

**Die Fluggastrechteverordnung: Verordnung (EG)  
261/2004 des Europäischen Parlamentes und des Rates  
vom 11. Februar 2004**

**ISTVAN ROMANDY\***

**INHALTSVERZEICHNIS**

<b>A.</b>	<b>A. EINLEITUNG</b>	<b>60</b>
<b>B.</b>	<b>B. DIE FLUGGASTRECHTEVERORDNUNG</b>	<b>60</b>
	I. <i>I. Rechtsnatur</i>	60
	II. <i>II. Zustandekommen</i>	60
	III. <i>III. Erwägungsgründe</i>	61
	IV. <i>IV. Zuständigkeit</i>	61
	V. <i>V. Anwendungsbereich</i>	61
	a) 1. Allgemeiner Anwendungsbereich	62
	b) 2. Nichtbeförderung	63
	c) 3. Annullierung eines Fluges	64
	d) 4. Verspätung eines Fluges	67
	VI. <i>VI. Rechtsfolgen</i>	68
	a) 1. Ausgleichsanspruch	68
	b) 2. Erstattung oder anderweitige Beförderung	68
	c) 3. Betreuungsleistungen	69
	d) 4. Höherstufung bzw. Herabstufung	69
	VII. <i>VII. Informationspflichten</i>	70
	VIII. <i>VIII. Schadenersatz</i>	70
	IX. <i>IX. Regress</i>	70
	X. <i>X. Verjährung</i>	71
<b>C.</b>	<b>C. AUSSICHT</b>	<b>71</b>
<b>D.</b>	<b>D. MEINUNG DES AUTORS</b>	<b>73</b>

---

\* Istvan Romandy, Student an der rechtswissenschaftlichen Fakultät Juridicum Wien.



## A. A. EINLEITUNG

In der folgenden Arbeit gilt es die Verordnung 261/2004 (EG) zu erläutern<sup>120</sup> (im folgenden FluggastrechteVO). Dazu wird zunächst ein Kurzüberblick zu diesem Themengebiet gegeben. Danach wird auf die Rechtsnatur und das Zustandekommen von Verordnungen der EU eingegangen. Anschließend werden die konkreten Gründe für den Bedarf der FluggastrechteVO abgeleitet sowie die Zuständigkeit festgelegt. Darauf aufbauend wird dieser Sekundärrechtsakt detailliert vorgestellt. Im Zuge dessen wird auch auf die Rsp des EuGH eingegangen. In weiterer Folge werden die Informationspflichten des Flugunternehmens, der Schadenersatz, die Regressmöglichkeit sowie die Verjährung behandelt. Abschließend wird eine Aussicht auf die zukünftige Entwicklung im Bereich des Fluggastrechts gegeben. Beendet wird die Arbeit mit einer Stellungnahme des Autors.

## B. B. DIE FLUGGASTRECHTEVERORDNUNG

Die FluggastrechteVO regelt die Gewährung von Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen bei Nichtbeförderung, Annullierung sowie Verspätung von Flügen.

### I. *I. Rechtsnatur*

Verordnungen der EU haben aufgrund ihrer Rechtsnatur allgemeine Geltung, sind unmittelbar anwendbar und in allen ihren Teilen verbindlich. Sie stellen die schärfste Waffe der EU dar, in die Hoheitsrechte der Mitgliedstaaten einzugreifen, da sie die Unionsbürger unmittelbar berechtigen und verpflichten.<sup>121</sup>

### II. *II. Zustandekommen*

Die FluggastrechteVO wurde vom Rat und dem europäischen Parlament auf Vorschlag der Kommission nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses und des Ausschusses der Regionen gemäß dem Verfahren des ex-Art 251 EGV (Art 294 AEUV) erlassen.

Die Verordnung wurde am 11. Februar 2004 verabschiedet und trat am 17. Februar 2004, also ein Jahr später, in Kraft. Durch Art 18 FluggastrechteVO wurde die LinienflugVO<sup>122</sup> aufgehoben.

Es gibt einige Unklarheiten bei der Auslegung der VO, die v.a. auf den großen Zeitdruck bei der Erarbeitung zurückzuführen sind. Des Weiteren ist sie lückenhaft, da einige Sachverhalte nicht geregelt werden. Folglich besteht Rechtsunsicherheit. Zum Teil wurden einige auslegungsbedürftige Normen und Lücken durch die Rsp des EuGH konkretisiert.<sup>123</sup>

---

120 VO (EG) 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.02.2004 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, ABI L 2004/46, 1.

121 *Borchardt*, Die rechtlichen Grundlagen der Europäischen Union<sup>5</sup> (2012) Rz 510ff.

122 VO (EWG) 295/1991 des Rates vom 04.02.1991 über eine gemeinsame Regelung für ein System von Ausgleichsleistungen bei Nichtbeförderung im Linienflugverkehr, ABI L 1991/36, 5.

123 *Schladebach/Mildenstein*, Die Konturierung des Nichtbeförderungstatbestands im Fluggastrecht, EuZW 2012, 940.



### III. *III. Erwägungsgründe*

Fluggäste sind des Öfteren mit einem großen Ärgernis konfrontiert. Entweder ist der Flug verspätet, und sie verpassen in der Folge unter Umständen ihren Anschlussflug oder sie werden gar nicht befördert, weil ihr Flug gestrichen wurde.

Diese Belastungen versucht die FluggastrechteVO zu mindern, indem sie unter gewissen Voraussetzungen Ausgleichs-, Unterstützungs- und Betreuungsleistungen gewährt, damit ein wirksamer Schutz der Reisenden besteht.

Die LinienflugVO hat sich dieser Unannehmlichkeiten bereits angenommen, wurde aber als unbefriedigend empfunden, da nur Leistungen für Nichtbeförderungen vorgesehen waren.<sup>124</sup> Es gab allerdings keine Leistungen für annullierte Flüge.<sup>125</sup> Das sollte sich mit der neuen Verordnung ändern, zudem sollten nicht nur Flüge innerhalb der EG, sondern auch Flüge von Drittländern unter bestimmten Voraussetzungen erfasst sein (siehe B./V./1. Anwendungsbereich).

Sie war auf jeden Fall ein wichtiger konsumentenschutzrechtlicher Schritt, vermochte aber nicht die Praxis der Fluggesellschaften zu bändigen. Aus diesem Grund wurde sie mit dieser VO aufgehoben.

