

## Beglaubigte Abschrift

22 S 105/23  
41 C 168/22  
Amtsgericht Düsseldorf



## Landgericht Düsseldorf

### Hinweisbeschluss

In dem Rechtsstreit

██████████ Eurowings GmbH

hat die 22. Zivilkammer des Landgerichts Düsseldorf  
am 01.06.2023

durch die Vorsitzende Richterin am Landgericht Schiminowski, den Richter am  
Landgericht Dr. Ullenboom und den Richter Drees

**beschlossen:**

**I.**

**Die Parteien werden auf Folgendes hingewiesen:**

Die zulässige Berufung dürfte begründet sein.

1.

Dem Kläger dürfte gegen die Beklagte ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen in  
Höhe von restlichen 350,00 € gem. Art. 5 Abs. 1 lit. c), Art. 7 Abs. 1 S. 1 lit. c)  
Fluggastrechte-VO zustehen.

a)

Der Anwendungsbereich der Fluggastrechte-VO dürfte gemäß deren Art. 3 Abs. 1 lit.  
a), Abs. 2 lit. a) für den Flug von Düsseldorf nach Bangkok über Prag/Tschechien,  
Kuwait-Stadt/Kuwait und Kadhmandu/Nepal am 20.07. und 21.07.2022  
(Flugnummern ██████████), welcher durch die Beklagte und  
die Fluggesellschaften Jazeera Airlines und Thai Smile Airways durchgeführt werden  
sollte, eröffnet sein.

aa)

Bei einem Flug mit direkten Anschlussflügen i.S.v. Art. 2 lit. h) Fluggastrechte-VO ist die Anwendbarkeit der Fluggastrechte-VO gemäß deren Art. 3 Abs. 1 lit. a) unter Berücksichtigung des ersten Abflugorts und des Endziels zu beurteilen, sodass ein Flug mit direkten Anschlussflügen, der von einem Flughafen der Europäischen Union aus durchgeführt wird, insgesamt in den Anwendungsbereich der Verordnung fällt. Der Begriff „direkte Anschlussflüge“ i.S.v. Art. 2 lit. h) Fluggastrechte-VO ist so zu verstehen, dass er zwei oder mehr Flüge bezeichnet, die für die Zwecke des in der VO Nr. 261/2004 vorgesehenen Ausgleichsanspruchs von Fluggästen eine Gesamtheit darstellen. Eine solche Gesamtheit liegt vor, wenn zwei oder mehr Flüge Gegenstand einer einzigen Buchung waren (vgl. EuGH, Urteil vom 31.05.2018 – C-537/17 Wegener/Royal Air Maroc SA, NJW 2018, S. 2032, 2033 Rn. 17 ff.). Der EuGH hat sodann in der Entscheidung vom 06.10.2022 – C-436/21 flightright GmbH/American Airlines Inc. erstmals den Begriff der „einzigen Buchung“ bzw. „einheitlichen Buchung“ näher präzisiert. Der EuGH nähert sich diesem Begriff über die Legaldefinition des Begriffs „Buchung“ in Art. 2 lit. g) Fluggastrechte-VO. Dieser umfasst sowohl Flugscheine i.S.v. Art. 2 lit. f) Fluggastrechte-VO, als auch „andere Belege“ (vgl. EuGH, vom 06.10.2022 – C-436/21 flightright GmbH/American Airlines Inc., NJW 2022, S. 3343, 3344 Rn. 21). Der EuGH stellt sodann fest, dass die Begriffe „direkte Anschlussflüge“ und „Buchung“ im Interesse des im ersten Erwägungsgrund der VO Nr. 261/2004 angeführten hohen Schutzniveaus für Fluggäste weit auszulegen seien (EuGH, a.a.O. Rn. 22). Ein aus mehreren Teilflügen bestehender Beförderungsvorgang beruhe daher (jedenfalls dann) auf einer einzigen Buchung mit der Folge, dass „direkte Anschlussflüge“ i.S.v. Art. 2 lit. h) Fluggastrechte-VO vorlägen, wenn der Fluggast über einen Flugschein i.S.v. Art. 2 lit. f) Fluggastrechte-VO verfüge, der, wie es in Art. 2 lit. g) Fluggastrechte-VO vorgesehen sei, einen Beleg dafür darstelle, dass die Buchung der gesamten Reise mit sämtlichen Flügen von einem Reiseunternehmen akzeptiert und registriert worden sei (EuGH, a.a.O. Rn. 26). Die Einstufung als Flug mit direkten Anschlussflügen hänge hingegen nicht davon ab, dass eine besondere rechtliche Beziehung zwischen den ausführenden Luftfahrtunternehmen bestehe, die die Flüge, aus denen sich der Flug zusammensetzt, im gegebenen Fall durchführen (EuGH, a.a.O. Rn. 28). Es bleibe dem in Anspruch genommenen Luftfahrtunternehmen jedoch gemäß Art. 13 Fluggastrechte-VO unbenommen, nach dem anwendbaren nationalen Recht bei demjenigen Regress zu nehmen, welcher die Flugscheine – ggf. unter Verletzung seiner rechtlichen Verpflichtungen – an die Fluggäste

