



BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

X ZR 15/18

Verkündet am:
15. Januar 2019
Anderer
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein
BGHR: ja

FluggastrechteVO Art. 5 Abs. 1 Buchst. c, Abs. 3; Art. 6 Abs. 1, Art. 7 Abs. 1 Satz 1 Buchst. c

- a) Ein mehrstündiger Ausfall aller Computersysteme an den Abfertigungsschaltern eines Flughafenterminals, der einen erhöhten Aufwand bei der Abfertigung der Fluggäste zur Folge hat und damit den planmäßigen Start eines Flugs verhindert, kann außergewöhnliche Umstände im Sinne des Art. 5 Abs. 3 FluggastrechteVO begründen.
- b) Welche Maßnahmen einem Luftverkehrsunternehmen zuzumuten sind, um zu vermeiden, dass außergewöhnliche Umstände zu einer großen Verspätung eines Flugs führen oder Anlass zu seiner Annullierung geben, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls; die Zumutbarkeit ist vom Tatrichter situationsabhängig zu beurteilen. Die Wirkung von Maßnahmen, zu denen die Parteien nicht vorgetragen haben und die sich auch nicht als zumutbar und erfolgversprechend aufdrängen, bedarf dabei keiner Aufklärung.
- c) Im Rahmen von Art. 5 Abs. 3 FluggastrechteVO sind lediglich Maßnahmen zu berücksichtigen, mit denen das ausführende Luftverkehrsunternehmen eine Annullierung oder Verspätung desjenigen Flugs hätte vermeiden können, der von dem außergewöhnliche Umstände begründenden Ereignis betroffen ist. Ob eine erheblich verspätete Ankunft eines auf diesen Flug sowie einen direkten Anschlussflug gebuchten Fluggastes an seinem Endziel durch eine Umbuchung auf einen anderen (Anschluss-)Flug verhindert werden kann, ist hingegen nur im Rahmen von Art. 5 Abs. 1 Buchst. c FluggastrechteVO von Bedeutung (Bestätigung von BGH, Urteil vom 13. November 2012 - X ZR 12/12, NJW 2013, 682 = RRa 2013, 19; Urteil vom 12. Juni 2014 - X ZR 121/13, NJW 2014, 3303 = RRa 2014, 293).

BGH, Urteil vom 15. Januar 2019 - X ZR 15/18 - LG Stuttgart
AG Nürtingen

wDer X. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 15. Januar 2019 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Meier-Beck, die Richter Gröning und Dr. Deichfuß und die Richterinnen Dr. Kober-Dehm und Dr. Marx

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil der 5. Zivilkammer des Landgerichts Stuttgart vom 21. Dezember 2017 wird auf Kosten der Klägerinnen zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Die Klägerinnen begehren eine Ausgleichszahlung in Höhe von jeweils 600 € nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. c i.V.m. Art. 7 Abs. 1 Satz 1 Buchst. c der Fluggastrechteverordnung (Verordnung (EG) Nr. 261/2004, ABl. EU L 46 vom 17. Februar 2004, S. 1 ff.) sowie Zahlung von Verzugszinsen.
- 2 Die Klägerinnen buchten bei dem beklagten Luftverkehrsunternehmen einen Flug von New York nach London mit Anschlussflug nach Stuttgart. Der Start des Flugs von New York, der für den 29. Mai 2016 um 18:35 Uhr vorgesehen war, verzögerte sich, so dass die Reisenden mehr als zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit in London eintrafen. Dort erreichten sie den ursprünglich vorgesehenen Weiterflug nicht mehr. Sie kamen am 30. Mai 2016 an ihrem Endziel in Stuttgart mit einer Verspätung von mehr als neun Stunden an.