Die Rechte der Passagiere sollten durch die Erlassung der FluggastrechteVO umfassender bekräftigt werden, damit ein ausgewogener Schutzstandard sichergestellt wird. Die Reisenden sollten auch über ihre Rechte informiert werden und im Fall einer Flugverspätung betreut werden. Die VO hat aber v.a. das Ziel, die Anzahl der nichtbeförderten Fluggäste zu reduzieren.

Die VO findet zudem nicht nur Anwendung auf Verbraucher, sondern auch auf Personen, die aus beruflichen oder gewerblichen Gründen reisen.<sup>126</sup>

### IV. *IV. Zuständigkeit*

Gem. Art 16 FluggastrechteVO ist jeder Mitgliedstaat verpflichtet, eine Behörde zu benennen, die für die Durchführung dieser VO verantwortlich ist. In Österreich sind dazu die nationalen Gerichte berufen.

### V. *V. Anwendungsbereich*

Die FluggastrechteVO regelt drei Fälle, und zwar die Nichtbeförderung, die Annullierung und die Verspätung eines Fluges. Wenn einer dieser Tatbestände erfüllt ist, werden dem Fluggast entsprechende Leistungen bzw. Ausgleichszahlungen gewährt.

---

124 *Staudinger/Schmidt-Bendun*, Neuregelung über Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste, NJW 2004, 1897.

125 *Ofner*, Können technische Mängel außergewöhnliche Umstände gem Art 5 Abs 3 der VO 2004/261 bilden? in FS Straube (2009) 535.

126 *Sendmeyer*, Alle Jahre wieder: Europäische Fluggastrechte im Schneechaos, NJW 2011, 809.



## a) 1. Allgemeiner Anwendungsbereich

Der grundsätzliche Anwendungsbereich für alle drei Tatbestände erstreckt sich auf Fluggäste, die entweder innerhalb des Gebietes eines Mitgliedstaates einen Flug antreten oder von einem Drittstaat zu einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaates fliegen, sofern sie nicht im Drittstaat Gegen-, Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erhalten haben und das ausführende Luftfahrtunternehmen ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist (Art 3 Abs 1 lit a und b FluggastrechteVO).

Der Art 2 der FluggastrechteVO enthält Legaldefinitionen, in lit b gilt ein Luftfahrtunternehmen als ausführendes Luftfahrtunternehmen, wenn es einen Flug durchführt bzw. durchführen möchte und mit dem Fluggast in einer Vertragsbeziehung steht oder im Namen einer Person handelt, welche mit dem Fluggast in einer Vertragsbeziehung steht. Ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist nach Art 2 lit c FluggastrechteVO gegeben, wenn es über eine gültige Betriebsgenehmigung gem. der VO über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen<sup>127</sup> verfügt.

Zusätzlich muss der Fluggast über eine bestätigte Buchung für den betreffenden Flug verfügen und sich rechtzeitig zur Abfertigung einfinden. Rechtzeitigkeit ist gegeben, wenn sich der Fluggast zu der zuvor schriftlich von der Fluglinie, dem Reiseunternehmen oder von einem zugelassenen Reisevermittler angegebenen Zeit, mangels Zeitangabe spätestens 45 Minuten vor der veröffentlichten Abflugzeit zur Abfertigung einfindet. Bei der Annullierung eines Fluges muss sich der Fluggast nicht rechtzeitig einfinden, weil das sinnlos wäre<sup>128</sup> (Art 3 Abs 2 lit a FluggastrechteVO).

Neben der Annullierung besteht eine weitere Ausnahme, sollte nämlich ein Passagier auf einen anderen Flug umgebucht und darüber informiert worden sein, dann muss er sich nicht für den ursprünglichen Flug rechtzeitig zur Abfertigung einfinden. Derselbe Gedanke muss für einen verspäteten Zubringerflug gelten, wenn der Fluggast aufgrund der Verspätung nicht rechtzeitig zur Abfertigung eintreffen kann.<sup>129</sup>

Überdies sind nach Art 3 Abs 4 FluggastrechteVO nur Beförderungen erfasst, welche von Motorluftfahrzeugen mit festen Tragflächen durchgeführt werden.

Allerdings nimmt die FluggastrechteVO nach Art 3 Abs 3 Fluggäste, welche zu einem reduzierten Tarif reisen und der für die Öffentlichkeit weder unmittelbar noch mittelbar verfügbar ist, von der Anwendung aus, außer es handelt sich um Flüge im Rahmen eines Kundenbindungsprogramms (zB Bonusmeilen)<sup>130</sup> oder anderer Werbeprogramme. Die Verordnung ist nicht nur auf Linienflüge, sondern auch auf Charterflüge oder Pauschalreise Flüge anwendbar<sup>131</sup>, wobei die FluggastrechteVO nicht mit der Richtlinie über Pauschalreisen<sup>132</sup> konkurriert, vielmehr bestehen deren Ansprüche nebeneinander.<sup>133</sup>

---

127 VO (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23.07.1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen, ABl L 1992/240, 1.

128 *Lurger/Augenhofer*, Österreichisches und Europäisches Konsumentenschutzrecht 1 (2005) 69.

129 *Schmid*, Fluggastrechte in der Praxis - Ein Überblick über Entscheidungen zur Verordnung (EG) Nr. 261/2004 mit Anmerkungen, NJW 2007, 264.

130 *Staudinger/Schmidt-Bendun*, NJW 2004, 1897.

131 *Lurger/Augenhofer*, Konsumentenschutzrecht 69.

132 RL 1990/314/EWG des Rates vom 13.06.1990 über Pauschalreisen, ABl L 1990/158, 59.

133 *Lurger/Augenhofer*, Konsumentenschutzrecht 69.



Im Umkehrschluss zu Art 3 Abs 1 FluggastrechteVO ist diese Verordnung nicht anwendbar, wenn der Flug von einer Fluglinie aus einem Drittstaat durchgeführt wird. Sollte somit auf derselben Strecke ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft und ein Luftfahrtunternehmen aus einem Drittstaat konkurrieren, dann ergeben sich klare Wettbewerbsnachteile für das Flugunternehmen der Gemeinschaft, da es unter Umständen einer Pflicht zur Zahlung von Unterstützungs- und Ausgleichsleistungen ausgesetzt ist.<sup>134</sup>

Nach Art 15 Abs 1 FluggastrechteVO sind die aus dieser Verordnung erwachsenden Rechte einseitig zwingend zugunsten der Fluggäste.