ausgegeben habe (EuGH, a.a.O. Rn. 30). Daher liegt – so der EuGH in seinem zusammenfassenden Tenor – eine einheitliche Buchung und damit ein Flug mit direkten Anschlussflügen i.S.v. Art. 2 lit. h) Fluggastrechte-VO bei einem Beförderungsvorgang vor, der aus mehreren Flügen bestehe, die von unterschiedlichen, nicht durch eine besondere rechtliche Beziehung miteinander verbundenen ausführenden Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, wenn diese Flüge von einem Reisebüro zusammengefasst wurden, das für diesen Vorgang einen Gesamtpreis in Rechnung gestellt und einen einheitlichen Flugschein ausgegeben hat (EuGH, a.a.O. Rn. 31). Im Ausgangsrechtsstreit wies der Flugschein zudem nur eine einzige verantwortliche Dienstleisterin (Fluggesellschaft) und eine einzige Buchungsnummer für die gesamte Strecke auf und es wurde ein Gesamtpreis in Rechnung gestellt (EuGH, a.a.O. Rn. 24). Diese weiteren Sachverhaltsdetails hat der EuGH hingegen in seinem Tenor Rn. 31 nicht mehr aufgegriffen, sodass unklar ist, ob er seine Entscheidung auch auf diese weiteren Tatsachen stützen wollte. Er orientiert sich hier erkennbar an der Formulierung der Vorlagefrage durch den BGH.

bb)

Im vorliegenden Fall buchte der Kläger die Flugverbindung von Düsseldorf nach Bangkok über Prag/Tschechien, Kuwait-Stadt/Kuwait und Kathmandu/Nepal am 20.07. und 21.07.2022 beim Online-Reisevermittler „kiwi.com“. Der Kläger legt ein von „kiwi.com“ ausgestelltes Dokument vor. Im Kopf des Dokuments ist die Gesamtstrecke („Düsseldorf → Bangkok“) angegeben. Unter der Überschrift „Hinreise“ werden sodann die einzelnen Flüge der Flugverbindung mit den Flugzeiten, Flugnummern und den ausführenden Luftfahrtunternehmen aufgelistet. Auf jeder Seite der Buchungsbestätigung findet sich oben rechts der Schriftzug „BUCHUNGSNUMM...“, wobei der restliche Text für die Kammer nicht lesbar ist, weil dieser von der Anlagenbezeichnung verdeckt wird. Die Kammer geht davon aus, dass sich dort der Schriftzug „BUCHUNGSNUMMER“ befindet. Ob dann anschließend auf sämtlichen Seite eine einheitliche Buchungsnummer von „kiwi.com“ folgt, kann daher derzeit nicht beurteilt werden. Auf Seite 3 werden sodann zunächst die Daten des Reisenden genannt. Anschließend findet sich erneut eine Auflistung der einzelnen Flüge, welche nun nach „Streckenabschnitten“ (Streckenabschnitt 1, 2, 3 und 4) gegliedert sind. Für jeden einzelnen Streckenabschnitt ist dort nun eine eigene „Buchungsnummer des Transportunternehmens (PNR)“ aufgeführt. Die PNR für den ersten Teilflug von Düsseldorf nach Prag (EW 9772) lautet [REDACTED] P“, die PNR für die Flüge von Prag nach Kuwait-Stadt (J938) und von Kuwait-Stadt nach

Kathmandu (J9539) lautet „[REDACTED]Q“ und die PNR für den Flug von Kathmandu nach Bangkok (WE 320) lautet „[REDACTED]V“. Der Kläger legt zudem eine Bordkarte für den ersten Teilflug von Düsseldorf nach Prag vor, welche die Buchungsnummer „[REDACTED]P“ ausweist.

cc)

Nach den obigen Grundsätzen der EuGH-Rechtsprechung ist die Kammer der Auffassung, dass hier eine „einheitliche Buchung“ und somit ein Flug mit direkten Anschlussflügen i.S.v. Art. 2 lit. h) Fluggastrechte-VO vorliegen dürfte.

