

EINGEGANGEN 28. April 2018

Abschrift

53 C 232/17



Verkündet am 25.04.2018

_____, Justizhauptsekretärin
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle

Amtsgericht Düsseldorf

IM NAMEN DES VOLKES

Urteil

In dem Rechtsstreit

1. des Herrn
2. der Frau

Kläger,

Prozessbevollmächtigte

zu 1, 2: Rechtsanwälte Kanzlei Irion,
Friedrichstraße 9, 78126 Königsfeld,

gegen

die Eurowings GmbH, vertr. d. d. Gf., Großenbaumer Weg 6, 40472 Düsseldorf,

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte VLPIANVS, Westfalendamm
75, 44141 Dortmund,

hat das Amtsgericht Düsseldorf
auf die mündliche Verhandlung vom 14.03.2018
durch den Richter am Amtsgericht

für Recht erkannt:

die Beklagte wird verurteilt, an die Kläger jeweils 498 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem jeweils gültigen Basiszinssatz der EZB seit dem 10.10.2017 zu zahlen.

Die Beklagte wird verurteilt, die Kläger von den nicht anrechenbaren vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten i.H.v. 85,68 € freizustellen.

Der Beklagten werden die Kosten des Rechtsstreits auferlegt.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Der Beklagten wird nachgelassen, die gegen sie gerichtete Vollstreckung der Kläger gegen Sicherheitsleistung i.H.v. 110 % des zu vollstreckenden Betrages abzuwenden, wenn nicht die Kläger ihrerseits bis zum Beginn der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leisten.

Tatbestand:

Die Kläger machen gegen die Beklagte Ausgleichsansprüche nach Art 5 und Art 7 der EG VO 261/2004 in Höhe von jeweils 400,- €, einen Anspruch auf Erstattung von Übernachtungskosten in Höhe von jeweils 98 € sowie einen Anspruch auf Freistellung vorgerichtlicher Anwaltskosten in Höhe von 85,68 € geltend.

Die Kläger verfügten über eine Buchungsbestätigung für den Flug Nr. EW 2694 vom 12.9.2017 von Stuttgart nach Rhodos/Griechenland.

Die Flugstrecke beträgt 2051 Km.

Der Abflug sollte planmäßig am 12.9.2017 um 15:30 Uhr erfolgen. Er fand tatsächlich am 13.9.2017 um 08:40 Uhr statt. Die Kläger erreichten den Zielflughafen mit einer Verspätung von 17 Stunden. Das ausführende Luftfahrtunternehmen bot den Klägern keine Übernachtung in einem Hotel an. Die Kläger buchten daher selbst eine Übernachtung im Mövenpick Airport-Hotel und mussten hierfür insgesamt 196,- € aufwenden.

Die Kläger beauftragten ihren jetzigen Prozeßbevollmächtigten mit der vorprozessualen Wahrnehmung ihrer Rechte. Dieser forderte die Beklagte mit Schreiben vom 25.9.2017 unter Fristsetzung zum 9.10.2017 auf, an die Kläger insgesamt 996 € sowie außergerichtliche Anwaltskosten in Höhe von 147,56 € brutto zu zahlen.

Die Kläger behaupten, dass die Beklagte das ausführende Luftfahrtunternehmen des Fluges Nr. EW 2694 sei. Der Flug sei unter dem IATA-Code der Beklagten durchgeführt worden. Die Boardingpässe enthielten zweifach die Bezeichnung: "Eurowings". Das Flugzeug der Air Berlin samt Besatzung sei im Rahmen einer sogenannten „Wet-Lease-Vereinbarung eingesetzt worden. Die Beklagte habe das wirtschaftliche Risiko der Flugdurchführung getragen. Die Kläger berufen sich zudem auf die sogenannte Wet-Lease-Entscheidung des Bundesgerichtshofs.

Eine Aufklärung über die Fluggastrechte nach Art 14 EG VO 261/2004 sei vor Ort nicht erfolgt.

Die Krankheit von Crewmitgliedern sei kein außergewöhnlicher Umstand. Der Vortrag der Beklagten zum Vorliegen eines außergewöhnlichen Umstandes sei unsubstantiiert. Die Erkrankung von Crewmitgliedern bzw. ein wilder Streik sei kein von außen kommendes Ereignis sondern ein betriebsinternes Problem. Die Beklagte habe auch nicht alles ihr zumutbare unternommen, um die Verspätung des Fluges zu vermeiden.

Die Kläger beantragen,

die Beklagte zu verurteilen, an sie jeweils 498 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 10.10.2017 zu zahlen.