## b) 2. Nichtbeförderung

Gemäß Art 2 lit j FluggastrechteVO ist unter Nichtbeförderung die Weigerung, Fluggäste zu befördern zu verstehen, obwohl diese sich rechtzeitig zur Abfertigung eingefunden haben. Diese Weigerung ist aber insofern gerechtfertigt, wenn vertretbare Gründe dafür vorliegen, wie zB gesundheitliche, allgemeine oder betriebliche sicherheitsrelevante Erwägungen (zB aggressives Verhalten oder Alkoholisierung der Passagiere)<sup>135</sup> sowie unzureichende Reiseunterlagen. Die Rechtfertigungsgründe müssen also in der Person des Fluggastes liegen.<sup>136</sup>

Somit unterscheidet man im Ergebnis zwischen einer haftungsbegründenden und einer haftungsfreizeichnenden Nichtbeförderung, wobei erstere die in Art 4 FluggastrechteVO genannten Rechtsfolgen auslöst.<sup>137</sup>

Die haftungsbegründende Nichtbeförderung ist zumeist auf eine Überbuchung zurückzuführen, d.h. es gibt mehr Passagiere als ordnungsgemäße Sitzplätze im Flugzeug. Das ist aber nicht der einzige Grund, es können auch betriebliche Gründe<sup>138</sup> in der Sphäre des Luftfahrtunternehmens die Rechtsfolgen des Nichtbeförderungstatbestandes auslösen, wenn zB ein Fluggast auf einen anderen Flug verlegt wird.<sup>139</sup> Der Grund für die Umorganisation ist dabei unerheblich.<sup>140</sup>

Art 4 FluggastrechteVO besagt, dass zunächst das ausführende Luftfahrtunternehmen versuchen muss, einen freiwilligen Verzicht der Fluggäste auf die Beförderung gegen Gewährung einer entsprechenden Gegenleistung zu erwirken, wenn nach vernünftigem Ermessen absehbar ist, dass die Beförderung jedes einzelnen Passagiers nicht möglich ist.

Sollte die erforderliche Zahl der Reisenden freiwillig auf den Flug verzichten, kann das Flugunternehmen die restlichen Passagiere befördern.

Verzichten aber nicht genügend Freiwillige, sodass nicht für jeden Fluggast ein Sitzplatz verfügbar ist, kann das ausführende Luftunternehmen die Beförderung von Passagieren verweigern. Als Konsequenz erhalten jene Fluggäste, die gegen ihren Willen nicht fliegen dürfen, Ausgleichsleistungen nach Art 7 FluggastrechteVO und Unterstützungsleistungen

---

134 *Oliner*, Fragen zum räumlichen Anwendungsbereich der Annullierungsverordnung im Spiegel der Rechtsprechung des EuGH, in FS Köck (2009) 273.

135 *Bosch/Lorz*, Aktuelle Entwicklungen in der Rechtsprechung zu Umfang und Grenzen der Haftung von Fluggesellschaften im Rahmen der Fluggastrechteverordnung, NZV 2013, 110.

136 Schlussanträge GA Bot vom 19.04.2012 C-22/11, Rz 44.

137 *Bosch/Lorz*, NZV 2013, 110.

138 EuGH 04.10.2012, C-22/11, *Finnair Oyi/Timy Lassooy* Rz 26.

139 BGH 07.10.2008, X ZR 96/06.

140 AG Hamburg 05.12.2006, 14 C 248/06.



gem. Art 8 und 9 FluggastrechteVO (siehe B./VI. Rechtsfolgen). Vorrang kommt Personen mit einer Behinderung oder mit eingeschränkter Mobilität zu, denn ihre Beförderung darf grundsätzlich nicht verweigert werden.<sup>141</sup> Dieser Vorrang ist auch in Art 11 Abs 1 FluggastrechteVO normiert.

Somit erfasst der Tatbestand der Nichtbeförderung nicht Nichtbeförderungen aufgrund einer schlechten Wetterlage, da bei diesem Tatbestand der Flug trotzdem stattfindet. Es werden hierbei nur einzelne Fluggäste nicht befördert.<sup>142</sup>

### c) 3. Annullierung eines Fluges

Art 5 FluggastrechteVO regelt, dass im Falle einer Flugannullierung den Fluggästen bestimmte Unterstützungs- und Ausgleichsleistungen zustehen.

Das Flugunternehmen ist nicht verpflichtet, die Ausgleichsleistungen nach Art 7 FluggastrechteVO zu erbringen, wenn die Passagiere bereits zwei Wochen vor der geplanten Abflugzeit über die Annullierung informiert wurden. Falls die Fluggäste zwischen 14 und sieben Tagen vor dem ursprünglichen Abflugtermin von der Annullierung benachrichtigt worden sind, ist das Luftfahrtunternehmen von der Ausgleichszahlungspflicht befreit, wenn eine anderweitige Beförderung angeboten wurde und dieser Alternativflug, gemessen am ursprünglichen Flug, nicht früher als zwei Stunden startet und die Ankunft nicht später als vier Stunden erfolgt. Gleiches gilt, wenn die Reisenden weniger als sieben Tage vor dem planmäßigen Abflugzeitpunkt von der Flugannullierung informiert wurden und eine anderweitige Beförderung angeboten wurde, deren Abflug nicht früher als eine Stunde vor der geplanten Abflugzeit stattfindet und die Ankunft nicht später als zwei Stunden nach der geplanten Ankunftszeit erfolgt (Art 5 Abs 1 lit c FluggastrechteVO).

Außerdem haben Fluggäste nach Art 5 Abs 3 FluggastrechteVO keinen Anspruch auf Ausgleichszahlungen gem. Art 7 FluggastrechteVO, wenn die Annullierung auf außergewöhnlichen Umständen beruht, die sich unter Ergreifung aller zumutbaren Maßnahmen nicht vermeiden ließen. Das Flugunternehmen trägt die Beweislast für das Vorhandensein solcher Umstände.<sup>143</sup>

In der Verordnung sind die außergewöhnlichen Umstände nicht angeführt. Die Erwägungsgründe 14 und 15 FluggastrechteVO geben einen Einblick, um welche Umstände es sich handeln könnte. Im Zuge der Rsp des EuGH wurden die haftungsbefreienden Umstände ein wenig konkretisiert, es bestehen aber noch immer einige Unklarheiten.<sup>144</sup>

Die meisten außergewöhnlichen Umstände in der Praxis, auf die sich ausführende Luftfahrtunternehmen berufen, sind v.a. technische Gebrechen, aber auch die Erkrankung von Crewmitgliedern oder Fluggästen, Streiks, Wetterbedingungen, Naturkatastrophen, das Verhalten von Tieren sowie Sabotageakte und Terroranschläge.<sup>145</sup>

---

141 VO (EG) 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 05.07.2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität, ABI L 2006/204, 1.