Der Begriff ist nach der obigen EuGH-Rechtsprechung zunächst im Sinne des Verbraucherschutzes weit auszulegen.

Zunächst dürfte das vorgelegte Dokument den Begriff des „Flugscheins“ i.S.v. Art. 2 lit. f) Fluggastrechte-VO als Unterfall einer „Buchung“ i.S.v. Art. 2 lit. g) Fluggastrechte-VO erfüllen. Der Begriff „Flugschein“ i.S.v. Art. 2 lit. f) Fluggastrechte-VO umfasst alles Gegenständliche oder Papierlose, das einen Anspruch des Fluggasts auf Beförderungsleistung begründet und von dem Luftfahrtunternehmen oder dessen zugelassenem Vermittler ausgegeben oder genehmigt wurde (vgl. EuGH, Urteil vom 06.10.2022 – C-436/21 flightright GmbH/American Airlines Inc., NJW 2022, S. 3343 Rn. 21). Bei dem vorgelegten Dokument handelt es sich um einen Flugschein, aus dem hervorgeht dass die Buchung der gesamten Reise von Düsseldorf nach Bangkok von „kiwi.com“ als zugelassenem Vermittler ausgegeben und genehmigt wurde (vgl. EuGH, a.a.O. Rn. 26).

Zwar weist das vom Kläger vorgelegte Dokument nicht nur einen einzigen verantwortlichen „Dienstleister“ (Fluggesellschaft) auf und es befinden sich unterschiedliche Buchungsnummern (PNR) auf dem Dokument, wobei derzeit nicht beurteilt werden kann, ob sich auf sämtlichen Seiten des Dokuments am oberen rechten Rand eine einheitliche Buchungsnummer von „kiwi.com“ befindet. Es ist auch unklar, ob ein Gesamtpreis in Höhe von 666,40 € fakturiert wurde, was die Beklagte bestreitet. Dem vorgelegten Dokument lässt sich dies nicht entnehmen. Aus dem vom Kläger mit Schriftsatz vom 25.12.2022 vorgelegten Zahlungsbeleg ergibt sich aber jedenfalls, dass er den Betrag durch eine einzige Überweisung bezahlt hat, was für die Fakturierung eines Gesamtbetrags streitet.

Dies kann aber dahinstehen. Denn der EuGH-Rechtsprechung kann nicht die Aussage entnommen werden, dass eine „einheitliche Buchung“ und damit ein Flug mit direkten Anschlussflügen i.S.v. Art. 2 lit. h) Fluggastrechte-VO stets nur dann anzunehmen ist, wenn die Buchungsbestätigung nur einen einzigen Dienstleister als verantwortlichen Vertragspartner ausweist, nur eine einzige Buchungsnummer aufweist und ein Gesamtbetrag für sämtliche Flüge fakturiert wird. In seinem zusammenfassenden Tenor greift der EuGH ohnehin zunächst nur die Inrechnungstellung eines Gesamtpreises auf, nicht aber den Umstand eines einzigen Dienstleisters und einer einzigen Buchungsnummer. Aber auch das Vorliegen eines einheitlich fakturierten Gesamtbetrags ist nicht zwingende Voraussetzung für das Vorliegen einer einheitlichen Buchung. Der EuGH hat lediglich festgestellt, dass in solchen Fällen jedenfalls von einer einheitlichen Buchung auszugehen ist. Dies ist eine hinreichende, aber keine notwendige Bedingung.

Da die Flüge von Düsseldorf nach Bangkok über Prag, Kuwait-Stadt und Kathmandu im Rahmen eines einheitlichen Buchungsvorgangs im Internet (durch einen Mausklick) bei ein und demselben Vermittler gebucht wurden und der Kläger ein Dokument erhalten hat, aus welchem sich sämtliche Flüge mit Flugnummern, Flugzeiten und Fluggesellschaften ergeben, ist nach dem Grundsatz der weiten Auslegung das Vorliegen einer einheitlichen Buchung und damit eines Fluges mit direkten Anschlussflügen i.S.v. Art. 2 lit. h) Fluggastrechte-VO zu bejahen.