Die Beklagte zu verurteilen, die Kläger von den nicht anrechenbaren vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 85,68 € freizustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte bestreitet ihre Passivlegitimation. Der Flug EW 2694 sollte von Air Berlin im Namen und im Auftrag der Beklagten durchgeführt werden. Der Flug sei mit Personal von Air Berlin durchgeführt worden. Inhaber der luftverkehrsrechtlichen Zulassung und Halter des Flugzeugs sei Air Berlin.

Die Beklagte behauptet, dass sich das ausführende Luftfahrtunternehmen auf außergewöhnliche Umstände nach Art 5 Abs.3 EG VO 261/04 berufen könne. Grund der Annullierung bzw. Verspätung sei ein überraschender Streik der Piloten von Air Berlin gewesen. 200 Piloten hätten den Dienst an diesem Tag nicht angetreten. 100 Flüge seien daraufhin gestrichen worden. Auch der Pilot, der für den Flug EW 2694 eingeteilt gewesen sei, habe den Dienst ebenfalls nicht angetreten. Der Einsatz eines Ersatzpiloten, auch eines Mitarbeiters der Beklagten, sei nicht möglich gewesen, da diese für die Maschinen von Air Berlin nicht zugelassen seien. Ein Ersatzpilot aus der Belegschaft von Air Berlin habe auch nicht zur Verfügung gestanden. Aufgrund der massiven plötzlichen Krankmeldungen hätten diese Crewmitglieder nicht durch stand-by .Crews vollumfänglich kompensiert werden können. Durch die Neuorganisation der verbliebenen Crewmitglieder sei es möglich gewesen 78 von 186 Flügen durchzuführen. Ein Subcharterer habe ebenfalls nicht zur Verfügung gestanden. Hierzu werde eine sog White –List abgefragt. Ein Streik sei nach dem Erwägungsgrund 14 der Fluggastrechteverordnung ein außergewöhnlicher Umstand. Der außergewöhnliche Umstand sei für die Beklagte auch unvermeidbar gewesen.

Eine Hotelunterbringung nach Art 9 EUVO 261/2004 sei nicht erforderlich gewesen wegen der Nähe zum Wohnort. Die Kläger hatten gegen ihre Schadensminderungspflicht verstoßen.

Die vorgerichtlichen Anwaltskosten seien nicht erstattungsfähig, da sich die Beklagte zum Zeitpunkt der Beauftragung des Prozeßbevollmächtigten die Beklagte nicht in Verzug befunden habe.

Die Informationspflichten nach Art 14 der Fluggastrechteverordnung seien durch die Aushänge am jedem Flughafenschalter sowie im Wartebereich am Gate erfüllt. Darüber hinaus würden Informationsblätter in den Flugzeugen bereitgehalten und den betroffenen Fluggästen ausgehändigt. Es fehle auch an einem kausalen Schaden.

Die Beklagte ist der Ansicht, dass die Entscheidung im vorliegenden Verfahren solange auszusetzen sei, bis der BGH die sog Wet-Lease Entscheidung veröffentliche.

Wegen des weiteren Vorbringens der Parteien wird auf die gewechselten Schriftsätze und mit überreichten Anlagen verwiesen. Das Gericht hat der Beklagten in der prozessleitenden Verfügung vom 8.2.2018 aufgegeben, die tatsächlichen Voraussetzungen des Ausschlusstatbestandes der Art 5 Abs.3 der EG VO 261/2004 substantiiert darzulegen, insbesondere inwieweit alle im Einzelfall zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung der großen Flugverspätung getroffen worden sind.

Entscheidungsgründe:

Die Klage ist begründet.

Die Kläger haben gegen die Beklagte nach Art 5 und Art 7 der EG VO 261/2004 einen Anspruch auf Ausgleichsleistung in Höhe von jeweils 400,- € für die große Flugverspätung (17 Stunden) des Fluges EW 2694 vom 12.9.2017 bzw. 13.9.2017.

Die Beklagte ist nach dem Sach- und Streitstand passivlegitimiert.

Der Ausgleichsanspruch nach Art. 5, Art. 7 EG V. 261 / 2004 ist gegen das ausführende Luftfahrtunternehmen zu richten. Nach Art. 2 Buchst. b EG V. 261 / 2004 ist ausführendes Luftfahrtunternehmen ein Luftfahrtunternehmen, das im Rahmen eines Vertrages mit einem Fluggast oder im Namen einer anderen juristischen oder natürlichen Person, die mit dem betreffenden Fluggast in einer Vertragsbeziehung steht ein Flug durchführt oder durchzuführen beabsichtigt. Nach dem Sach- und Streitstand ist die Beklagte das ausführende Luftfahrtunternehmen des Fluges EW 2994 von Stuttgart nach Rhodos/Griechenland, denn der Flug wurde unter dem IATA- Code“ EW“durchgeführt, der der Beklagten zuzuordnen ist. Die Beklagte räumt ferner ein, dass die Fluggesellschaft Air Berlin mit einem Fluggerät, deren luftverkehrsrechtliche Zulassung und Halterin die Air Berlin war, mit eigenem Personal von Air Berlin im Namen und im Auftrag der Beklagten durchgeführt hat.