142 *Sendmeyer*, NJW 2011, 809.

143 *Lurger/Augenhofer*, Konsumentenschutzrecht 70.

144 *Bosch/Lorz*, NZV 2013, 106.

145 *Bosch/Lorz*, NZV 2013, 106.



Im Folgenden werden diese Berufungsgründe erläutert. Angesichts der Schutzwürdigkeit der Fluggäste sind die außergewöhnlichen Gründe allerdings sehr restriktiv auszulegen.<sup>146</sup>

Die Einordnung von technischen Gebrechen ist strittig. Nach der Rsp des EuGH stellen technische Gebrechen keine außergewöhnlichen Umstände dar, außer wenn sie nicht zur normalen Ausübung der Tätigkeit der Fluglinie gehören sowie unbeherrschbar sind.<sup>147</sup> Die technischen Defekte müssen also von außen kommen und nicht der Sphäre der Fluglinie angehören<sup>148</sup>, wie es zB bei einem Blitzschlag<sup>149</sup>, bei Hagel<sup>150</sup> oder bei versteckten Fabrikationsfehlern<sup>151</sup> der Fall ist. Sonst sind technische Probleme, selbst wenn sie nicht erkennbar bzw. vermeidbar sind, immer Teil des Normalbetriebes und führen daher zu einer Haftung des Flugunternehmens.<sup>152</sup>

Nach Schmid sind technische Gebrechen – abgesehen von Hagel und Vogelschlag – immer der Sphäre des Flugunternehmens zuzuordnen, da sie ihren Ursprung entweder in mangelhafter bzw. hinausgeschobener Wartung oder in Bedienungsfehlern der Piloten haben.<sup>153</sup> Zudem meint er, dass technische Gebrechen, die immer als außergewöhnliche Umstände behandelt werden, den Luftfahrtunternehmen eine Generalberufung auf diese Defekte eröffnen würde, um sich von ihrer Leistungspflicht entlasten zu können. Unter Umständen könnten sie ein solches Gebrechen sogar verursachen.<sup>154</sup>

Müller-Rostin meint hingegen, dass technische Gebrechen nicht zwingend der Sphäre des Luftfahrtunternehmens angehören, da die Flugzeuge einer regelmäßigen Wartung unterliegen und diese aus gesetzlichen bzw. haftungsrechtlichen Gründen nicht verschiebbar ist.<sup>155</sup> Somit kann man technische Mängel als außergewöhnliche Umstände ansehen, weil durch die regelmäßige Wartung des Flugzeugs das Luftunternehmen alle ihm zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Gebrechens getroffen hat.<sup>156</sup> Sollte es trotz Einhaltung der vorgeschriebenen Wartungsintervalle zu einem Defekt kommen, indem zB ein Einzelteil aufgrund von Materialermüdung oder wegen übermäßiger Beanspruchung nicht mehr funktionstüchtig ist, darf der Flug wegen diesem technischen Gebrechen nicht durchgeführt werden.<sup>157</sup> Ansonsten könnte die Fluglinie trotz eines defekten redundanten Systems versucht sein, den Flug im Vertrauen auf das übrige funktionierende System durchzuführen, um damit den Rechtsfolgen der Annullierung zu entgehen. Das ist mit dem Schutzzweck der VO nicht vereinbar.<sup>158</sup>

Bei Erkrankung von Crewmitgliedern kann sich die Fluglinie nicht auf einen außergewöhnlichen Umstand berufen, da dieses Risiko der Sphäre des

---

146 EuGH 22.12.2008, C-549/07, *Wallentin-Hermann/Alitalia Rz 25*; *Sendmeyer*, NJW 2011, 811; BGH 12.11.2009, Xa ZR 76/07; *Bosch/Lorz*, NZV 2013, 106.

147 EuGH 19.11.2009, C-402/07 und C-432/07, *Sturgeon ua Rz 70*; EuGH 22.12.2008, C-549/07, *Wallentin-Hermann/Alitalia Rz 34*.

148 *Bosch/Lorz*, NZV 2013, 107.

149 AG Leipzig 07.07.2010, 109 C 7651/09.

150 AG Leipzig 07.07.2010, 109 C 7651/09.

151 AG Frankfurt a. M. 24.06.2011, 31 C 961/11; AG Frankfurt a. M. 20.05.2011, 31 C 232/11.

152 *Bosch/Lorz*, NZV 2013, 107.

153 *Ofner* in FS Straube 541.

154 *Schmid*, NJW 2007, 266.

155 *Ofner* in FS Straube 541.

156 *Müller-Rostin*, Rechtliche Unsicherheiten bei der Neuregelung von Fluggastrechten – eine kritische Würdigung der Verordnung (EG) 261/2004 und zugleich eine Erwiderung zu Schmid in NJW 2006, 1841, NZV 2007, 224.

157 *Ofner* in FS Straube 541.

158 *Müller-Rostin*, NZV 2007, 224.



Luftfahrtunternehmens angehört und somit einen solchen betrieblichen Ausfall einplanen muss.<sup>159</sup> Sollte aber ein Fluggast erkranken und eine medizinische Versorgung notwendig sein um einen Notfall abzuwenden, wird das Flugunternehmen sehr wohl von der Leistungspflicht befreit.<sup>160</sup>

Bei einem Streik ist es wichtig zu unterscheiden, ob er vom eigenen Flugpersonal ausgeht oder von Dritten. Wenn Dritte streiken liegt auf jeden Fall ein außergewöhnlicher Umstand vor. Das ist bei dem eigenen Flugpersonal allerdings umstritten<sup>161</sup>. Es sind zwar Entscheidungen<sup>162</sup> dazu ergangen, diese Frage wurde dem EuGH aber noch nicht im Wege eines Vorabentscheidungsverfahrens vorgelegt. Nach der einen Auffassung ist ein Streik immer als außergewöhnlicher Umstand zu sehen, basierend auf dem Erwägungsgrund 14 FluggastrechteVO<sup>163</sup> sowie auf dem Argument, dass ein Streik immer von außen herrührt, da er darauf abzielt, den regulären Betrieb zu behindern, um eine geeignete Waffe für neue Tarifverhandlungen darzustellen.<sup>164</sup>