Die obengenannten Indizien sind auch nicht in jedem Fall aussagekräftig. So wird beispielsweise bei Buchungen über Online-Vermittlerportale, welche an die Computerreservierungssysteme (CRS) wie z.B. amadeus angeschlossen sind, stets automatisch eine Buchungsnummer (PNR) generiert. Ob bei der Buchung eines Mehrsegmentflugs mit unterschiedlichen ausführenden Luftfahrtunternehmen nur eine einzige oder mehrere PNRs generiert werden, hängt von zahlreichen, manchmal zufälligen (technischen) Faktoren ab. So erfolgt eine Reservierung bei Mehrsegmentflügen mit unterschiedlichen Airlines häufig über die erste Airline mit einem einzigen PNR, welche eine Kopie ihres PNR an die andere Fluggesellschaft weitergibt. Dies muss aber nicht so sein, insbesondere wenn zwischen den Luftfahrtunternehmen keine Kooperationsbeziehung besteht. Es hinge daher – würde man stets eine einheitliche Buchungsnummer verlangen – letztlich vom Zufall ab, ob der Fluggast den Schutz durch die Fluggastrechte-VO erhält oder nicht.

Für die hiesige Ansicht sprechen auch die Ausführungen des EuGH in der obigen Entscheidung zum fehlenden Erfordernis einer besonderen Beziehung zwischen den Fluggesellschaften und zur Regressmöglichkeit des in Anspruch genommenen ausführenden Luftfahrtunternehmens gegenüber demjenigen, welcher die Flugscheine – ggf. unter Verletzung seiner Rechtspflichten – an den Fluggast ausgegeben hat (vgl. EuGH, Urteil vom 06.10.2022 – C-436/21 flightright GmbH/American Airlines Inc., NJW 2022, S. 3343, 3345 Rn. 28 ff.). Wenn zwischen den an der Flugdurchführung beteiligten Luftfahrtunternehmen keinerlei rechtliche Beziehung bestehen muss und der EuGH zugleich die Möglichkeit hervorhebt, dass das in Anspruch genommene Luftfahrtunternehmen bei dem Aussteller des einheitlichen Flugscheins wegen Verletzung von Rechtspflichten Regress nehmen kann, dann müssen gerade Fälle wie der vorliegende nach der ratio decidendi der Entscheidung unter den Begriff „einheitliche Buchung“ bzw. „Flug mit direkten Anschlussflügen“ fallen. Denn „kiwi.com“ praktiziert – was gem. § 291 ZPO offenkundig ist – bekanntermaßen seit einigen Jahren ein sog. virtuelles Interlining. Hierbei werden Flüge von Fluggesellschaften (inklusive Billigfluggesellschaften) kombiniert, zwischen denen kein Interlining-Abkommen besteht. „Kiwi.com“ garantiert als Ausgleich im Rahmen einer „Kiwi.com-Garantie“ die Durchführung der gesamten Flugstrecke. Würden nur Flüge, welche im Rahmen des traditionellen Interlining (ohne Billigfluggesellschaften) aufgrund eines Interlining-Abkommens der daran beteiligten Airlines kombiniert werden, unter den Begriff der einheitlichen Buchung fallen, würde man letztendlich – entgegen der Rechtsprechung des EuGH – doch wieder eine besondere rechtliche Verbindung zwischen den Fluggesellschaften fordern. Wenn es zudem im Einzelfall – wie hier – zu einer Inanspruchnahme einer der beteiligten Airlines wegen Ausgleichsleistungen durch einen Fluggast kommt und das in Anspruch genommene Luftfahrtunternehmen durch das virtuelle Interlining einen Schaden erleidet, steht es ihm offen, nach dem anwendbaren nationalen Recht gegenüber „kiwi.com“ als Ticketaussteller Regress zu nehmen.

dd)

Anders als das Amtsgericht meint, ist es auch unerheblich, dass der Kläger hier nicht bereits in Düsseldorf mit seinem Gepäck für die gesamte Flugstrecke abgefertigt wurde und bereits Flugscheine für sämtliche Anschlussflüge erhielt, sondern sein Gepäck beim Umstieg in Prag und in Kathmandu jeweils abholen und erneut aufgeben musste. Unerheblich ist auch, dass zwischen den einzelnen Flügen vergleichsweise lange Umstiegszeiten von 5:10 Stunden, 3:40 Stunden und 6:55

Stunden bestanden. Diese Umstände sind nach der Definition des EuGH für den Begriff des „direkten Anschlussfluges“ i.S.v. Art. 2 lit. h) Fluggastrechte-VO – der Begriff bezeichnet zwei oder mehr Flüge, die für die Zwecke des in der VO Nr. 261/2004 vorgesehenen Ausgleichsanspruchs von Fluggästen eine Gesamtheit darstellen, wobei eine solche Gesamtheit vorliegt, wenn zwei oder mehr Flüge Gegenstand einer einzigen Buchung waren – offensichtlich bedeutungslos. Der EuGH stellt mit seiner Definition nämlich ausschließlich auf den Buchungsvorgang und den Inhalt der Buchungsbestätigung ab, nicht aber auf die Details der Flugreise wie z.B. eine Abfertigung für die gesamte Flugreise bereits am ersten Abflugort und die Dauer von Zwischenaufenthalten.