Soweit sich die Beklagten für ihre Rechtsansicht auf die instanzgerichtliche Rechtsprechung beruft, ist diese nunmehr durch die höchstrichterliche Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs überholt. Die Entscheidung des BGH vom 12.09.2017 Az. X ZR 106 / 16 ist inzwischen veröffentlicht.

Der Bundesgerichtshof hat ausgeführt:

„Das Berufungsgericht hat angenommen, dass die Beklagte nicht passivlegitimiert sei. Es liege ein Wet-Lease" vor, bei dem eine Fluggesellschaft zur Durchführung von Linienflügen das im Eigentum einer anderen Fluggesellschaft stehende Fluggerät samt Personal über einen längeren Zeitraum anmietete. Bei solchen Vereinbarungen bleibe die technische bzw. operationelle Verantwortung (das heißt Treibstoff, Landegebühren, Versicherung, Wartung) beim Vermieter. Lediglich die wirtschaftliche Verantwortung (d.h. die Kapazitätsauslastung) werde von dem Mieter übernommen der Vermieter mit seinem Personal vor Ort am Flughafen am besten in der Lage ,der Verpflichtung nach Art.8 und 9 Fluggastrechteverordnung nachzukommen und deshalb allein als ausführendes Luftfahrtunternehmen anzusehen.

Diese Ausführungen halten einer revisionsrechtlichen Nachprüfung nicht stand. Die Beklagte ist passivlegitimiert.

Die Fluggastrechteverordnung gilt für den betreffenden Flug unabhängig von dem auf den Beförderungsvertrag anwendbaren Recht. Die Verordnung enthält eine eigenständige Regelung ihres räumlichen Anwendungsbereich des Art. 3 Abs. 1 Fluggastrechteverordnung. Diese Regelung setzt die Verordnung, soweit deren Anwendungsbereich reicht, auch gegenüber einem durch die Rom -I -VO berufenen Vertragsstatut eines Drittstaaten durch. ..

Schuldnerin des Ausgleichsanspruchs ist nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Fluggastrechteverordnung das ausführende Luftfahrtunternehmen. Das ist nach der Legaldefinition in Art. 2 Buchst. b Fluggastrechteverordnung das Luftfahrtunternehmen, das im Rahmen eines Vertrages mit dem Fluggast oder im Rahmen einer anderen-juristischen oder natürlichen -Person, die mit dem betreffenden Fluggast in einer Vertragsbeziehung steht, einen Flug durchführt oder durchzuführen beabsichtigt.

Im Sinne dieser Begriffsbestimmung wird ein Flug, wenn das eingesetzte Flugzeug nebst Besatzung von einem Dritten (Vermieter) vertraglich überlassen worden ist (Wet-Lease), grundsätzlich nicht vom Vermieter, sondern vom Mieter durchgeführt. Das für die Definition des ausführenden Luftfahrtunternehmens wesentliche Merkmal " Flug durchführen" ist nach der Systematik der Fluggastrechteverordnung im Lichte der Erwägungsgründe auszulegen.

Nach Erwägungsgrund 7 Fluggastrechteverordnung sollten im Sinne einer wirksamen Anwendung der Verordnung die durch diese geschaffenen Verpflichtungen dem ausführende Luftfahrtunternehmen obliegen, das einen Flug durchführt (...), " und zwar unabhängig davon, ob der Flug mit einem eigenen Luftfahrzeug oder mit einem mit oder ohne Besatzung gemieteten Luftfahrzeug oder in sonstiger Weise durchgeführt wird". Der dänischen, englischen, französischen,

portugiesischen und finnischen Fassung der Verordnung wird dabei für den Fall eines mit Besatzung gemieteten Luftfahrzeug ausdrücklich der Begriff "Wet-Lease" verwendet.