Die andere Auffassung präzisiert den Ausnahmetatbestand dahingehend, dass nur dann ein außergewöhnlicher Umstand vorliegt, wenn der Streik weder vorhersehbar war noch die Möglichkeit bestand auf ihn zu reagieren.<sup>165</sup>

Grundsätzlich werden Flugunternehmen beim Vorliegen von Umständen, die durch eine schlechte Wetterlage hervorgerufen wurden und mit der Durchführung des Fluges unvereinbar sind, von ihrer Ausgleichspflicht befreit. Dieser Ausnahmetatbestand bleibt ihnen aber verwehrt, wenn sie nicht über die entsprechende Technik verfügen um ordnungsgemäß landen oder starten zu können. In diesem Fall haben sie nämlich nicht alle zumutbaren Maßnahmen iSd Art 5 Abs 3 FluggastrechteVO ergriffen.<sup>166</sup> Der Industriestandard gilt als Richtwert für die entsprechende Technik.<sup>167</sup>

Bei Naturkatastrophen handelt es sich um außergewöhnliche Umstände, da es sich um höhere Gewalt handelt und weder den Fluggästen noch dem ausführenden Luftfahrtunternehmen zurechenbar ist. Allerdings besteht weiterhin die Pflicht des Luftfahrtunternehmens, Betreuungsleistungen nach Art 9 FluggastrechteVO zu gewähren.<sup>168</sup>

Wird der Flug aufgrund des Verhaltens eines Tieres annulliert, so stellt das einen außergewöhnlichen Umstand iSd Art 5 Abs 3 FluggastrechteVO dar. Selbst wenn das Verhalten des Tieres zu einem technischen Gebrechen führt, wie zB bei einem

---

159 LG Darmstadt 06.04.2011, 7 S 122/10.

160 AG Berlin-Wedding 28.10.2010, 2 C 115/10.

161 *Schmid*, NJW 2007, 266.

162 AG Frankfurt a. M. 21.04.2006, 30 C 29/06 unveröffentlicht; AG Frankfurt a. M. 09.05.2006, 31 C 2819/05 unveröffentlicht.

163 *Bosch/Lorz*, NZV 2013, 107.

164 BGH 21.08.2012, X ZR 138/11.

165 *Schmid*, NJW 2007, 266.

166 *Sendmeyer*, NJW 2011, 811.

167 *Schmid*, Die Bewährung der neuen Fluggastrechte in der Praxis - Ausgewählte Probleme bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004, NJW 2006, 1844.

168 EuGH 31.01.2013, C-12/11, *McDonagh/Ryanair Ltd* Rz 31; EuGH 10.01.2006, C-344/04, *The Queen/Department of Transport* Rz 62; *Schmid/Hopperditzel*, Die Fluggastrechte - eine Momentaufnahme, NJW 2010, 1909.





Vogelschlag, ist das ausführende Luftfahrtunternehmen nicht verpflichtet, den für die die Annullierung vorgesehen Ausgleichsanspruch zu gewähren.<sup>169</sup>

Sabotageakte und Terroranschläge befreien das ausführende Luftfahrtunternehmen ebenfalls von ihrer Haftung, wie in der Rs. Wallentin-Hermann vs. Alitalia festgestellt wurde.<sup>170</sup>

#### d) 4. Verspätung eines Fluges

Art 6 FluggastrechteVO regelt die Verspätung und besagt, dass Fluglinien Unterstützungsleistungen zu erbringen haben, wenn für sie absehbar ist, dass sich der Abflug bei Flügen bis zu 1500 km um zwei Stunden oder mehr verzögert. Des Weiteren werden bei Flügen innerhalb der EU, deren Distanz über 1500 km betragen, sowie bei allen anderen Flügen zwischen 1500 km und 3500 km das ausführende Luftfahrtunternehmen zur Leistung verpflichtet, wenn sich der Flug um drei Stunden oder mehr verspätet. Schließlich ist eine Verzögerung von vier Stunden ausschlaggebend für alle anderen Flüge, die nicht unter die oben genannten Kriterien fallen.

Durch die Rsp sind auch bei großen Verspätungen ein Ausgleichsanspruch nach Art 7 FluggastrechteVO zu gewähren. Grundlage für diese Schlussfolgerung bilden Art 6 sowie Erwägungsgrund 15 FluggastrechteVO. Letzterer nennt nämlich außergewöhnliche Umstände in Verbindung mit einer großen Verspätung, woraus sich ableiten lässt, dass Ausgleichsansprüche auch bei großen Verspätungen zustehen. Außerdem ergibt sich daraus, dass die außergewöhnlichen Umstände iSd Art 5 Abs 3 FluggastrechteVO, die ein ausführendes Flugunternehmen von ihrer Ausgleichspflicht befreien, auch auf Verspätungen anwendbar sind.<sup>171</sup>

Eine große Verspätung liegt vor, wenn die Fluggäste frühestens drei Stunden nach der geplanten Ankunftszeit am Zielort ankommen.<sup>172</sup> Eine Verspätung beim Abflug ist hingegen keine Voraussetzung mehr.<sup>173</sup> Der Begriff der großen Verspätung leitet sich aus Art 6 FluggastrechteVO ab, da dieser die normale Verspätung normiert und anordnet, dass ab zwei Stunden eine solche vorliegt. Somit kann eine große Verspätung frühestens ab drei Stunden gegeben sein, damit die Systematik der Verordnung gewahrt bleibt.<sup>174</sup>

Dieser Ausgleichsanspruch steht auch dann zu, wenn der Zubringerflug Verspätung hat, d.h. der erste Flug zwar zeitgerecht erfolgt aber durch den Anschlussflug der Fluggast drei Stunden später als die am Ticket ausgewiesene Zeit am Zielflughafen ankommt.<sup>175</sup>

Sollte aber der Anschlussflug nicht im Gebiet eines Mitgliedstaats gem. Art 3 Abs 1 lit a FluggastrechteVO starten, gibt es keine Ausgleichsansprüche für dreistündige Verspätungen. Der Anspruch ist selbst dann zu verneinen, wenn dasselbe

169 AG Bremen 29.12.2011, 9 C 0091/11.

170 EuGH 22.12.2008, C-549/07, *Wallentin-Hermann/Alitalia* Rz 26.

171 EuGH 19.11.2009, C-402/07 und C-432/07, *Sturgeon ua* Rz 43.

172 EuGH 19.11.2009, C-402/07 und C-432/07, *Sturgeon ua* Rz 61.

173 *Staudinger/Krüger*, Die Entwicklung des Reiserechts im Jahr 2012, NJW 2013, 915.

