es sei denn, die Provision wurde ohne Wissen des Luftfahrtunternehmens festgelegt (EuGH, Urteil vom 12. September 2018 - C-601/17, RRa 2018, 270 Rn. 16-19 - Harms).

- 24 Dies steht aus Sicht des Senats in Einklang mit der bereits erwähnten Regelung in Art. 2 Buchst. f der Verordnung, wonach die erforderliche Genehmigung nicht nur durch das Luftfahrtunternehmen zum Ausdruck gebracht werden kann, sondern auch durch einen von diesem zugelassenen Vermittler, und mit Art. 2 Buchst. g der Verordnung, wonach es genügt, wenn eine Buchung von einem Reiseunternehmen akzeptiert und registriert wurde.
- 25 c) Nicht abschließend geklärt ist aus Sicht des Senats hingegen, ob es im Falle einer Buchung, mit der ein Reisebüro oder ein sonstiger hierzu befugter Dritter mehrere Teilflüge zusammenfasst, die von unterschiedlichen Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden, darüber hinaus einer besonderen rechtlichen Beziehung zwischen diesen Luftfahrtunternehmen bedarf.
- 26 aa) Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs darf sich ein Luftfahrtunternehmen, das den ersten Teilflug durchgeführt hat, im Rahmen eines Flugs mit Anschlussflügen nicht auf die mangelhafte Durchführung eines späteren, von einem anderen Luftfahrtunternehmen durchgeführten Teilflugs zurückziehen (Urteil vom 11. Juli 2019 - C-502/18, NJW 2019, 2595 = RRa 2019, 222 Rn. 27 f. - České aerolinie). Umgekehrt darf sich ein Luftfahrtunternehmen, das den letzten Teilflug durchgeführt hat, zu seiner Entlastung nicht auf die mangelhafte Durchführung eines früheren, von einem anderen Luftfahrtunternehmen durchgeführten Teilflugs berufen (EuGH, Beschluss vom 12. November 2020 - C-367/20, RRa 2021, 125 Rn. 29 f. - KLM).
- 27 Diese Entscheidungen des Gerichtshofs beruhen nach dem Verständnis des Senats auf der Prämisse, dass es zumindest eine Person gibt, die sich gegenüber dem Fluggast vertraglich verpflichtet hat, ihn vom Abflugort des ersten Teilflugs zum Zielort des letzten Teilflugs zu befördern, und deshalb nach Art. 3 Abs. 5 Satz 2 der Verordnung davon auszugehen ist, dass jedes ausführende Luftfahrtunternehmen Verpflichtungen im Rahmen der Verordnung im Namen dieser Person erfüllt.

28 In den beiden Fällen, in denen der Gerichtshof eine Haftung für Störungen auf einem von einem anderen Unternehmen ausgeführten Teilflug bejaht hat, war die Buchung bei dem in Anspruch genommenen Luftfahrtunternehmen selbst erfolgt. Darüber hinaus waren die beteiligten Unternehmen jeweils durch eine Codesharing-Vereinbarung miteinander verbunden (EuGH, Urteil vom 11. Juli 2019 - C-502/18, NJW 2019, 2595 = RRa 2019, 222 Rn. 8, 29 - České aerolinie; Beschluss vom 12. November 2020 - C-367/20, RRa 2021, 125 Rn. 10 - KLM).

29 bb) Im Streitfall besteht die einzige ersichtliche Verbindung zwischen den beiden ausführenden Luftfahrtunternehmen darin, dass sie es Dritten ermöglichen, als Vermittler aufzutreten und Flugscheine auszustellen, in denen Teilflüge von ihnen zusammengestellt sind.

30 Für diese Konstellation lässt sich nach dem Verständnis des Senats aus der aufgezeigten Rechtsprechung des Gerichtshofs keine zweifelsfreie Antwort ableiten.

31 (1) Ein Rückgriff auf den in Art. 3 Abs. 5 Satz 2 der Verordnung verankerten Grundsatz setzt nach Auffassung des Senats voraus, dass die ausführenden Luftfahrtunternehmen mit der Buchung zum Ausdruck bringen, dass sie gemeinsam die Beförderung vom Abflugort des ersten Teilflugs zum Zielort des letzten Teilflugs übernehmen.

32 Diese Annahme ist nach der aufgezeigten Rechtsprechung des Gerichtshofs gerechtfertigt, wenn eines der beteiligten Luftfahrtunternehmen eine solche Buchung entgegennimmt oder bestätigt und mit den anderen ausführenden Unternehmen eine Codesharing-Vereinbarung getroffen hat. Vergleichbare Konstellationen liegen aus Sicht des Senats vor, wenn die beteiligten Luftfahrtunternehmen sich zu einer Allianz zusammengeschlossen haben, die gegenüber potentiellen Kunden mit ihrer engen Zusammenarbeit wirbt, oder wenn die beteiligten Luftfahrtunternehmen unternehmensrechtlich miteinander verbunden sind, etwa als Mutter- und Tochtergesellschaft.