Der Erwägungsgrund greift dabei das Merkmal „Flug durchführen“ aus der Definition in Art. 2 Buchst. b Fluggastrechteverordnung auf, ohne es umfassend zu erläutern. Er offenbart jedoch im Rahmen der angeführten Beispiele, dass nach den der Verordnung zugrunde liegenden Vorstellungen ein Luftfahrtunternehmen einen Flug durchführen kann, ohne ein eigenes Flugzeug oder eigenes Flugpersonal einzusetzen, sich beide vielmehr aufgrund einer "Wet-Lease" Vereinbarung beschaffen und gleichwohl selbst als ausführendes Luftfahrtunternehmen den Pflichten nach der Fluggastrechteverordnung unterliegen kann. Dieses Verständnis entspricht dem mit der Verpflichtung gerade des ausführenden Luftfahrtunternehmens erklärtermaßen verfolgten Zweck einer wirksamen Anwendung der Verordnung. Die Entstehungsgeschichte der Verordnung verdeutlicht, wie dieser Effektivitätsgedanke zu verstehen ist. Nach der ursprünglich im Vorschlag der Kommission vom 21.12.2001 (...) sollte die Verordnung unmittelbar nur für das mit einem Fluggast vertraglich verbundene Luftfahrt- und Reiseunternehmen gelten (Art. 3 Abs. 3 S. 1 des Vorschlags). Nachdem das Parlament vorgeschlagen hatte, die Pflicht nach der Verordnung in bestimmten Fällen auch auf ein von diesem Unternehmen beauftragtes Betriebsunternehmen auszudehnen (Art. 3 Abs. 3 S. 2 Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 24. Oktober 2002) verwies die Kommission auf die mit einer gestellten Zuständigkeit einhergehenden Ungewissheiten (geänderter Vorschlag der Kommission vom 04.12.2002). Die Regelung, die sämtliche Verpflichtungen gegenüber den Fluggästen allein dem ausführenden Luftfahrtunternehmen auferlegt, wurde vom Rat vorgeschlagen, weil dieses aufgrund seiner Präsenz auf den Flughäfen in der Regel am besten in der Lage sei, die Verpflichtungen zu erfüllen (gemeinsamer Standpunkt EG Nr. 27 / 2003 vom 18.03.2003). Die geltende Regelung beruht demnach auf der Vorstellung, dass die Durchführung eines Fluges in der Regel mit einer tatsächlichen Anwesenheit vor Ort verbunden ist, die es dem ausführenden Luftfahrtunternehmen ermöglicht, den Fluggast entsprechend den Vorgaben der Fluggastrechteverordnung zu unterstützen mit einer solchen Anwesenheit vor Ort ist die Stellung des Vermieters im Rahmen einer "Wet-Lease"-Vereinbarung nicht verbunden.

Die vom Berufungsgericht angenommene und als technische bzw. operationale Verantwortung bezeichnete Zuständigkeit des Vermieters für Treibstoff, Landegebühren, Versicherung und Wartung des vermieteten Flugzeugs verschafft diesem weder einen direkten Kontakt zu den Fluggästen noch die tatsächliche Möglichkeit, die in der Fluggastrechteverordnung vorgesehenen Leistungen zu erbringen. Das gilt insbesondere im Hinblick auf die in Art. 8 Abs. 1 Fluggastrechteverordnung genannten Unterstützungsleistungen (wahlweise

Erstattung der Flugscheinkosten und Rückflug zum ersten Abflugort zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder anderweitige Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder zu einem späteren Zeitpunkt auf Wunsch des Fluggastes) und die in Art. 9 Abs. 1 und 2 Fluggastrechteverordnung genannten Betreuungsleistungen (Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit, Hotelunterbringung und Beförderung zwischen dem Flughafen und dem Ort der Unterbringung; Angebot, unentgeltlich Telefonate führen oder Telexe oder Telefaxe oder E-Mails versenden zu können). Umgekehrt erfordert die nach den Verstellung des Berufungsgerichts dem Mieter obliegende Kapazitätsauslastung, die nicht nur die Vermarktung sondern auch die Organisation des Fluges im Verhältnis zu den Fluggästen umfasst, regelmäßig eine Präsenz auf dem Flughafen, die den Mieter in die Lage versetzt, die vorgesehen Unterstützungsleistungen zu erbringen. Dass gleichwohl der Vermieter im Regelfall am besten in der Lage sein soll, den Verpflichtung nach Art. 8 und 9 Fluggastrechteverordnung adäquat nachzukommen, kann nicht mit dem Hinweis darauf begründet werden, dass der Vermieter mit seinem Personal vor Ort am Flughafen sei. Eine etwaige Präsenz des Vermieters am Flughafen wäre nach der vom Berufungsgericht selbst angenommenen Rollenverteilung keine notwendige Folge der im Rahmen der "Wet-Lease" Vereinbarung übernommenen Aufgaben. Insgesamt erscheint es daher gerade unter dem Gesichtspunkt einer wirksamen Anwendung der Verordnung folgerichtig, dass Erwägungsgrund 7 der Fluggastrechteverordnung annimmt, dass ein Luftfahrtunternehmen auch dann die tatsächliche Beförderungsleistung erbringt und damit als ausführendes Luftfahrtunternehmen anzusehen ist, wenn es dafür ein Luftfahrzeug und eine Besatzung einsetzt, die ihm ein anderes Luftfahrtunternehmen aufgrund einer "Wet-Lease" Vereinbarung zur Verfügung stellt. Die in diesem Sinne nach Systematik, Entstehungsgeschichte und Zweck der Fluggastrechteverordnung eindeutige Auslegung der Definition des ausführenden Luftfahrtunternehmens in Art. 2 Buchst. b Fluggastrechteverordnung wird durch die Verordnung EG Nr. 2111 / 2005 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 14.12.2005 über die Entstehung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die in die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36 EG (VO 2111/2005) nicht in Frage gestellt.