174 EuGH 19.11.2009, C-402/07 und C-432/07, *Sturgeon ua* Rz 62; *Giesberts/Kleve*, Ausgleichsansprüche für Fluggäste bei Verspätungen – Offene Auslegungsfragen zur FluggastVO nach dem EuGH-Urteil vom 19.11.2009, NZV 2010, 274.

175 EuGH 26.02.2013, C-11/11, *Air France SA/Folkerts* Rz 47.



Luftfahrtunternehmen den Flug durchführt und dieselbe Buchung den Flügen zugrunde liegt.<sup>176</sup>

Mit der Frage der multikausalen Umstände, d.h. wenn mehrere Gründe eine Verspätung verursachen, und sowohl ein außergewöhnlicher Grund iSd Art 5 Abs 3 FluggastrechteVO als auch ein Grund, der die Fluggesellschaft nicht entlastet, vorliegt, hat sich der EuGH noch nicht befasst.<sup>177</sup>

## VI. *VI. Rechtsfolgen*

Die Rechtsfolgen für die Tatbestände der Nichtbeförderung, Annullierung und Verspätung sind in Art 7-9 FluggastrechteVO geregelt.

### a) **1. Ausgleichsanspruch**

Der Ausgleichsanspruch nach Art 7 FluggastrechteVO ist v.a. von der Entfernung und der Verspätung abhängig. Die Distanz basiert auf der Entfernung zwischen dem ersten Abflugort und dem letzten Zielort und wird gem. Art 7 Abs 4 FluggastrechteVO nach der Formel der Großkreisentfernung gemessen.

Nach Art 7 Abs 1 FluggastrechteVO erhalten Fluggäste bei Annullierung des Fluges, bei Verspätung von mindestens drei Stunden oder bei Nichtbeförderung gegen den Willen der Reisenden Ausgleichszahlungen, und zwar EUR 250.- bei Flügen bis zu 1500 km, EUR 400 bei innergemeinschaftlichen Flügen über 1500 km sowie bei allen anderen Flügen, bei der die Entfernung zwischen 1500 km und 3500 km liegt. Sollte ein Flug nicht unter diese Anordnungen fallen, dann erhält der Fluggast EUR 600.

Die Fluglinie kann unter bestimmten Voraussetzungen den Anspruch auf die Ausgleichszahlungen um die Hälfte kürzen, sollten den Fluggästen ein Alternativflug zum Zielort angeboten werden. Des Weiteren darf die Ankunftszeit bei Flügen bis zu 1500 km um maximal zwei Stunden, bei Flügen innerhalb der Union, die länger als 1500 km sind bzw. bei allen anderen Flügen mit einer Entfernung zwischen 1500 km und 3500 km um höchstens drei Stunden sowie bei allen anderen Flügen, die nicht diese Merkmale aufweisen, nicht mehr als vier Stunden von der ursprünglich geplanten Ankunftszeit abweichen.

Art 7 Abs 3 FluggastrechteVO besagt, dass die Zahlungsart der Ausgleichsleistungen entweder bar, durch Überweisung oder Scheck bzw. nach schriftlichem Einverständnis in Form von Reisegutscheinen oder anderen Dienstleistungen erfolgen.

### b) **2. Erstattung oder anderweitige Beförderung**

Der Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung nach Art 8 FluggastrechteVO kommt bei Nichtbeförderung, Annullierung sowie bei mehr als fünfstündiger Verspätung zur Anwendung und gewährt den Fluggästen ein Wahlrecht zwischen der kompletten Erstattung der Kosten des Flugscheins sowohl für nicht zurückgelegte als auch für zurückgelegte, aber zwecklos gewordene Reiseabschnitte. Das Geld muss der Fluggast innerhalb von sieben Tagen erhalten.

---

176 BGH 13.11.2012, X ZR 12/12; *Staudinger/Krüger*, NJW 2013, 915.

177 *Giesberts/Kleve*, NZV 2010, 275.



Falls der Fluggast einen Reiseabschnitt bereits zurückgelegt hat, ist ihm auch ein Rückflug zum ersten Abflugort oder eine anderweitige Beförderung zum Zielort unter ähnlichen Reisebedingungen so früh als möglich zu leisten. Der Fluggast kann sich aber auch aussuchen, erst zu einem späteren Zeitpunkt zum Endziel befördert zu werden, sofern es freie Plätze im anderen Flugzeug gibt. Die anderweitige Beförderung zum Zielort ist nach Art 6 Abs 1 lit iii FluggastrechteVO allerdings nicht bei mehr als fünfstündiger Verspätung zu gewähren.

Sollten am Endziel mehrere Flughäfen vorhanden sein und wird aufgrund des alternativen Transports ein anderer als der in der ursprünglichen Buchung aufscheinende angesteuert, dann hat nach Art 8 Abs 3 FluggastrechteVO die Fluglinie die Kosten dafür zu tragen, dass der Fluggast zum ursprünglichen Flughafen oder zu einem sonstigen in der Nähe befindlichen Ort befördert wird.

### c) 3. Betreuungsleistungen

Art 9 FluggastrechteVO kommt bei Nichtbeförderungen gegen den Willen der Fluggäste und bei Verspätungen zum Tragen.

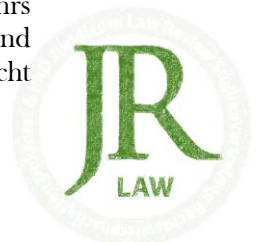
Gem. dieses Artikels werden dem Reisenden Mahlzeiten und Erfrischungen im angemessenen Verhältnis zur Wartezeit gegeben. Falls eine Hotelunterbringung notwendig ist, weil der Fluggast sonst eine oder mehrere Nächte am Flughafen verbringen muss oder ein Aufenthalt zusätzlich zum beabsichtigten Aufenthalt notwendig ist, weil der Fluggast nicht zurückfliegen kann, dann ist diese zu bezahlen. Inkludiert ist ein Transfer vom Flughafen zum Hotel und zurück. Darüber hinaus werden dem Reisenden zwei unentgeltliche Telefongespräche bzw. zwei Telexe, Telefaxe oder E-Mails angeboten. Hinsichtlich des Annullierungs- und des Verspätungstatbestands ist das Hotel schon dann zu gewähren, wenn für das ausführende Luftfahrtunternehmen nach vernünftigem Ermessen absehbar ist, dass der Abflug erst am nächsten Tag nach der geplanten bzw. nach der zuvor angekündigten Abflugzeit erfolgen wird.