33 (2) Aus Sicht des Senats erscheint es zwar naheliegend und überzeugend, ein für die Bejahung einer einheitlichen Buchung ausreichendes Zusammenwirken zwischen unterschiedlichen Luftfahrtunternehmen schon darin zu sehen, dass diese Dritten die Zusammenfassung der von ihnen angebotenen Flüge mit Flügen anderer Unternehmen ermöglichen. Die Schlussfolgerung, dass es darüber hinaus einer besonderen rechtlichen Beziehung zwischen den ausführenden Luftfahrtunternehmen nicht bedarf, erscheint auf der Grundlage der bisherigen Rechtsprechung aber nicht zweifelsfrei.

34 Der Gerichtshof hat im Zusammenhang mit dem Anspruch auf Rückzahlung des Flugpreises nach Annullierung entschieden, dass sich ein Luftfahrtunternehmen Handlungen eines Vermittlers zurechnen lassen muss, sofern diese nicht ohne sein Wissen erfolgt sind (EuGH, Urteil vom 12. September 2018 - C-601/17, RRa 2018, 270 Rn. 16 ff. - Harms). Hieraus ergibt sich nach dem Verständnis des Senats keine zweifelsfreie Antwort auf die Frage, welche Rechtsfolgen es hat, wenn ein Vermittler eine einheitliche Buchung für mehrere Luftfahrtunternehmen vornimmt.

35 In einer weiteren Entscheidung hat der Gerichtshof den Grundsatz, dass ein Luftfahrtunternehmen, das in keiner Vertragsbeziehung mit dem Fluggast steht, im Zweifel Verpflichtungen erfüllt, die es gegenüber dem Vertragspartner dieses Fluggasts freiwillig eingegangen ist, herangezogen, ohne im Detail zu klären, bei wem die Buchung getätigt wurde und wer die Buchung bestätigt hat (EuGH, Beschluss vom 13. Februar 2020 - C-606/19, RRa 2020, 133 Rn. 8 - Iberia). Hieraus lässt sich nach dem Verständnis des Senats nicht zweifelsfrei ableiten, dass eine Buchung durch ein Reisebüro oder einen sonstigen hierzu befugten Dritten ausreicht. Es ist nicht auszuschließen, dass die Buchung in dem jener Entscheidung zu Grunde liegenden Ausgangsfall durch eines der ausführenden Luftfahrtunternehmen bestätigt wurde und dies in der Entscheidung nur deshalb keine Erwähnung gefunden hat, weil dieser Punkt nicht problematisch war.

36 6. Der Senat neigt dazu, eine Buchung zu einem einheitlichen Preis und die Ausgabe eines einheitlichen Flugscheins für alle Teilstrecken als ausreichend anzusehen, um die oben aufgezeigten Grundsätze über eine einheitliche Buchung heranzuziehen. Danach hätte die Beklagte im Streitfall die geforderte Ausgleichsleistung zu erbringen, weil sie sich gegenüber der Zedentin zu einer Beförderung von Stuttgart nach Kansas City verpflichtet hätte.

37 a) Wie der Senat schon in einer früheren Entscheidung ausgeführt hat (BGH, Beschluss vom 19. Juli 2016 - X ZR 138/15, RRA 2016, 286 Rn. 34), ergibt sich aus Art. 2 Buchst. f der Verordnung, dass einem Fluggast auch dann ein Ausgleichsanspruch gegen das ausführende Luftfahrtunternehmen zustehen kann, wenn dieses zwar nicht an der einzelnen Buchung und deren Bestätigung beteiligt war, aber einem Vermittler oder einem Reiseunternehmen die Möglichkeit eingeräumt hat, solche Buchungen entgegenzunehmen und zu bestätigen. Das Luftfahrtunternehmen muss sich in diesen Fällen die Buchungsbestätigung des Vermittlers oder Reiseunternehmens wie eine eigene Erklärung zurechnen lassen.

38 b) Nach Auffassung des Senats sprechen für diese Auslegung auch das von der Fluggastrechteverordnung vorgegebene Schutzniveau und die darauf gestützte Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union.

39 Die Erwägungsgründe 1 bis 4 der Fluggastrechteverordnung definieren das Ziel, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen und den Erfordernissen des Verbraucherschutzes Rechnung zu tragen. Hieraus hat der Gerichtshof den Grundsatz abgeleitet, dass die Vorschriften der Verordnung, mit denen den Fluggästen Ansprüche eingeräumt werden, weit auszulegen sind (dazu EuGH, NJW 2010, 43 = RRA 2009, 282 Rn. 45 - Sturgeon), während Begriffe in einer Bestimmung, die eine Ausnahme von einem Grundsatz oder, spezifischer, von unionsrechtlichen Verbraucherschutzvorschriften darstellt, grundsätzlich eng auszulegen sind (dazu EuGH, Urteil vom 22. Dezember 2008 - C-549/07, NJW 2009, 347 = RRA 2009, 35 Rn. 17 - Wallentin-Hermann).