Erwägungsgrund 13 dieser Verordnung verweist auf eine selbst im Linienflugverkehr bestehende "Branchenpraxis, etwa im Falle des Wet-Lease oder Code Share, dass das Luftfahrtunternehmen, das den Flug unter seinem Namen verkauft hat, diesen nicht tatsächlich durchführt". Vor diesem Hintergrund verpflichtet Art. 11 VO 2111 / 2005 den Vertragspartner für die Beförderung im Luftverkehr, die Fluggäste unabhängig vom genutzten Buchungsweg bei der Buchung über die Identität des

ausführenden Luftfahrtunternehmens zu unterrichten. Der Begriff des ausführenden Luftfahrtunternehmens ist in Art. 2 Buchst. e VO 2111 / 2005 ebenso definiert wie in Art. 2 Buchst. b Fluggastrechteverordnung. Aus dem übereinstimmenden Wortlaut der Definition folgt nicht, dass der Begriff des ausführenden Luftfahrtunternehmens in den beiden Verordnungen in jeder Hinsicht deckungsgleich verwendet wird. Die beiden Definitionen stehen im Gesamtzusammenhang der jeweiligen Verordnung und sind wie alle unionsrechtlichen Vorschriften unter Berücksichtigung des Zusammenhangs und des Ziels der jeweiligen Regelung auszulegen (EuGH Urteil vom 19.11.2009 C-402 / 07) Während Art. 2 Buchst. b Fluggastrechteverordnung im Lichte von Erwägungsgrund 7 Fluggastrechteverordnung und des darin enthaltenen Ziels einer wirksamen Anwendung der Fluggastrechte zu lesen ist, kann Art. 2 Buchst. e VO 2111 / 2005 nur vor dem Hintergrund des vorrangigen Zwecks dieser Verordnung, einen hohen Schutz der Fluggäste vor Sicherheitsrisiken zu gewährleisten (Erwägungsgrund 1, VO 2111 / 2015), verstanden werden. Dies kann dazu führen, dass die beiden Definitionen trotz des gleichlautenden Wortlauts in Teilbereichen voneinander abweichen. So verhält sich bei der Bestimmung des ausführenden Luftfahrtunternehmens in den Fällen des "Wet-Lease", in denen nicht der Wortlaut der Definition in Art. 2 Buchst. e VO 2111 / 2005, sondern nur der für diese Verordnung vorrangigen Gesichtspunkt der Flugsicherheit es nahelegt, den insbesondere auch für die Wartung verantwortlichen Vermieter als ausführendes Luftfahrtunternehmen im Sinne der VO. 2111 / 2005 anzusehen.

Vor diesem Hintergrund ist es folgerichtig, dass Erwägungsgrund 13 dieser Verordnung das "Wet-Lease" als einen Fall betrachtet, in dem der das eingesetzte Flugzeug nebst Besatzung anmietende Vertragspartner des Fluggastes den Flug nicht selbst durchführt. Da diese Betrachtungsweise entscheidend auf der sicherheitsbezogenen Zielsetzung der VO. 2111 / 2005 beruht, stellt sie die abweichende Bestimmung des ausführenden Luftfahrtunternehmens durch die Fluggastrechteverordnung, für die eine effektive Erfüllung, der den Fluggästen eingeräumten Ansprüche im Vordergrund steht, nicht in Frage. Die danach in Fällen des "Wet-Lease" unterschiedliche Bestimmung des ausführenden Luftfahrtunternehmens hat allerdings zur Folge, dass die in Art. 11 VO 2111 / 2005 vorgesehene Unterrichtung des Fluggastes über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens (anders als in den Fällen des Code -Sharing) diesem nicht die Wahrnehmung seiner Fluggastrechte ermöglicht. Vielmehr kann die nach Art. 11 VO. 2111 / 2005 gebotene Mitteilung des Namens des Vermieters (anders als in den Fällen des Code -Sharing), den Fluggast dazu verleiten, den Vermieter nach der Fluggastrechteverordnung in Anspruch zu nehmen, obwohl dieser insoweit nicht passivlegitimiert ist. Dies ist nach den Vorgaben der VO. 2111 / 2005 anzunehmen, weil sie dem Schutz vor Sicherheitsrisiken den Vorrang vor den allgemeinen Erfordernisse des Verbraucherschutzes einräumt (Erwägungsgrund 1). In derartigen Fällen ist jedoch der Mieter des eingesetzten Flugzeugs in seiner Eigenschaft als