3 Grund für die Verzögerung war, dass am Tag des geplanten Abflugs von New York gegen 10:30 Uhr an allen Abfertigungsschaltern des Terminals 7 des John-F.-Kennedy-Flughafens sowohl die Primär- als auch die Back-up-Systeme ausfielen, weil aufgrund technischer Probleme bei dem die Telekommunikationsleitungen des Terminals betreibenden Unternehmen V. die Energieversorgung für alle Computersysteme in diesem Terminal unterbrochen war. Der Defekt wurde von V. wegen eines Streiks der Beschäftigten erst nach mehr als 13 Stunden behoben. Von dem Ausfall waren neben dem von den Klägerinnen gebuchten Flug neun weitere Flüge der Beklagten sowie mehrere Flüge anderer Luftverkehrsunternehmen betroffen, die von Terminal 7 starten sollten. Nachdem die Beklagte den Defekt nicht mit eigenen Mitarbeitern beheben konnte und der Techniker von V. - anders als angekündigt - bis 14:30 Uhr nicht erschienen war, führte sie die Abfertigung der Fluggäste teilweise manuell durch, indem sie die Bordkarten und Gepäckabschnitte per Hand ausstellte und die Daten per Laptop auf ihrer Website eingab, wobei sie hierfür zusätzliches, aus dem Urlaub zurückgerufenes Personal einsetzte. Teilweise wurden die Fluggäste von Mitarbeitern der Beklagten in Washington telefonisch über das dortige System abgefertigt.

4 Das Amtsgericht hat nach Beweisaufnahme die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerinnen ist erfolglos geblieben. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgen die Klägerinnen ihr Klagebegehren weiter. Die Beklagte tritt dem Rechtsmittel entgegen.

Entscheidungsgründe:

5 Die zulässige Revision hat keinen Erfolg.

6 I. Das Berufungsgericht hat angenommen, den Klägerinnen stehe ein Anspruch auf die begehrten Ausgleichszahlungen nicht zu. Die Beklagte sei nach Art. 5 Abs. 3 FluggastrechteVO von der Zahlungspflicht befreit.

7 Ein Systemausfall an allen Abfertigungsschaltern eines Flughafenterminals sei jedenfalls dann als außergewöhnlicher Umstand anzusehen, wenn wie im Streitfall nicht nur die Primärsysteme, sondern auch die Back-up-Systeme, für deren Versorgung der Flughafenbetreiber zuständig sei, ausfielen und die Funktionsfähigkeit der Computersysteme aufgrund eines Streiks bei dem gegenüber dem Flughafenbetreiber für die Telekommunikationsleitungen verantwortlichen Unternehmen erst nach mehr als 13 Stunden wieder hergestellt werden könne. Dadurch sei eine Situation entstanden, die außerhalb der normalen Betriebstätigkeit eines Luftverkehrsunternehmens liege, und daher von der Beklagten nicht beherrscht werden können. Diese sei weder verpflichtet, Fachpersonal für die Behebung von außerhalb ihres Verantwortungsbereichs liegenden technischen Defekten vorzuhalten, noch könne sie dafür verantwortlich gemacht werden, wenn der Defekt von dem vom Flughafenbetreiber mit der Energieversorgung der Computersysteme betrauten Unternehmen erst nach mehreren Stunden behoben werde.

8 Die Beklagte habe alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen, um eine Verspätung des Fluges zu vermeiden. Mit ihrer Entscheidung, die Fluggäste zum Teil vor Ort unter Einsatz zusätzlichen Personals manuell sowie zum Teil durch ihre Mitarbeiter in Washington über das dortige System telefonisch abzufertigen, habe sie die Verspätung so gering wie möglich gehalten und die Annullierung einzelner Flüge vermeiden können. Damit sei sie der Anforderung gerecht geworden, bei mehreren betroffenen Flügen die Beeinträchtigung möglichst für die Gesamtheit der Fluggäste gering zu halten. Aufgrund der Vielzahl der betroffenen Fluggäste sei die Beklagte über ihre Anstrengungen zur Vermeidung von Annullierungen hinaus nicht zu weiteren Maßnahmen wie der Umbuchung der Fluggäste auf andere Verbindungen verpflichtet gewesen.

9 II. Dies hält der revisionsrechtlichen Nachprüfung stand. Das Berufungsgericht ist zu Recht zu dem Ergebnis gelangt, dass die Voraussetzungen des Art. 5 Abs. 3 FluggastrechteVO vorliegen und daher den Klägerinnen gegen die Beklagte Ausgleichsansprüche wegen großer Verspätung nicht zustehen.