40 c) Die Bejahung eines Ausgleichsanspruchs steht auch in Einklang mit dem vom Gerichtshof hervorgehobenen Gesichtspunkt der Verantwortlichkeit für die mit der Buchungsbestätigung übernommenen Leistungspflichten (BGH, RRA 2016, 286 Rn. 38 ff.).

41 Für den Fall, dass ein Luftfahrtunternehmen, bei dem zwei aufeinanderfolgende Flüge gebucht wurden, die Beförderung auf dem zweiten Flug in der Annahme verweigert, der Fluggast könne diesen Flug wegen Verspätung des ersten Flugs nicht mehr erreichen, hat der Gerichtshof einen Ausgleichsanspruch bejaht. Als ausschlaggebend hierfür hat er angesehen, dass der Anspruch die Unannehmlichkeiten ausgleichen soll, die durch einen irreversiblen Zeitverlust von drei Stunden und mehr entstehen, und dass ein ausführendes Luftfahrtunternehmen für diese Unannehmlichkeiten jedenfalls dann einstehen muss, wenn feststeht, dass es sie zu vertreten hat - sei es, weil es die Verspätung des ersten von ihm selbst durchgeführten Flugs zu verantworten hat, sei es, weil es irrig davon ausgegangen ist, die betroffenen Fluggäste könnten sich nicht rechtzeitig am Flugsteig des Anschlussflugs einfinden, oder weil es Flugscheine für aufeinanderfolgende Flüge verkauft hat, bei denen die für das Erreichen des Anschlussflugs zur Verfügung stehende Zeit nicht ausreichte (EuGH, Urteil vom 4. Oktober 2012 - C-321/11, NJW 2013, 363 = RRA 2012, 279 Rn. 34 - Rodríguez Cacha-feiro).

42 Aus Sicht des Fluggasts, dessen Schutz der Ausgleichsanspruch dient, liegt eine vergleichbare Situation vor, wenn das Luftfahrtunternehmen die Flugscheine für aufeinanderfolgende Flüge zwar nicht selbst ausgegeben oder genehmigt, einem Vermittler aber die Möglichkeit eingeräumt hat, solche Flugscheine auszustellen und hierbei auch Flüge zusammenzustellen, die von unterschiedlichen Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden.

43 d) Dies gilt nicht nur für den Fall, dass die einzelnen Teilflüge von Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, die eine Vereinbarung über Code-Sharing getroffen haben (dazu Generalanwalt Tanchev, Schlussanträge vom 6. Juni

2018 - C-186/17 Rn. 41) oder in sonstiger rechtlicher Beziehung zueinander stehen.

44 Wie bereits oben dargelegt wurde, kann die nach Art. 2 Buchst. f der Verordnung erforderliche Genehmigung nicht nur durch das Luftfahrtunternehmen zum Ausdruck gebracht werden, sondern auch durch einen von diesem zugelassenen Vermittler. Ist ein solcher Vermittler mit Kenntnis des Luftfahrtunternehmens für mehrere Anbieter tätig und bietet er hierbei die einheitliche Buchung von Flugreisen an, die aus mehreren Teilflügen mit unterschiedlichen Luftfahrtunternehmen bestehen, erscheint es konsequent, den Fluggast in seinem Vertrauen darauf zu schützen, dass die einzelnen Unternehmen nicht nur für die Beförderung auf dem jeweils von ihnen ausgeführten Teilflug einstehen, sondern gemeinsam für die Beförderung vom Abflugort zum Endziel der zusammengesetzten Flugreise.

45 IV. Falls die Zusammenstellung der einzelnen Flüge durch das Reisebüro nicht ausreicht, um Teilflüge von unterschiedlichen Luftfahrtunternehmen miteinander zu verknüpfen, hängt die Entscheidung des Streitfalls davon ab, ob zumindest die beiden von der Beklagten ausgeführten Teilflüge als Gesamtheit zu betrachten sind und ob es für die Anwendung der Verordnung ausreicht, dass der Abflugort dieses zusammengesetzten Flugs in der Schweiz liegt.

46 1. Hinsichtlich der beiden Teilflüge von Zürich über Philadelphia nach Kansas City ergibt sich eine hinreichende Verklammerung nach dem Verständnis des Senats im Streitfall schon daraus, dass beide Flüge von der Beklagten auszuführen waren und diese dem Reisebüro die Möglichkeit eingeräumt hat, solche kombinierten Buchungen vorzunehmen. Vorlagefrage 2 dient der Klärung, ob dieses Verständnis zutrifft.