ausführendes Luftfahrtunternehmen im Sinne der Fluggastrechteverordnung verpflichtet, den Fluggast im Rahmen des schriftlichen Hinweises gemäß Art. 14 Abs. 2 Fluggastrechteverordnung, der dem Fluggast die wirksame Wahrnehmung seiner Rechte ermöglicht ermöglichen soll (Erwägungsgrund 20 der Fluggastrechteverordnung) konkret darüber zu belehren, dass er selbst Schuldner etwaige Ansprüche nach der Fluggastrechteverordnung ist. Wenn dem Fluggast bereits eine im Hinblick auf die Fluggastrechteverordnung möglicherweise irreführende Information nach Art. 11 VO 2111 / 2005 erteilt worden ist, muss dieser Hinweis Art. 14 Abs. 2 Fluggastrechteverordnung durch das Luftfahrtunternehmen, das den Flug auf der Grundlage einer Wet-Lease Vereinbarung mit einem gemieteten Luftfahrzeug durchgeführt hat, im Falle einer Nichtbeförderung, Annullierung oder erheblichen Verspätung unaufgefordert gegenüber dem Fluggast erteilt werden, damit er seinen Zweck erfüllen kann.

Ein Vorabentscheidungsersuchen an den Gerichtshof der Europäischen Union ist nicht veranlasst. Unter Berücksichtigung anderer Sprachfassungen, des Zwecks und der Entstehungsgeschichte der Fluggastrechteverordnung bestehen keine Zweifel an der Auslegung im obigen Sinne (EuGH Urteil vom 06.10.1982, NJW 1983, 1257 1258)."

Die vorgenannte höchstrichterliche Rechtsprechung trifft damit auf den vorliegenden Fall vollumfänglich zu. Sie ist überzeugend und im Übrigen für die Instanzgerichte bindend.

Es kann für die Entscheidung des Rechtsstreit dahingestellt bleiben, ob der eingeplante Pilot des streitgegenständlichen Fluges krankheitsbedingt oder aufgrund eines wilden Streiks zusammen mit weiteren 200 Kollegen den Dienst nicht angetreten hat oder nicht, denn die Beklagte hat trotz des ausdrücklichen Hinweises des Gerichts nach § 139 ZPO die tatsächlichen Voraussetzungen des Art 5 Abs.3 EG VO 261/2004 nicht hinreichend substantiiert dargelegt hat. Die Beklagte hätte zu ihrer Entlastung konkret behaupten und unter Beweis stellen müssen, warum es der Beklagten auch unter Einsatz aller ihr zur Verfügung stehenden personellen, materiellen und finanziellen Mittel offensichtlich nicht möglich gewesen war, ohne nicht tragbare Opfer den außergewöhnlichen Umstand zu vermeiden, der zu der großen Flugverspätung geführt hat.

Der pauschale Vortrag der Beklagten, das Subcharterer ihr nicht zur Verfügung gestanden hätten und insoweit eine sog White-List abgefragt werde, enthält keinen hinreichend substantiierten Vortrag. Die Vernehmung des angebotenen Zeugen zu dem unsubstantiierten Tatsachenvortrag wäre ein unzulässiger Ausforschungsbeweis. Die Beklagte hätte sich im Anschluss an den Hinweis der Kläger und des Gerichts auf den unsubstantiierten Vortrag zu Art 5 Abs 3. EG VO 261/2004, insbesondere konkret darzulegen, inwieweit alle im Einzelfall zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung der großen Flugverspätung getroffen worden sind, konkret darlegen und unter Beweis stellen müssen wann? (Datum und Uhrzeit) in welcher Form? (fernmündlich, per Fax, per E-Mail) gegenüber welchen

Fluggesellschaften (Auflistung der einzelnen Fluggesellschaften) eine konkrete Anfrage zur Ausführung des streitgegenständlichen Fluges gemacht und keine Fluggesellschaft eine Übernahmebereitschaft erklärt hat. Die Beklagte ist nach dem Sach- und Streitstand für die tatsächlichen Voraussetzungen des Ausnahmetatbestandes des Art 5 Abs.3 EG VO 261/2004 darlegungs- und beweisfällig geblieben.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs liegt auch in Fällen einer sogenannten großen Verspätung (mehr als 3 Stunden Verspätungen am Entzielflughafen) ein der Annullierung vergleichbarer Fall vor, so dass ein Ausgleichsanspruch nach Art. 5 Art. 7 EG V. 261 / 2004 besteht. Mit Rücksicht auf die Flugentfernung von mehr als 1500 (Großkreismethode) besteht im vorliegenden Fall ein Ausgleichsanspruch für jeden Kläger i.H.v. 400 €

Die Kläger haben gegen die Beklagte nach §§ 280, 249 BGB i.V.m Art 9 EG VO 261/2004 einen Schadensersatzanspruch auf Erstattung der Hotelkosten in Höhe von 98 € je Kläger.