10 1. Das Berufungsgericht hat zutreffend angenommen, dass der mehrstündige Ausfall aller Computersysteme an den Abfertigungsschaltern des von der Beklagten genutzten Flughafenterminals grundsätzlich geeignet war, außergewöhnliche Umstände im Sinne des Art. 5 Abs. 3 FluggastrechteVO zu begründen, die unter den weiteren Voraussetzungen der Vorschrift das Luftverkehrsunternehmen von seiner Verpflichtung befreien, den von der Verspätung des Flugs betroffenen Fluggästen gemäß Art. 5 Abs. 1 Buchst. c eine Ausgleichszahlung nach Art. 7 FluggastrechteVO zu leisten.

11 a) Außergewöhnliche Umstände, die nach Art. 5 Abs. 3 der Fluggastrechteverordnung einem Ausgleichsanspruch wegen Annullierung oder erheblicher Verspätung entgegenstehen können, sind Umstände, die außerhalb dessen liegen, was üblicherweise mit dem Ablauf der Personenbeförderung im Luftverkehr verbunden ist oder verbunden sein kann. Dies sind Ereignisse, die nicht zum Luftverkehr gehören, sondern als jedenfalls in der Regel von außen kommende besondere Umstände dessen ordnungs- und planmäßige 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 Ereignisse 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-549/09, Slg. 2008 I-11061 = NJW 2009, 347 = RRa 2009, 35 Rn. 23 -

Wallentin-Hermann/Alitalia; Urteil vom 19. November 2009 - C-402/07, Slg. 2009, I-10923 = NJW 2010, 43 = RRa 2009, 282 Rn. 70 - Sturgeon/Condor; Urteil vom 31. Januar 2013 - C-12/11, NJW 2013, 921 = RRa 2013, 81 Rn. 29 - McDonagh/Ryanair; Beschluss vom 14. November 2014 - C-394/14, RRa 2015, 15 Rn. 18 - Siewert/Condor; Urteil vom 17. September 2015 - C-257/14, NJW 2015, 3427 = RRa 2015, 287 Rn. 36 - van der Lans/KLM).

12 aa) Der Bundesgerichtshof hat hieraus abgeleitet, dass technische Defekte, wie sie beim Betrieb eines Flugzeugs typischerweise auftreten, grundsätzlich keine außergewöhnlichen Umstände begründen, sondern Teil der normalen Tätigkeit des betroffenen Luftverkehrsunternehmens sind (BGH, Urteil vom 12. November 2009 - Xa 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; Urteil vom 24. September 2013 - X ZR 160/12, NJW 2014, 861 = RRa 2014, 25 Rn. 10; Urteil vom 12. Juni 2014 - X ZR 121/13, NJW 2014, 3303 = RRa 2014, 293 Rn. 11).

13 bb) Technische Probleme können indessen außergewöhnliche Umstände begründen, soweit sie auf ein Vorkommnis zurückzuführen sind, das außerhalb des Rahmens der normalen Betriebstätigkeit des Luftverkehrsunternehmens liegt und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen ist. Die Außergewöhnlichkeit der Umstände kann sich insoweit daraus ergeben, dass der technische Defekt bewirkt, dass der Luftverkehr oder die Betriebstätigkeit eines oder mehrerer Luftverkehrsunternehmen ganz oder teilweise zum Erliegen kommen, beispielsweise, weil die technischen Einrichtungen eines Flughafens versagen oder ein versteckter Fabrikationsfehler die gesamte oder einen wesentlichen Teil der Flotte des Luftverkehrsunternehmens betrifft (BGHZ 194, 258 Rn. 16). Die Prüfung, ob ein technisches Problem auf ein Vorkommnis zurückzuführen ist, das nicht Teil der normalen Ausführung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen ist, obliegt dem nationalen Richter (EuGH, Slg. 2008 I-11061 = NJW 2009, 347 - Wallentin-

Hermann/Alitalia Rn. 27); sie ist grundsätzlich Aufgabe des Tatrichters (BGHZ 194, 258 Rn. 17; BGH, NJW 2014, 861 Rn. 11; BGH, NJW 2014, 3303 Rn. 11).

14 b) Nach diesen Maßstäben hat das Berufungsgericht zu Recht angenommen, dass ein mehrstündiger Ausfall aller Computersysteme an den Abfertigungsschaltern eines Flughafenterminals, der wie im Streitfall einen erhöhten Aufwand bei der Abfertigung der Fluggäste zur Folge hat und damit den planmäßigen Start eines Flugs verhindert, außergewöhnliche Umstände begründen kann.