Besondere Acht bei der Anwendung dieses Artikels ist auf die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität und deren Begleitung sowie von Kindern ohne eine Begleitperson zu geben. Art 11 FluggastrechteVO regelt neben dem unter Punkt B./V./2. angeführten ausdrückliche Beförderungsvorrang dieser Personen die baldmöglichste Betreuung nach Art 9 FluggastrechteVO.

### d) 4. Höherstufung bzw. Herabstufung

Sollte ein Luftfahrtunternehmen einen Fluggast auf einen anderen Flug verlegen und dieser im Zuge dessen in eine höhere Klasse als am Ticket ausgewiesen versetzt werden (zB von der Economy Class in die Business Class), dann darf die Fluglinie keinen Geldaufschlag gem. Art 10 Abs 1 FluggastrechteVO verlangen.

Sollte der Passagier aber in eine niedrigere Klasse versetzt werden als die, für die der Flugschein erworben wurde, dann ist ihm nach Art 10 Abs 2 FluggastrechteVO 30% des bezahlten Flugpreises bei Flügen bis zu 1500 km zu erstatten. Bei allen anderen Flügen, bei der die Entfernung zwischen 1500 km und 3500 km liegt sowie bei innergemeinschaftlichen Flügen über 1500 km, unter Ausnahme des Flugverkehrs zwischen einem Mitgliedstaat und einem französischen überseeischen Departments, sind dem Fluggast 50 % des Preises des Flugscheins zu leisten. Sollte der betreffende Flug nicht



unter die obigen Kriterien fallen, dann sind dem Reisenden 75% des bezahlten Flugpreises zu vergüten.

## VII. *VII. Informationspflichten*

Gem. Art 14 Abs 1 FluggastrechteVO hat das Luftfahrtunternehmen die Pflicht, den Fluggast im Falle einer Verspätung um mindestens zwei Stunden, Annullierung oder Nichtbeförderung über seine Rechte aufzuklären. Dazu ist es erforderlich, dass der Reisende diese Rechte schriftlich ausgehändigt bekommt.

Selbst wenn kein Tatbestand der VO erfüllt ist, muss die Fluglinie nach Art 14 Abs 1 FluggastrechteVO einen klar lesbaren Hinweis beim Check-in-Schalter anbringen, auf dem steht, dass jeder Passagier im Falle einer Verspätung um mindestens zwei Stunden, einer Flugannullierung oder einer Nichtbeförderung schriftliche Auskunft über seine Rechte fordern kann.

## VIII. *VIII. Schadenersatz*

Art 12 FluggastrechteVO besagt, dass weitergehende Schadenersatzansprüche aus dieser VO geltend gemacht werden können. Somit ist es möglich, Schadenersatzansprüche nach nationalem Recht geltend zu machen.

Im Hinblick auf den Schadenersatzanspruch des Montrealer Übereinkommens<sup>178</sup> ist zu sagen, dass dieser im Gegensatz zum Ausgleichsanspruch nach Art 7 FluggastrechteVO nicht auf einen pauschalierten, sondern auf einen individuellen Schadenersatzanspruch abzielt.<sup>179</sup> Es werden damit zwei verschiedene Ansprüche geregelt, diese konkurrieren somit nicht miteinander.<sup>180</sup> Der durch die FluggastrechteVO begründete objektiv abstrakte Anspruch kann auf den subjektiv konkret gewährten Schadenersatzanspruch angerechnet werden.

Gem. Art 12 Abs 2 FluggastrechteVO sind allerdings jene Personen, die freiwillig auf ihre Beförderung verzichten, von einem weitergehenden Schadenersatzanspruch ausgenommen.

## IX. *IX. Regress*

Die Verordnung lässt Rechte, aus denen sich das Luftfahrtunternehmen bei Vertragspartnern bzw. umgekehrt aus denen sich Reiseunternehmen bzw. Dritte bei der Fluglinie regressieren, unberührt (Art 13 FluggastrechteVO).

---

178 Beschluss (EG) 539/2001 des Rates vom 18.07.2001 über den Abschluss des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr Übereinkommen von Montreal durch die Europäische Gemeinschaft, ABl L 2001/194, 38.

179 *Tonner*, Der Luftbeförderungsvertrag zwischen europäischer und globaler Regulierung, NJW 2006, 1856.

180 Schlussanträge GA Sharpston vom 02.07.2009 C-402/07 und C- 432/07, Rz 79.



## X. *X. Verjährung*

In der FluggastrechteVO ist die Verjährung nicht geregelt. In der Vergangenheit stellte sich die Frage, ob die zweijährige Verjährungsfrist des Art 35 Montrealer Übereinkommens zum Tragen kommt. Dazu ist bereits eine Entscheidung des BGH<sup>181</sup> ergangen, die besagt, dass diese Frist nicht analog anwendbar ist, da keine Lücke vorliegt, die geschlossen werden müsste.<sup>182</sup> Das Montrealer Übereinkommen zielt nämlich auf einen subjektiv konkreten, die FluggastrechteVO hingegen auf einen pauschalierten, also objektiv abstrakten Schadenersatzanspruch ab.<sup>183</sup> Stattdessen sind die nationalen Vorschriften für die Verjährung maßgeblich.<sup>184</sup>

## C. C. AUSSICHT

In Zukunft werden die Fluggastrechte weiter gestärkt. Die Kommission hat am 13. März 2013 in Brüssel eine Überarbeitung der Fluggastrechte angekündigt.<sup>185</sup> Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf diese Pressemitteilung und gehen auf die Verbesserungen der Rechte der Passagiere ein.

Fluggäste, die durch eine Verspätung oder Flugannullierung betroffen waren, haben als Zielpersonen bei einer Umfrage von Verbraucherstellen<sup>186</sup> teilgenommen. Die Erhebungen wurden in Deutschland, Dänemark und Großbritannien durchgeführt und es hat sich gezeigt, dass weniger als die Hälfte der Passagiere ein Angebot der verpflichtenden Betreuungsleistungen, wie etwa Mahlzeiten, Erfrischungen oder eine Hotelunterbringung, erhielten. Der Anspruch auf finanzielle Vergütung infolge eines Ausgleichsanspruchs ist gem. dänischen Erhebungen nur in 2-4 % der Fälle tatsächlich gewährt worden. Die Beschwerde von Reisenden wurde nach der deutschen Umfrage von dem betroffenen Flugunternehmen nur in einem Fünftel der Fälle beantwortet. Genau ein Viertel der Fluggäste konnten ihre Reise nicht fortsetzen, weil ihnen keine anderweitige Beförderung angeboten wurde.