Die Beklagte hat nach dem Sach- und Streitstand ihre Pflichten aus einem gesetzlichen Schuldverhältnis (Art 9 EG VO 261/2004) schuldhaft verletzt. Es hätte der Beklagten als ausführendem Luftfahrtunternehmen nach Art 9 EG VO 261/2004 obliegen, den Klägern eine Hotelunterkunft anbieten, nachdem der planmäßige Flug nicht am Nachmittag des 12.9.2017 sondern erst am Morgen des 13.9.2017 stattfand. Die Kläger haben auch nicht gegen ihre Schadensminderungspflicht (§ 254 BGB) verstoßen, indem sie ihrerseits ein Hotelzimmer angemietet haben und nicht zu ihrem Wohnsitz zurückgekehrt sind. Der Abflug sollte auf dem Flughafen in Stuttgart stattfinden. Der Wohnsitz der Kläger befindet sich nicht in Stuttgart sondern in Krautheim. Die Beklagte, die für das Vorliegen der tatsächlichen Voraussetzungen der Verletzung einer Schadensminderungspflicht nach § 254 BGB darlegungs- und beweispflichtig ist, hat nicht einmal ansatzweise zur Entfernung zwischen dem Flughafen in Stuttgart und dem Wohnsitz der Kläger sowie zum Zeitaufwand von Hin- und Rückfahrt vorgetragen. Der pauschale Vortrag der Wohnsitz befinde sich in der Nähe ist substanzlos. Allein durch die zusätzlichen Hin- und Rückfahrt gegebenenfalls mit einem Taxi wären erhebliche Fahrtkosten entstanden. Die Pflichtverletzung der Beklagten aus Art. 9 Abs. 1 b EG VO 261/2004, nämlich die unentgeltliche Zurverfügungstellung eines Hotelzimmers für eine Nacht, war ursächlich kausal für die notwendig gewordene eigene Hotel Buchung der Kläger und damit die Entstehung der Hotelkosten i.H.v. 98 € je Kläger.

Die Beklagte hat auch schuldhaft gehandelt, denn die Beklagte ist für die Voraussetzungen des § 280 Abs. 1 S. 2 BGB darlegungs- und beweisfällig geblieben. Die Beklagte hat nicht vorgetragen und unter Beweis gestellt, dass sie die Pflichtverletzung nicht zu vertreten hat. Die Beklagte hat lediglich vorgetragen, dass Piloten bzw. Crewmitglieder nicht zum Dienst erschienen sind. Die Beklagte hat nicht vorgetragen, dass auch das Bodenpersonal nicht zum Dienst erschienen ist bzw. gestreikt hat.

Die Kläger haben gegen die Beklagte nach §§ 280, 286, 257 BGB einen Anspruch auf Freistellung nicht anrechenbarer vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten i.H.v. 85,68 €.

Die Beklagte hat nach dem Sach- und Streitstand ihre Hinweispflichten nach Art. 14 Abs. 2 der Fluggastrechteverordnung verletzt. Im Anschluss an die Behauptung der Kläger, dass eine Unterrichtung über die Fluggastrechte nach der Fluggastrechteverordnung durch die Beklagte unterblieben sei hätte die Beklagte ihrerseits qualifiziert darlegen müssen ob und wieweit sie die Hinweispflichten nach Art. 14 Abs. 2 der Fluggastrechteverordnung gegenüber den Klägern erfüllt hat. Die Information muss zwingend in schriftlicher Form erteilt werden, so dass der bloße Hinweis auf Informationstafeln am Flugschalter bzw. im Wartebereich am Gate nicht ausreichend waren. Auch der pauschale Vortrag der Beklagten, dass im Flugzeug entsprechende schriftliche Informationsblätter vorhanden gewesen seien und im Bedarfsfall an die Fluggäste ausgeteilt wurden, ist nicht ausreichend, die tatsächlichen Voraussetzungen der Erfüllung der Informationspflicht nach Art. 14 Abs. 2 der Fluggastrechteverordnung zu erfüllen. Es wurde nicht einmal ansatzweise hinreichend substantiiert vorgetragen wann und wo die Klägerin die entsprechende Informationsschreiben tatsächlich ausgehändigt worden sein sollen und welches Luftfahrtunternehmen im konkreten Fall als ausführendes Luftfahrtunternehmen bezeichnet worden ist. Letzteres ist im vorliegenden Fall von großer Bedeutung da die Beklagte im Rechtsstreit gerade bestreitet selbst ausführender Luftfahrtunternehmen gewesen zu sein.