15 aa) Das Luftverkehrsunternehmen muss alles ihm Mögliche und Zumutbare tun, um die Arbeitsvorgänge bei der Abfertigung seiner Fluggäste, die in seinem Zuständigkeits- und Verantwortungsbereich liegen, wie die Überprüfung der Beförderungsberechtigung, die Vergabe der Sitzplätze, die Behandlung von Handgepäck und aufzugebendem Gepäck sowie die Ausstellung der Bordkarte und des Gepäckscheins, so zu organisieren, dass von seiner Seite die Voraussetzungen dafür geschaffen sind, dass der Flug ordnungsgemäß und unter Einhaltung des Flugplans durchgeführt werden kann. So weit sein Verantwortungsbereich reicht, hat das Luftverkehrsunternehmen für die Abfertigung entsprechendes Personal und die erforderlichen funktionstüchtigen Arbeitsmittel bereitzustellen. Soweit das Luftverkehrsunternehmen zur Wahrnehmung seiner Aufgaben auf die technischen Einrichtungen des Flughafens angewiesen ist, hat es jedoch keinen Einfluss darauf, dass deren Funktionsfähigkeit sichergestellt ist. Denn der Betrieb und die Erhaltung der Funktionsfähigkeit der technischen Einrichtungen eines Flughafens, zu denen auch die Telekommunikationsleitungen gehören, obliegen dem Flughafenbetreiber. Ein Ausfall der elektronischen Systeme, der darauf beruht, dass die Funktionsfähigkeit derartiger Einrichtungen für mehrere Stunden durch einen technischen Defekt beeinträchtigt oder aufgehoben wird, stellt ein Ereignis dar, das von außen auf den Flugbetrieb des Luftverkehrsunternehmens einwirkt und dessen Ablauf beeinflusst.

Ein derartiges Vorkommnis ist jedenfalls dann nicht von diesem Unternehmen zu beherrschen, wenn die Überwachung, Wartung und Reparatur derartiger Einrichtungen nicht in seinen Verantwortungs- und Zuständigkeitsbereich fällt.

16 bb) Die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe zu Unrecht das Vorliegen außergewöhnlicher Umstände bejaht, weil die automatisierte Abfertigung der Fluggäste Teil der normalen Betriebstätigkeit eines Luftverkehrsunternehmens sei, so dass der Ausfall der hierfür eingesetzten technischen Systeme, unabhängig von Ursache, Ausmaß und Dauer sich stets lediglich als eine übliche und erwartbare Gefahr bei der Ausübung dieser Tätigkeit darstelle, greift nicht durch.

17 Sie lässt außer Acht, dass für die Frage, ob außergewöhnliche Umstände vorliegen, entscheidend ist, ob das Vorkommnis, auf das der technische Defekt zurückgeht, Teil der normalen Betriebstätigkeit des Luftverkehrsunternehmens ist oder nicht. Ein technischer Defekt, der dazu führt, dass ein Luftverkehrsunternehmen seine reguläre Betriebstätigkeit nicht wahrnehmen kann, weil es seine technischen Geräte oder elektronischen Systeme nicht einsetzen kann, ist nicht stets als Teil der normalen Tätigkeit des betroffenen Luftverkehrsunternehmens anzusehen. So ist auch bei dem für ein Luftverkehrsunternehmen an sich typischen Betrieb eines Flugzeugs anerkannt, dass ein technischer Defekt außergewöhnliche Umstände begründen kann, wenn die Ursache für den Defekt ein von dem Luftverkehrsunternehmen nicht beherrschbarer, weil außerhalb seiner betrieblichen Tätigkeit liegender Umstand ist, wie dies beispielsweise bei einem die gesamte oder einen wesentlichen Teil der Flotte eines Luftverkehrsunternehmens betreffenden versteckten Fabrikationsfehler der Fall ist (BGHZ 194, 258 Rn. 16).