Selbst wenn man in Anlehnung an den allgemeinen Sprachgebrauch des Begriffs „direkte Anschlussflüge“ auch eine zeitliche Komponente fordern würde, wäre diese im vorliegenden Fall jedenfalls erfüllt. Der BGH hat vor Erlass der Wegener-Entscheidung gemeint, dass ein Anschlussflug nur dann „direkt“ i.S.v. Art. 2 lit. h) Fluggastrechte-VO sei, wenn zwischen den beiden Flügen kein allzu großer Zeitraum liege, wobei er die weiteren Einzelheiten dieser Voraussetzung offengelassen hat (vgl. BGH, Beschluss vom 19.07.2016 – X ZR 138/15, BeckRS 2016, 15768 Rn. 25 f.). In seinen Vorlagebeschlüssen vom 22.06.2022 – X ZR 2/20 (BeckRS 2021, 18688; aus dem Register gestrichen) und X ZR 15/20 (BeckRS 2021, 19784; vgl. hierzu EuGH, Urteil vom 06.10.2022 – C-436/21 flightright GmbH/American Airlines Inc., NJW 2022, S. 3343) zum Vorliegen direkter Anschlussflüge i.S.v. Art. 2 lit. h) Fluggastrechte-VO bei der Kombination mehrerer Flüge verschiedener Luftfahrtunternehmen ohne rechtliche Beziehung untereinander durch einen Reisevermittler hat er das Erfordernis eines solchen zeitlichen Zusammenhangs aber nicht mehr erwähnt, wobei es in der Vorlage zum Aktenzeichen X ZR 2/20 ebenfalls um eine durch „kiwi.com“ kombinierte Flugreise ging. Im Schrifttum wird trotz der Wegener-Entscheidung (nach wie vor) ein gewisser zeitlicher Zusammenhang zwischen den Flügen gefordert, wobei hier keine feste zeitliche Grenze angenommen, sondern auf die Umstände des Einzelfalls abgestellt wird (vgl. BeckOGK-Fluggastrechte-VO/Steinrötter, Stand: 01.05.2023, Art. 3 Rn. 94; BeckOK-Fluggastrechte-VO/Hopperdietzel, 26. Edition [Stand: 01.04.2023], Art. 2 Rn. 119 ff.).

Selbst wenn man aber – wohl entgegen der EuGH-Rechtsprechung – für das Vorliegen eines Fluges mit direkten Anschlussflügen i.S.v. Art. 2 lit. h) Fluggastrechte-VO neben einer einheitlichen Buchung (sachliche Verbindung) auch

einen zeitlichen Zusammenhang zwischen den Flügen fordern würde, so wäre dieser aber jedenfalls im vorliegenden Fall aufgrund einer Abwägung der Umstände des Einzelfalls gewährt. Ein Zwischenaufenthalt zwischen den Flügen von 5:10 Stunden, 3:40 Stunden und 6:55 Stunden ist nicht derart erheblich, dass hierdurch der zeitliche Zusammenhang zwischen den Flügen unterbrochen wird. Anders mag dies sein, wenn zwischen den Flügen ein (geplanter) Zwischenaufenthalt von mehreren Tagen liegt. Im vorliegenden Fall ist die Länge der Zwischenaufenthalte zudem bloße Folge des von „kiwi.com“ praktizierten sog. virtuellen Interlining und dient nicht etwa dazu, dass der Kläger während der Zwischenaufenthalte den Flughafen verlassen und außerhalb des Flughafens anderweitige Dispositionen (z.B. Stadtbesichtigung, Einkaufstour etc.) vornehmen kann. Mangels Interlining-Abkommen zwischen den Fluggesellschaften, welche von „kiwi.com“ zu einer einheitlichen Flugverbindung gebündelt und kombiniert werden, kann der Kläger nicht bereits am ersten Abflugort mit seinem Gepäck für die gesamte Flugstrecke abgefertigt werden. Da er daher bei jedem Wechsel der Fluggesellschaft sein Gepäck abholen und erneut aufgeben muss, müssen die Umstiegszeiten entsprechend weitläufig gewählt werden, um sicherzustellen, dass der Kläger seine jeweiligen Anschlüsse erreicht.