Der Bundesgerichtshof hat in seiner Entscheidung vom 25.2.2016 Az. X ZR 36 / 15 ausgeführt:

„Sinn und Zweck dieser Unterrichtungspflicht (Art. 14 Fluggastrechteverordnung) ist es, den Passagieren zu ermöglichen, die Ausgleichszahlung selbst gegenüber dem ausführenden Luftfahrtunternehmen geltend zu machen (Erwägungsgrund 20 Fluggastrechteverordnung). Daraus folgt umgekehrt, dass das ausführende Luftfahrtunternehmen, wenn es sein Hinweispflichten aus Art. 14 Abs. 2 Fluggastrechteverordnung genügt hat, grundsätzlich nicht die Kosten für die erstmalige Geltendmachung des Anspruchs durch einen vom Fluggast beauftragten Rechtsanwalt übernehmen muss.“

Entscheidend für die Frage, ob in Fällen der vorliegenden Art die Kosten eines mit der erstmaligen Geltendmachung der Ausgleichszahlung beauftragten Rechtsanwalts erstattungsfähig sind, ist nur, ob die gemäß Art. 14 Abs. 2 Fluggastrechteverordnung erteilten Informationen den Fluggast in die Lage versetzt, seinen Anspruch gegenüber dem ausführenden Luftfahrtunternehmen geltend zu machen, ob sie ihn also hinreichend klar darüber unterrichtet haben, unter welcher genauen Unternehmensbezeichnung und Anschrift er welchen nach der Entfernung gestaffelten Betrag (Art. 7 Abs. 1 Fluggastrechteverordnung) verlangen kann und gegebenenfalls welche Unterlagen er beifügen soll. Sind die erteilten Instruktionen lückenhaft, unvollständig oder sonst so unklar, dass der Fluggast nicht sicher erkennen kann, was er tun muss, kann sich die Frage der Erstattungsfähigkeit für die Inanspruchnahme anwaltlicher Hilfe bei der ersten Geltendmachung des Anspruchs durchaus in anderem Licht darstellen.“

Nach dem Sach- und Streitstand hat die Beklagte ihre Informationspflicht nach Art. 14 Abs. 2 Fluggastrechteverordnung gegenüber den Klägern nicht erfüllt. Die Kläger waren daher berechtigt, ohne vorherige Inverzugsetzung der Beklagten einen Rechtsanwalt zur vorgerichtlichen Wahrnehmung ihrer Angelegenheiten zu beauftragen. Die Kosten für die vorgerichtlichen nicht anrechenbare Anwaltskosten i.H.v. 85,68 € sind daher von der Beklagten nach § 280, 249 BGB zu tragen. Die Klägerin haben insoweit einen Anspruch auf Freistellung vorgerichtlicher nicht anrechenbarer Rechtsanwaltskosten nach § 257 BGB. Die Berechnung in der Klageschrift ist zutreffend und im Übrigen von der Beklagten nicht angegriffen worden.

Die Zinsentscheidung folgt aus §§ 286, 288 BGB. Die Beklagte befindet sich aufgrund des vorgerichtlichen anwaltlichen Mahnschreibens in Zahlungsverzug. Die Höhe des Verzugszinssatzes ergibt sich aus § 288 BGB.

Die Entscheidung über die prozessualen Nebenentscheidungen beruht auf §§ 91 Abs. 1, 708 Nr.11, 711, 108 ZPO

Der Streitwert wird auf 996,00 EUR festgesetzt.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen dieses Urteil ist das Rechtsmittel der Berufung für jeden zulässig, der durch dieses Urteil in seinen Rechten benachteiligt ist,

1. wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 600,00 EUR übersteigt oder
2. wenn die Berufung in dem Urteil durch das Amtsgericht zugelassen worden ist.

Die Berufung muss **innerhalb einer Notfrist von einem Monat nach Zustellung** dieses Urteils schriftlich bei dem Landgericht Düsseldorf, Werdener Straße 1, 40227 Düsseldorf, eingegangen sein. Die Berufungsschrift muss die Bezeichnung des Urteils, gegen das die Berufung gerichtet wird, sowie die Erklärung, dass gegen dieses Urteil Berufung eingelegt werde, enthalten.

Die Berufung ist, sofern nicht bereits in der Berufungsschrift erfolgt, binnen zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils schriftlich gegenüber dem Landgericht Düsseldorf zu begründen.

Die Parteien müssen sich vor dem Landgericht Düsseldorf durch einen Rechtsanwalt vertreten lassen, insbesondere müssen die Berufungs- und die Berufungsbegründungsschrift von einem solchen unterzeichnet sein.

Mit der Berufungsschrift soll eine Ausfertigung oder beglaubigte Abschrift des angefochtenen Urteils vorgelegt werden.