18 Kann ein Luftverkehrsunternehmen sein elektronisches Abfertigungssystem nicht nutzen, hängt die Frage, ob dies außergewöhnliche Umstände begründet, dementsprechend davon ab, ob der Ausfall des Systems auf ein Vor-

kommnis zurückzuführen ist, das Teil der normalen Betriebstätigkeit des Luftverkehrsunternehmens ist oder nicht. Ist der Defekt in dem unternehmenseigenen Abfertigungssystem begründet, handelt es sich um eine Situation, die zum typischen Betrieb des Luftverkehrsunternehmens gehört und daher nicht geeignet ist, außergewöhnliche Umstände zu begründen. Kann dagegen das Luftverkehrsunternehmen sein elektronisches Abfertigungssystem nicht nutzen, weil die für dessen Betrieb benötigten, zu den technischen Einrichtungen des Flughafens gehörenden Telekommunikationsleitungen über mehrere Stunden nicht funktionsfähig sind, kann dies als "von außen" in den Betriebsablauf des Luftverkehrsunternehmens eingreifendes Vorkommnis außergewöhnliche Umstände begründen.

19 2. Im Streitfall begründet das Versagen der Computersysteme an den Abfertigungsschaltern des Terminals 7 außergewöhnliche Umstände im Sinne des Art. 5 Abs. 3 der FluggastrechteVO.

20 a) Nach den von der Revision nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts ist die erhebliche Verspätung des von den Klägerinnen gebuchten Flugs durch einen bei dem vom Flughafenbetreiber beauftragten Telekommunikationsanbieter V. aufgetretenen technischen Defekt verursacht worden, der die Energieversorgung der Telekommunikationsleitungen in Terminal 7 des John-F.-Kennedy-Flughafens in New York unterbrochen und zum Ausfall sowohl der Primär- als auch der Back-up-Systeme an den Abfertigungsschaltern geführt hat. Damit lag bereits der technische Defekt als solcher außerhalb der normalen Betriebstätigkeit der Beklagten. Entsprechendes gilt für die Behebung des Defekts. Dass diese wegen eines Streiks bei dem zuständigen Unternehmen erst nach 13 Stunden erfolgte, liegt ebenfalls außerhalb der betrieblichen Sphäre der Beklagten.

- 21 b) Das Berufungsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass Gegebenheiten wie der in Rede stehende mehrstündige Systemausfall nur dann außergewöhnliche Umstände begründen, auf die die Annullierung oder große Verspätung zurückgeht, wenn das Luftverkehrsunternehmen trotz Ergreifung aller zumutbaren Maßnahmen die Annullierung oder große Verspätung nicht verhindern kann oder sie auch mit diesen Maßnahmen nicht hätte verhindern können (EuGH, Slg. 2008 I-11061 = NJW 2009, 347 Rn. 22 - Wallentin-Hermann/Alitalia; BGHZ 194, 258 Rn. 11; EuGH, Urteil vom 4. Mai 2017 - C-315/15, NJW 2017, 2665 = RRa 2017, 174 Rn. 34 - Pešková/Travel Service; BGH, Urteil vom 16. September 2014 - X ZR 102/13, NJW-RR 2015, 111 = RRa 2015, 19 Rn. 9).
- 22 Welche Maßnahmen einem Luftverkehrsunternehmen 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; die Zumutbarkeit ist situationsabhängig zu beurteilen (EuGH, Slg. 2008 I-11061 = NJW 2009, 347 - Wallentin-Hermann/Alitalia Rn. 40, 42; Urteil vom 12. Mai 2011 - C-294/10, NJW 2011, 2865 = RRa 2011, 125 - Eglītis und Rātnieks/Air Baltic Rn. 30). 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 (im Einzelnen hierzu BGH, Urteil vom 12. Juni 2014 - X ZR 121/13, NJW 2014, 3303 = RRa 2014, 293 Rn. 21 bis 25).

