

Aktenzeichen:
7 C 87/22



Amtsgericht Bühl

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

SOS Recht GmbH, vertreten durch d. Geschäftsführer Ayli Ludwig, Pflugstraße 7, 10115 Berlin
- Klägerin -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **Mueller.legal Rechtsanwälte Partnerschaft**, Mauerstraße 66, 10117 Berlin,
Gz.: [REDACTED]

gegen

Ryanair DAC, vertr.d.d. GF Michael O'Leary, Corporate Head Office, Airside Business Park,
Swords / Dublin, Irland, Irland
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

[REDACTED]

wegen Forderung

hat das Amtsgericht Bühl durch den Richter am Amtsgericht [REDACTED] aufgrund der mündlichen
Verhandlung vom 02.11.2022 für Recht erkannt:

1. Das Versäumnisurteil vom 10.08.2022 wird aufrechterhalten.
2. Die Beklagte trägt die weiteren Kosten des Rechtsstreits.

3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Beklagte kann die Vollstreckung der Klägerin durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Klägerin vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 944,00 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Parteien streiten um die Zahlung einer Ausgleichsleistung nach Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 sowie um Schadensersatzleistungen aufgrund eines erheblich verspätet durchgeführten Fluges aus abgetretenem Recht.

Die Fluggäste [REDACTED] verfügten über eine Buchung für den am 10.12.2021 geplanten Flug [REDACTED] bei der Beklagten vom Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (im Folgenden: FKB) nach Palma de Mallorca (im Folgenden: PMI). Der Flug sollte planmäßig mit der Flugmaschine [REDACTED] von 21:00 Uhr bis 22:55 Uhr UTC (koordinierte Weltzeit) durchgeführt werden. Tatsächlich wurde der Flug durchgeführt am 11.12.2021 mit der Flugmaschine [REDACTED] von 09:49 Uhr bis 11:23 Uhr UTC. Wegen der Flugdurchführung erst am nachfolgenden Tag entstanden den Fluggästen Mehrkosten, weil sie sich eigenverantwortlich um eine Übernachtung sowie um Verpflegung kümmern mussten. Hierdurch entstanden den Fluggästen Kosten in Höhe von insgesamt 194,00 €.

Die Entfernung zwischen den Flughäfen beträgt nach der Methode der Großkreisentfernung 1.111 Kilometer.

Die Fluggäste traten die ihnen aus der Flugbeförderung zustehenden Ansprüche gegen die Beklagte mit Vereinbarung vom am 11.12.2021 an die Klägerin ab.

Die Beklagte wurde durch Schreiben der Klägerin vom 21.12.2021 zur Zahlung von drei Ausgleichsleistungen sowie der Mehrkosten von 194,00 € unter Fristsetzung zum 11.01.2022 aufgefordert. Die Beklagte leistete hierauf keine Zahlung.

In dem Verhandlungstermin vom 10.08.2022 hat die Vertreterin der Beklagten nicht zur Sache verhandelt und keinen Antrag gestellt. Die Beklagte ist hierauf durch Versäumnisurteil vom 10.08.2022 zur Zahlung von 944,00 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 12.01.2022 verurteilt worden. Gegen dieses Versäumnisurteil, der Beklagten am 02.09.2022 zugestellt (Bl. 227 d.A.), hat die Prozessbevollmächtigte der Beklagten mit Schriftsatz vom 16.09.2022, eingegangen bei Gericht am gleichen Tag, Einspruch eingelegt (Bl. 221 ff. d.A.).

Die Klägerin beantragt nunmehr,

das Versäumnisurteil vom 10.08.2022 aufrecht zu erhalten.

Der Beklagte beantragt,

das Versäumnisurteil vom 10.08.2022 aufzuheben und die Klage abzuweisen.

Die Beklagte trägt vor, die Verspätung des Fluges gehe auf einen außergewöhnlichen Umstand zurück, der durch zumutbare Maßnahmen nicht habe vermieden werden können.