ee)

Es bleibt somit festzuhalten, dass die Fluggastrechte-VO gemäß deren Art. 3 Abs. 1 lit. a) auf die gesamte Flugverbindung von Düsseldorf nach Bangkok über Prag, Kuwait-Stadt und Kathmandu anwendbar ist.

b)

Der erste Teilflug von Düsseldorf nach Prag (EW 9772) wurde unstrittig i.S.v. Art. 2 lit. I), Art. 5 Fluggastrechte-VO annulliert. Der Kläger erreichte sein Endziel daher nicht.

c)

Gem. Art. 7 Abs. 1 lit. c) Fluggastrechte-VO steht dem Kläger daher eine Ausgleichsleistung von 600,00 € zu, weil die Entfernung zwischen Düsseldorf und Bangkok nach der Großkreismethode mehr als 3.500 km beträgt. Bei der Bestimmung der Höhe der Ausgleichszahlung nach Art. 7 Abs. 1 Fluggastrechte-VO ist bei Flügen mit direkten Anschlussflügen, welche von unterschiedlichen Fluggesellschaften ausgeführt werden und Gegenstand einer einheitlichen Buchung waren, – wie im vorliegenden Fall – die Entfernung zwischen dem Ort des ersten

Abflugs und dem Endziel zu berücksichtigen (vgl. EuGH, Beschluss vom 30.04.2020 – C-939/19 Flightright./Eurowings, NJW-RR 2020, S. 999, 1000 Rz. 20 f.; Beschluss vom 22.04.2021 – C-592/20 NT u.a./British Airways NJW-RR 2021, S. 990, 992 Rz. 30 ff.). Dies gilt auch dann, wenn das in Anspruch genommene ausführende Luftfahrtunternehmen, welches die erste Teilstrecke durchgeführt hat, mit den Fluggästen nicht durch einen Beförderungsvertrag verbunden ist (vgl. EuGH, Beschluss vom 22.04.2021 – C-592/20 NT u.a./British Airways NJW-RR 2021, S. 990, 992 Rz. 35).

Da dem Kläger erstinstanzlich bereits 250,00 € zugesprochen wurden, verbleibt ein Restbetrag von weiteren 350,00 €.

d)

Die Beklagte ist auch als „ausführendes Luftfahrtunternehmen“ i.S.v. Art. 2 lit. b) Fluggastrechte-VO passivlegitimiert. Bei Flügen mit direkten Anschlussflügen, welche Gegenstand einer einheitlichen Buchung waren – wie im vorliegenden Fall – , ist jedes Luftfahrtunternehmen, das einen Teilflug ausführen sollte, als ausführendes Luftfahrtunternehmen für den Gesamtflug anzusehen, und zwar unabhängig davon, ob der von ihm durchgeführte Flug die große Verspätung des Fluggastes bei der Ankunft an seinem Endziel verursacht hat oder nicht (vgl. EuGH, Beschluss vom 12.11.2020 – C-367/20 SP/KLM Royal Dutch Airlines, BeckRS 2020, 37035 Rz. 28). Dies gilt auch dann, wenn das einen Teilflug ausführende Luftfahrtunternehmen nicht den Beförderungsvertrag mit dem Fluggast geschlossen hat (vgl. EuGH, Beschluss vom 22.04.2022 – NT u.a./British Airways, NJW-RR 2021, S. 990, 991 f. Rn. 27).

2.

Dem Kläger steht daher auch ein Anspruch auf den restlichen Reisepreis in Höhe von 547,41 € gem. Art. 5 Abs. 1 lit. a), Art. 8 Abs. 1 lit. a) Fluggastrechte-VO zu.

a)

Findet bereits der erste Teilflug einer einheitlich gebuchten Flugstrecke nicht statt, sodass der Fluggast nicht an sein Endziel gelangt, umfasst der Erstattungsanspruch gem. Art. 8 Abs. 1 lit. a) Fluggastrechte-VO die Kosten des Hinflugs und des Rückflugs (vgl. BGH, Urteil vom 18.04.2023 – X ZR 91/22, BeckRS 2023, 9658). Der Erstattungsanspruch nach Art. 8 Abs. 1 lit. a) Fluggastrechte-VO steht dem jeweiligen Fluggast zu und zwar auch dann, wenn er selbst nicht Vertragspartner des