- 23 c) Die Würdigung des Berufungsgerichts, die Beklagte habe alle zumutbaren Maßnahmen im Sinne des Art. 5 Abs. 3 FluggastrechteVO ergriffen, um die Verspätung des von den Klägerinnen gebuchten Flugs zu vermeiden, hält hiernach der revisionsrechtlichen Nachprüfung stand.
- 24 aa) Eine Verpflichtung, Fachkräfte zur Aufrechterhaltung der vom Flughafenbetreiber zur Verfügung gestellten technischen Einrichtungen vorzuhalten, um den Folgen außergewöhnlicher Umstände begegnen zu können, trifft das Luftverkehrsunternehmen - wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat - nicht und wird auch von der Revision nicht geltend gemacht.
- 25 bb) Die Würdigung des Berufungsgerichts, die Beklagte habe mit der vor Ort manuell und mit der über ihre Mitarbeiter in Washington telefonisch durchgeführten Abfertigung der Fluggäste alle ihr zumutbaren Maßnahmen ergriffen, um den durch den Systemausfall bedingten Beeinträchtigungen entgegenzuwirken, lässt keinen Rechtsfehler erkennen und wird von der Revision, was die Bewertung der getroffenen Maßnahmen anbelangt, auch nicht angegriffen.
- 26 cc) Soweit die Revision rügt, die Beklagte hätte die Verspätung verhindern können, wenn sie die Fluggäste über deren Mobiltelefone eingeecheckt hätte oder für die Abfertigung auf die technischen Einrichtungen eines anderen Terminals ausgewichen wäre, kann sie damit keinen Erfolg haben.
- 27 Sie zeigt nicht auf, dass die Klägerinnen in den Tatsacheninstanzen behauptet haben, dass auf diese Weise die (zur erheblich verspäteten Ankunft am Endziel führende) Verspätung des gebuchten Flugs hätte vermieden werden können. In die Würdigung der Maßnahmen, die in der gegebenen Situation zur Vermeidung einer Annullierung oder Verspätung sowohl zumutbar als auch erfolgsversprechend erscheinen, muss der Tatrichter jedoch nur solche Umstände einbeziehen, zu denen die Parteien vorgetragen haben oder die sich ihm zu-

mindest als zumutbar und erfolgversprechend aufdrängen. Derartige Umstände gibt die Revision nicht an.

- 28 Der Frage, ob die Nutzung der Mobiltelefone der Fluggäste die Verspätung hätte verhindern können, musste der Tatrichter nicht von sich aus nachgehen. Wäre eine Abfertigung der Fluggäste hierüber überhaupt möglich gewesen, wozu schon nichts vorgetragen ist, hätte es nahegelegen, dass diese Möglichkeit von den Fluggästen ohnehin genutzt worden wäre, insbesondere, wenn sie andernfalls erhebliche Wartezeiten hinnehmen mussten. Vor allem aber ist nicht ersichtlich, wie auf diese Weise die Abfertigung des aufzugebenden Gepäcks, mit dem jedenfalls bei einer Vielzahl der Fluggäste gerechnet werden musste, und dessen Zuordnung zu online abgefertigten Passagieren ohne verfügbare Kommunikationsleitungen hätte bewältigt werden können.
- 29 Ein Ausweichen auf die technischen Einrichtungen eines anderen Terminals musste sich dem Berufungsgericht im Hinblick darauf, dass den Maßstab für die zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung einer Annullierung oder großen Verspätung allein die vorhandenen oder in der gegebenen Situation erreichbaren Ressourcen bilden (vgl. BGH, NJW 2014, 3303 Rn. 25), ebenfalls nicht als naheliegende, auf ihre Zumutbarkeit hin zu prüfende Maßnahme aufdrängen. Die Flughafenterminals sind Teil der Flughafeninfrastruktur, die den Luftverkehrsunternehmen vom Flughafenbetreiber gegen Entgelt zur Verfügung gestellt werden. Mithin hätte die Beklagte nicht ohne weiteres, insbesondere nicht ohne Abstimmung mit dem Flughafenbetreiber, für die Abfertigung ihrer Flüge in einen anderen Terminal wechseln können. Unabhängig hiervon wäre dergleichen auch nur dann möglich und sinnvoll gewesen, wenn an dem fraglichen Tag und zur fraglichen Zeit überhaupt entsprechende freie Kapazitäten zur Verfügung gestanden hätten und der Wechsel in einen anderen Terminal angesichts des damit verbundenen Zeitaufwands zudem geeignet gewesen wäre, eine Verspätung zu vermeiden.
- 30 dd) Ob die Beklagte, wie die Revision meint, den Start des gebuchten Flugs von London nach Stuttgart verschieben, die Einsteigezeit dieses Flugs verlängern, die Klägerinnen auf einen anderen Flug von London nach Stuttgart

umbuchen oder einen zusätzlichen Flug nach Stuttgart hätte durchführen können, ist unerheblich. Selbst wenn darin der Beklagten zumutbare Maßnahmen gesehen würden, kommt es hierauf nicht an, weil damit die für das Eingreifen des Ausschlussstatbestands nach Art. 5 Abs. 3 FluggastrechteVO allein erhebliche Verspätung des Flugs von New York nach London nicht hätte verhindert werden können.