47 2. Der aus diesen beiden Komponenten zusammengesetzte Flug hatte seinen Abflugort nicht auf dem Gebiet eines Mitgliedstaats. Deshalb stellt sich gegebenenfalls die weitere Frage, ob die Fluggastrechteverordnung auch

dann anwendbar ist, wenn der Fluggast einen Flug auf dem Gebiet der Schweiz startet.

48 a) Nach Art. 2 des Abkommens gelten die in dessen Anhang aufgeführten Vorschriften in dem Umfang, in dem sie den Luftverkehr oder unmittelbar damit zusammenhängende Angelegenheiten wie im Anhang aufgeführt betreffen.

49 Zu diesen Vorschriften gehört gemäß Nr. 7 des Anhangs die Fluggastrechteverordnung. Diese Bezugnahme wurde durch den Beschluss Nr. 1/2006 (ABl. EU 2006 L 298 S. 23) des gemäß Art. 21 des Abkommens eingerichteten Luftverkehrsausschusses eingefügt, der gemäß Art. 23 Abs. 4 des Abkommens zu Änderungen des Anhangs im Hinblick auf neu erlassene Rechtsvorschriften befugt ist.

50 Nach dem zweiten Spiegelstrich der Einleitung zum Anhang ist eine in den aufgeführten Rechtsakten enthaltene Bezugnahme auf die Mitgliedstaaten der Union für die Zwecke des Abkommens so zu verstehen, dass sie auch auf die Schweiz verweist.

51 b) Der Senat hat bereits in einer früheren Entscheidung (BGH, Beschluss vom 9. April 2013 - X ZR 105/12, RRA 2013, 183 Rn. 22) der Auffassung zugeneigt, dass aufgrund dieser Bestimmungen auch solche Flüge in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen, die vom Gebiet der Schweiz abgehen und ihr Ziel in einem Drittstaat haben (so auch LG Korneuburg, Urteil vom 15. Juli 2014 – 21 R 106/14g). An dieser Einschätzung hat sich nichts geändert.

52 Wie der Senat bereits in jener Entscheidung ausgeführt hat, entspräche eine solche Auslegung nicht nur dem Wortlaut des Abkommens, sondern auch dem in dessen Präambel formulierten Ziel, die Vorschriften für den Luftverkehr innerhalb Europas unter Einbeziehung des Gebietes der Schweiz einander anzugleichen.

53 Danach sollen die Luftverkehrsunternehmen in der Schweiz unter den gleichen Bedingungen operieren können und müssen wie jene in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Die Verbraucher und Kunden der Luftverkehrsunternehmen sollen denselben Qualitätsstandard in der Schweiz vorfinden und folglich auch die gleichen Rechte gegenüber diesen Unternehmen in der Schweiz geltend machen können wie in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, und die Luftverkehrsunternehmen sollen ihrerseits den gleichen Wettbewerbsbedingungen unterliegen.

54 Damit ließe es sich schwer vereinbaren, wenn die Fluggastrechteverordnung nur auf Fluggäste anzuwenden wäre, die auf dem Gebiet der Schweiz einen Flug zu einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaates der Europäischen Union antreten. Denn gemäß Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung ist diese auch auf Fluggäste anzuwenden, die von einem Flughafen der Europäischen Union in einen Drittstaat fliegen.

55 c) Das Zivilgericht des Kantons Basel-Stadt hat indessen die Auffassung vertreten, dass die Fluggastrechteverordnung für Fluggäste, die in der Schweiz einen Flug antreten, nur gelte, wenn ihr Ziel in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union liegt (Zivilgericht Basel-Stadt, Entscheid vom 11. März 2011 - V.2010.1734, BeckRS 2011, 23486; Entscheid vom 20. Juni 2011, BJM 2012, 98; Entscheid vom 15. Mai 2012 - V.2012.213, BJM 2013, 79).

56 Deshalb hat der Senat die Frage schon einmal dem Gerichtshof zur Vorabentscheidung vorgelegt.

57 d) An dieser Ausgangslage hat sich nichts geändert.

58 Soweit ersichtlich hat das Schweizer Bundesgericht sich noch nicht zu dieser Frage geäußert (ausführlich Hochstrasser RRa 2017, 58, 62; Schmid in BeckOK Fluggastrechteverordnung, Stand 1. April 2021, Art. 3 Rn. 14). Der Gerichtshof konnte die frühere Vorlage des Senats nicht beantworten, weil sich jenes Verfahren auf andere Weise erledigt hat.

Bacher

Deichfuß

Kober-Dehm

Marx

Rensen

Vorinstanzen:

AG Nürtingen, Entscheidung vom 14.03.2019 - 12 C 96/19 -

LG Stuttgart, Entscheidung vom 12.12.2019 - 5 S 93/19 -