Luftbeförderungsvertrags ist (vgl. BGH, Urteil vom 27.09.2022 – X ZR 35/22, NJW 2023, S. 50).

b)

Der aufgrund einer einheitlichen Buchung auf den Flug von Düsseldorf nach Bangkok über Prag, Kuwait-Stadt und Kathmandu als Fluggast gebuchte Kläger kann, da bereits die erste Teilstrecke von Düsseldorf nach Prag durch die Beklagte annulliert wurde und der Kläger sein Endziel nicht erreichte, den Flugpreis für die gesamte Flugverbindung verlangen. Der Flugpreis betrug insgesamt 666,40 €. Erinstanzlich wurde dem Kläger bereits ein Betrag in Höhe von 118,99 € zugesprochen, sodass ein Restbetrag von 547,41 € verbleibt.

3.

Ein Anspruch auf weitere vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 119,04 € folgt aus § 280 Abs. 1 BGB in Verbindung mit Art. 14 Abs. 2 Fluggastrechte-VO.

a)

Gem. Art. 14 Abs. 2 S. 1 Fluggastrechte-VO stellt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen jedem betroffenen Fluggast einen schriftlichen Hinweis zur Verfügung, in dem die Regeln für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen gemäß dieser Verordnung dargelegt werden. Auch ohne verzugsbegründende Mahnung besteht ein Anspruch auf Ersatz vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten gem. § 280 Abs. 1 BGB wegen der Geltendmachung von Ausgleichsleistungen ausnahmsweise dann, wenn das Luftfahrtunternehmen seine Informationspflichten aus Art. 14 Abs. 2 VO verletzt hat (BGH, Urteil vom 01.09.2020 – X ZR 97/19, NJW-RR 2020, S. 1507; Urteil vom 12.02.2019 – X ZR 88/18, NJW 2019, S. 1461 Rn. 6, 8; Urteil vom 12.02.2019 - X ZR 77/18, RRA 2019, S. 112; Urteil vom 12.02.2019 – X ZR 24/18, NJW 2019, S. 1373, 1374; Urteil vom 25.2.2016 – X ZR 35/15, NJW 2016, S. 2883). Zu ersetzen ist nicht lediglich eine Beratungsgebühr nach § 34 RVG, sondern eine volle 1,3-fache Geschäftsgebühr nach VV RVG 2300, weil die Informationspflicht nach Art. 14 Abs. 2 Fluggastrechte-VO, deren Verletzung die Erstattungspflicht nach sich zieht, nach Wortlaut sowie Sinn und Zweck der Vorschrift (insbes. 20. Erwägungsgrund) den Fluggast in die Lage versetzen soll, ohne anwaltliche Hilfe beurteilen zu können, ob Ausgleichsansprüche aufgrund der aufgetretenen Annullierung oder Verspätung in Betracht kommen und gegen welchen Schuldner diese geltend zu machen sind, wobei eine Subsumtion im Einzelfall aber nicht

erforderlich ist. Die bloße Mitteilung des Verordnungsinhalts genügt dem aber nicht (vgl. BGH, Urteil vom 01.09.2020 – X ZR 97/19, NJW-RR 2020, S. 1507). Zwischenzeitlich hat auch der EuGH entschieden, dass Art. 14 Abs. 2 Fluggastrechte-VO im Lichte des 20. Erwägungsgrundes dahin auszulegen ist, dass er das ausführende Luftfahrtunternehmen dazu verpflichtet, den Fluggast darüber zu unterrichten, unter welcher genauen Unternehmensbezeichnung und Anschrift er eine Ausgleichszahlung gem. Art. 7 Fluggastrechte-VO verlangen kann und welche Unterlagen er seinem Ausgleichsbegehren gegebenenfalls beifügen soll, um diesem eine wirksame Wahrnehmung seiner Rechte zu ermöglichen; das Luftfahrtunternehmen muss den Fluggast jedoch nicht über den genauen Betrag der Ausgleichszahlung unterrichten, die er unter Umständen nach Art. 7 Fluggastrechte-VO beanspruchen kann (vgl. EuGH, Urteil vom 21.12.2021 – C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20 AD ua/Corendon Airline ua, NJW-RR 2022, S. 193, 199 Rn. 102 ff.). Auch nach Ansicht des EuGH erschöpft sich die Pflicht aus Art. 14 Abs. 2 Fluggastrechte-VO daher nicht in der Zurverfügungstellung des bloßen Verordnungstexts, sondern soll durch eine umfassende Information des Fluggasts eine effektive Wahrnehmung seiner Rechte sicherstellen, sodass sich die Beauftragung eines Rechtsanwalts mit der außergerichtlichen Beitreibung der Ausgleichsforderung als äquivalent und adäquat kausale und zurechenbare Schadensfolge darstellt.