31 Flug im Sinne der Verordnung ist, wie der Bundesgerichtshof in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union schon mehrfach ausgesprochen hat, nicht die Beförderung eines einzelnen Fluggasts auf einer bestimmten Route, sondern ein Beförderungsvorgang, der von einem bestimmten Luftverkehrsunternehmen auf einer bestimmten Route ausgeführt wird und mit dem eine Gesamtheit von Fluggästen von einem Flughafen zu einem anderen befördert wird (BGH, Urteil vom 28. Mai 2009 - Xa ZR 113/08, NJW 2009, 2743 = RRa 2009, 242 Rn. 8; Urteil vom 13. November 2012 - X ZR 12/12, NJW 2013, 682 = RRa 2013, 19 Rn. 13; Urteil vom 12. Juni 2014 - X ZR 121/13, NJW 2014, 3303 = RRa 2014, 293 Rn. 37). Den individuellen Reiseplan des einzelnen Fluggastes nimmt die Fluggastrechteverordnung bei den geregelten Tatbeständen dagegen nicht in den Blick, sondern betrachtet die Fluggäste eines von einer Annullierung, Verspätung oder Nichtbeförderung betroffenen Flugs sozusagen als Kollektiv, dessen Mitgliedern bei einem in den Anwendungsbereich der Verordnung fallenden Flug bestimmte Rechte eingeräumt werden, die im Ausgangspunkt unabhängig davon sind, ob die einzelnen Fluggäste nur diesen Flug oder auch weitere, dem betreffenden Flug vorangehende oder sich an ihn anschließende Flüge gebucht haben. Die Verordnung spricht demgemäß auch regelmäßig nicht von (individuellen) Ansprüchen des einzelnen Fluggastes, sondern von Rechten der Fluggäste. Danach ist auch der Ausgleichsanspruch Art. 7 Abs. 1 FluggastrechteVO auf die Gesamtheit der Fluggäste eines Flugs bezogen und knüpft ebenso wie die anderen Fluggast-

rechte auf Unterstützungs- oder Betreuungsleistungen an den Flug an, der annulliert oder verspätet durchgeführt worden ist oder auf dem Fluggästen die Beförderung verweigert worden ist. Lediglich bei den Rechtsfolgen der eingetretenen Störung berücksichtigt die Verordnung (in gleichwohl pauschalierter Weise), dass die einzelnen Fluggäste durch die Annullierung eines Fluges oder durch die Verweigerung der Beförderung in unterschiedlicher Weise betroffen sein können, je nachdem, wie sich diese Maßnahme auf die Erreichung ihres individuellen Endziels auswirkt (Art. 7 Abs. 1 Satz 2 FluggastrechteVO).

32 Besteht eine Flugreise aus zwei oder mehr Flügen, sind die Voraussetzungen für die Begründung und den Wegfall eines Ausgleichsanspruchs im Ausgangspunkt für jeden Flug gesondert zu prüfen. Wird ein Flug annulliert oder ist einer der Flüge verspätet und von einem Vorkommnis betroffen, das geeignet ist, außergewöhnliche Umstände zu begründen, greift der Ausschlussstatbestand des Art. 5 Abs. 3 FluggastrechteVO ein, wenn das Luftverkehrsunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hat, um die Annullierung oder Verspätung dieses betroffenen Flugs zu vermeiden. Die auf ihre Zumutbarkeit zu prüfenden Maßnahmen beziehen sich mit anderen Worten auf den betroffenen Flug und die Gesamtheit der auf diesen Flug gebuchten Fluggäste. Dies ergibt sich eindeutig aus Wortlaut und Sinn und Zweck des Art. 5 Abs. 3 FluggastrechteVO. Die Vorschrift regelt unmittelbar nur die Voraussetzungen für das Freiwerden des Luftverkehrsunternehmens von der Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen bei einer Flugannullierung. Die Annullierung bezieht sich aber notwendigerweise auf einen bestimmten, einzelnen Flug als Gesamtbeförderungsvorgang. Ein von einem Fluggast etwa gebuchter direkter Anschlussflug wird damit nicht gleichzeitig annulliert. Für die Verspätung, für die die Vorschriften über die Ausgleichsleistung bei Annullierung nach der Rechtsprechung des Unionsgerichtshofs unter bestimmten Voraussetzungen ebenfalls anzuwenden sind, kann deshalb nichts anderes gelten.