Das Ergebnis der Studie beruht auf unklaren Bestimmungen der FluggastrechteVO, auf dem Fehlen von Beschwerdestellen bzw. klaren Beschwerdeverfahren bei den betroffenen Flugesellschaften und auf ungenügende Sanktionsregelungen von nationalen Einrichtungen.

Die Verbesserung der Position der Fluggäste soll dadurch erreicht werden, dass Flugunternehmen ihrer Informations- und Betreuungspflichten stärker nachkommen. Den Passagieren sind die Umstände der Verspätung bzw. Annullierung regelmäßig sowie so früh wie möglich, spätestens aber eine halbe Stunde nach der geplanten Abflugzeit mitzuteilen.

---

181 BGH 10.12.2009, Xa ZR 61/09.

182 *Wukoschitz*, Unionsrechtliche und internationale Entwicklungen im Reiserecht, in *Saria* (Hrsg), Jahrbuch Tourismusrecht (2011) 31; *Schmid/Hopperdietzel*, NJW 2010, 1910.

183 *Giesberts/Kleve*, NZV 2010, 273.

184 *Wukoschitz* in *Saria* 31.

185 Memo vom 13.03.2013/203 S 1, [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-13-203\\_de.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-203_de.htm).

186 Verbraucherzentrale Brandenburg, Verbraucherrat Dänemark, Verbraucherportal *Which?*, Zivilluftfahrtbehörde Großbritannien.



Zusätzlich muss das Luftfahrtunternehmen die geplante neue Abflugzeit so früh wie möglich bekanntgeben.

Des Weiteren soll das ausführende Luftfahrtunternehmen ab dem Zeitpunkt, an dem es absehen kann, dass es die Fluggäste innerhalb der nächsten zwölf Stunden nicht weiterbefördern kann, verpflichtet sein, alternative Flüge von anderen Fluglinien anzubieten. Bisher war nämlich unklar, ab wann das ausführende Luftfahrtunternehmen dazu verpflichtet ist. Zudem soll die Rechtslage für Anschlussflüge klarer geregelt werden.

Insbesondere soll durch verbesserte Beschwerdeverfahren und Überwachungsmaßnahmen eine wirksame Rechtsdurchsetzung gewährleistet werden.

Fluglinien sollen betreffende Beschwerdestellen zugänglicher machen und transparenter gestalten, außerdem sollen bestimmte Fristen zur Beantwortung einer Beschwerde festgelegt werden.

Fluggäste können durch die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens über das Vermögen eines Flugunternehmens stark betroffen sein, wenn ihr gebuchter und bezahlter Flug annulliert wird. Die Rechte aus der FluggastrechteVO bestehen zwar, lassen sich aber nicht durchsetzen, da die insolvente Fluglinie zur Erfüllung der Ansprüche nicht mehr in der Lage ist. Aus diesem Grund sollen nationale Behörden Flugunternehmen gezielt überwachen, um im Falle einer bevorstehenden Insolvenz die Betriebsgenehmigung entziehen zu können.

Ferner soll dem Passagier das Recht zukommen, bis 48 Stunden vor der geplanten Abreise die Korrektur seines Namens auf dem Flugschein unentgeltlich zu verlangen.

Der Vorschlag sieht des Weiteren vor, dass bei Verschiebung von Flügen weniger als 14 Tage vor dem geplanten Abflugtermin dem Fluggast dieselben Rechte zukommen sollen wie bei einer Annullierung bzw. Verspätung.

Schließlich soll durch den Vorschlag der Kommission auch die Haftung der Fluggesellschaften eingeschränkt werden, wenn außergewöhnliche Umstände vorliegen. Die Fluglinien sind zwar nach heutiger Rechtslage davon befreit, Ausgleichsleistungen gem. Art 7 FluggastrechteVO zu erbringen, allerdings sind sie dennoch dazu verpflichtet, Betreuungsleistungen nach Art 9 FluggastrechteVO zu leisten. Im Falle einer Naturkatastrophe kann es sehr lange dauern, bis der Flugverkehr wieder aufgenommen werden darf, in dieser Zeit würde die ununterbrochene Pflicht zur Erbringung von Betreuungsleistungen die Fluggesellschaft in wirtschaftliche Abgründe stürzen. Damit die Haftung nicht ausufert, soll vorgesehen werden, dass Hotelunterkünfte nur für maximal drei Tage bezahlt werden. Ausgenommen von dieser Haftungsbeschränkung sind Personen mit einer Behinderung, Personen mit eingeschränkter Mobilität und deren Begleitpersonen sowie Kinder, Schwangere und Personen mit besonderen medizinischen Bedürfnissen.



**D. D. MEINUNG DES AUTORS**

Ich bin der Ansicht, dass der Schutzstandard der Fluggäste durch diese VO stark erhöht wurde. Allerdings betreiben Flugunternehmen noch immer die gängige Praxis, die in der FluggastrechteVO normierten Leistungspflichten nicht zu erfüllen. Es rentiert sich nämlich mehr, darauf zu hoffen, dass Reisende ihre Rechte nicht geltend machen.

Grund für diese mangelnde Geltendmachung ist meiner Meinung nach einerseits der fehlende Mut zu prozessieren, der wiederum auf die oftmals unklaren Begriffsbestimmungen der FluggastrechteVO zurückzuführen ist. Betrachtet man aber die Häufigkeit der stattgegebenen Klagen des EuGH, hätten die Reisenden große Chancen, gegen Fluggesellschaften zu gewinnen.

Andererseits sind Fluggäste oft nicht über ihre Rechte ausreichend informiert. Schärfere Informationsverpflichtungen des Luftfahrtunternehmens sind deswegen als Abhilfemaßnahme unerlässlich.

Ich hoffe, der von der Kommission erarbeitete Vorschlag wird zugunsten der Fluggäste eingehalten und in dieser Weise erlassen, damit die zukünftige VO im Bereich des Fluggastrechtesschutzes den Ansprüchen der Fluggäste gerecht wird.