Die Verletzung der Hinweispflicht steht als anspruchsbegründendes Tatbestandsmerkmal zur Darlegungs- und Beweislast des Anspruchstellers. Behauptet dieser, nicht (ordnungsgemäß) belehrt worden zu sein, trifft das Luftverkehrsunternehmen eine sekundäre Darlegungslast, ob, wann in welcher Form und mit welchem Inhalt ein ordnungsgemäßer Hinweis erfolgt sein soll (vgl. BGH, Urteil vom 01.09.2020 – X ZR 97/19, NJW-RR 2020, S. 1507, 1510 Rn. 42 f.; Urteil vom 12.02.2019 – X ZR 88/18, NJW 2019, S. 1461 Rn. 11; Urteil vom 12.02.2019 - X ZR 77/18, RRA 2019, S. 112; Urteil vom 12.02.2019 – X ZR 24/18, NJW 2019, S. 1373, 1374).

b)

Der Kläger hat bereits in der Klageschrift dargelegt, dass er entgegen Art. 14 Abs. 2 Fluggastrechte-VO nicht belehrt worden sei. Die Beklagte ist erstinstanzlich ihrer sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen, sodass vom Vortrag des Klägers auszugehen ist.

c)

Der Kläger und sein Prozessbevollmächtigter haben eine Vergütungsvereinbarung über einen Betrag von 210,00 € geschlossen. Diese liegt noch unterhalb einer stets ersatzfähigen 1,3-fachen Geschäftsgebühr nach VV RVG 2300 zzgl. Auslagenpauschale und Umsatzsteuer, welche im vorliegenden Fall unter Zugrundelegung eines berechtigten Gegenstandswerts in Höhe von 1.266,40 € bei 280,60 € liegt. Da dem Kläger erstinstanzlich bereits vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 90,96 € zugesprochen wurden, verbleibt ein weiterer Anspruch in Höhe von 119,04 €.

d)

Der Kläger kann auch Zahlung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten und nicht bloß Freistellung beanspruchen, obwohl er das Rechtsanwaltshonorar noch nicht bezahlt hat. Denn mit anwaltlichem Schreiben vom 09.08.2022 unter Fristsetzung bis zum 17.08.2022 wurde die Beklagte zur Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 210,00 € verbunden mit einer Ablehnungsandrohung i.S.v. § 250 S. 1 BGB aufgefordert. Da die Beklagte innerhalb der gesetzten Frist keine Freistellung vornahm, kann der Kläger gem. § 250 S. 2 BGB nunmehr Zahlung verlangen.

## II.

Es besteht Gelegenheit zur Stellungnahme **binnen drei Wochen**, für die Beklagte auch zur **Berufungserwiderung**.

Vor dem Landgericht besteht **Anwaltszwang**. Deshalb können Sie alle Erklärungen grundsätzlich nur durch eine Rechtsanwältin oder einen Rechtsanwalt abgeben. Eigene Ausführungen der Partei darf das Gericht in der Regel nicht berücksichtigen. Eine Versäumung der Frist zur Berufungserwiderung kann zu Rechtsnachteilen, insbesondere zum Ausschluss des Vortrags bei der Entscheidungsfindung führen. Werden Angriffs- oder Verteidigungsmittel erst nach Ablauf der gesetzten Frist vorgebracht, so lässt das Gericht sie nur zu, wenn nach seiner freien Überzeugung ihre Zulassung die Erledigung des Rechtsstreits nicht verzögern würde oder die Verspätung genügend entschuldigt wird; verzichtbare Rügen, die die Zulässigkeit der Klage betreffen, sind nur zuzulassen, wenn die Partei die Verspätung genügend entschuldigt.

Die Parteien werden auch um Mitteilung gebeten, ob Einverständnis mit einer Entscheidung im schriftlichen Verfahren gem. § 128 Abs. 2 ZPO besteht.

Düsseldorf, 01.06.2023

22. Zivilkammer

Schiminowski

Dr. Ullenboom

Drees

Beglaubigt

Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle

Landgericht Düsseldorf