33

Ob eine erheblich verspätete Ankunft eines auf einen annullierten oder verspäteten Flug sowie einen direkten Anschlussflug gebuchten einzelnen Fluggastes an seinem Endziel durch eine Umbuchung auf einen anderen (Anschluss-)Flug verhindert werden kann, ist deshalb nur im Rahmen von Art. 5 Abs. 1 FluggastrechteVO von Bedeutung (BGH, NJW 2014, 3303 Rn. 36 ff.). Der Ausgleichsanspruch entsteht nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Nr. iii FluggastrechteVO auch bei einer kurzfristigen Annullierung nicht, wenn eine Umbuchung gleichwohl eine Ankunft des Fluggastes am Endziel höchstens zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit ermöglicht. Entsprechendes gilt für die Verspätung, für die der Unionsgerichtshof die Voraussetzungen eines Ausgleichsanspruchs unter ausdrücklicher Bezugnahme auf Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Nr. iii FluggastrechteVO formuliert hat (EuGH, Slg. 2009, I-10923 = NJW 2010, 43 Rn. 57 - Sturgeon/Condor; Urteil vom 23. Oktober 2012 - C-581/10, RRa 2012, 272 Rn. 30, 38 - Nelson). Ermöglicht das Luftverkehrsunternehmen, dessen gebuchter Flug von einer Abflugverspätung betroffen ist, es dem Fluggast, durch eine Umbuchung sein Endziel gleichwohl rechtzeitig oder mit relativ geringer Ankunftsverspätung zu erreichen, steht dem Fluggast kein Ausgleichsanspruch zu, ohne dass es darauf ankäme, ob die Voraussetzungen des Art. 5 Abs. 3 FluggastrechteVO vorliegen. Liegen sie indessen vor, kann der Fluggast bei der Annullierung wie bei der Verspätung eine Ausgleichszahlung nach der Fluggastrechteverordnung auch dann nicht beanspruchen, wenn es dem Luftverkehrsunternehmen im Einzelfall möglich gewesen wäre, die Folgen der Annullierung oder Verspätung für den einzelnen Fluggast stärker zu begrenzen, als sie tatsächlich begrenzt worden sind. Dies ist eine hinzunehmende Folge der Rechtssicherheit und der Vereinfachung der Handhabung dienenden Generalisierung der Anspruchsvoraussetzungen und Pauschalierung der Rechtsfolgen durch die Verordnung, die etwa weitergehende vertragliche Ansprüche des Fluggastes unberührt lässt.

34

d) Der Beschluss des Landesgerichts Korneuburg (Österreich) vom 22. November 2018 (21 R 350/18w, RRa 2019, 46), mit dem dem Gerichtshof der Europäischen Union die Frage vorgelegt wurde, ob Art. 5 Abs. 3 und Art. 7 FluggastrechteVO dahin auszulegen sind, dass das ausführende Luftverkehrsunternehmen bei Vorliegen von außergewöhnlichen Umständen nur dann von der Verpflichtung zur Ausgleichszahlung wegen großer Verspätung befreit wird, wenn es nachweisen kann, dass die "Verspätung des einzelnen Fluggastes" auch nicht durch eine Umbuchung auf eine Ersatzbeförderung hätte verhindert werden können, ist dem Senat erst nach Verkündung des Urteils im vorliegenden Verfahren zur Kenntnis gelangt. Dieser Beschluss hätte allerdings auch bei früherer Kenntnis keinen Anlass zu einem Vorabentscheidungsersuchen gegeben. Der Senat teilt schon nicht die Prämisse des Landesgerichts Korneuburg, der Unionsgerichtshof habe seine Definition des Fluges geändert und tendiere zu einer "Zusammenschau verschiedener Flugsegmente".

35 III. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.

Meier-Beck

Gröning

Richter am Bundesgerichtshof
Dr. Deichfuß ist erkrankt und
kann deshalb nicht unter-
schreiben.

Meier-Beck

Kober-Dehm

Marx

Vorinstanzen:

AG Nürtingen, Entscheidung vom 27.04.2017 - 12 C 2028/16 -

LG Stuttgart, Entscheidung vom 21.12.2017 - 5 S 142/17 -