Aufgrund schlechter Wetterbedingungen über dem Flughafen PMI habe der Vor-Vorflug [REDACTED] in PMI nicht landen können und sei nach Ibiza (IBZ) umgeleitet worden. Die Flugmaschine habe nach dem Flug [REDACTED] von FRA nach PMI die Flüge [REDACTED] von PMI nach FKB und sodann den Flug [REDACTED] von FKB nach PMI durchführen sollen. Wegen starken Windes über dem Flugplatz sei ein sicherer Landeanflug auf PMI nicht möglich gewesen. Ein Unwetter / Gewitter würde die Verspätung verursacht haben. Nachdem sich die Bedingungen - während sich das Flugzeug in der Nähe aufgehalten habe - nicht verbessert hätten, sei das Flugzeug nach IBZ ausgewichen, wo es um 19:01 Uhr UTC angekommen sei. Dort habe die Maschine eine Verbesserung der Wet-

terverhältnisse abwarten müssen und sei sodann mit dem Flug [REDACTED] nach PMI positioniert worden, um die Beeinträchtigung zu begrenzen. Wegen der Verspätung infolge der Umleitung sowie des in FKB ab 22:00 Uhr UTC geltenden Nachtflugverbotes habe die Beklagte die Flüge [REDACTED] und [REDACTED] verschieben müssen und sind am Folgetag mit einer in PMI stationierten Besatzung und der Flugmaschine [REDACTED] von 07:04 Uhr bis 09:19 Uhr UTC ([REDACTED]) sowie von 09:49 Uhr bis 11:23 Uhr UTC [REDACTED] durchgeführt worden.

Die Beklagte habe alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen, um die Verspätung zu vermeiden. Auf den Sturm bzw. das Gewitter habe sie keine Einflussmöglichkeiten.

Wegen der Einzelheiten des beiderseitigen Parteivorbringens wird auf den Inhalt der gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf die Sitzungsniederschriften vom 10.08.2022 (Bl. 183 ff. d.A.) sowie vom 02.11.2022 (Bl. 293 ff. d.A.) verwiesen. Das Gericht hat ohne Beweisaufnahme entschieden.

Entscheidungsgründe

I.

Der zulässige Einspruch der Beklagten gegen das Versäumnisurteil vom 10.08.2022 hat keinen Erfolg. Der Einspruch stellt das statthafte Rechtsmittel dar, weil das Urteil vom 10.08.2022 ein echtes Versäumnisurteil ist, das aufgrund des Nichtverhandelns der erschienen Beklagten im Termin am 10.08.2022 gemäß §§ 331 Abs. 1, 333 ZPO ergangen ist. Durch Einreichung des Einspruchs am 16.09.2022 hat die Beklagte auch die gemäß § 339 ZPO zu wahrende zweiwöchige Einspruchsfrist eingehalten. Das angerufene Gericht ist nach § 340 Abs. 1 ZPO zuständig, nachdem es das Versäumnisurteil erlassen hat. Der statthafte und zulässige Einspruch hat den Prozess gemäß § 342 ZPO in die Lage zurückversetzt, in der er vor der Säumnis des Beklagten war.

II.

Die mit Versäumnisurteil vom 10.08.2022 erlassene Entscheidung ist aufrechtzuerhalten, § 343 S. 1 ZPO. Die zulässige Klage ist begründet.

1.

Die Klägerin hat einen Anspruch gemäß Art. 5 Abs. 1 c), 7 Abs. 1 Satz 1 a) VO (EG) Nr. 261/2004 i.V.m. § 398 BGB auf Zahlung dreier Ausgleichsleistungen in Höhe von je 250,00 €, gesamt 750,00 €.

a)

Die Beklagte hat den Flug, auf den die Fluggäste gebucht waren, unstreitig mit einer Ankunftsverspätung von mehr als drei Stunden durchgeführt. Ein solcher Fall der erheblichen Ankunftsverspätung ist einem annullierten Flug gleichzustellen, der einen Ausgleichsanspruch nach Art. 7 VO (EG) Nr. 261/2004 auslöst (EuGH NJW 2010, 43).

Bei der hier gegebenen Entfernung des Fluges von weniger als 1500 Kilometern beträgt die Höhe der Ausgleichsleistung 250,00 €.

Die Klägerin ist wegen der erfolgten Abtretung der Ansprüche gemäß § 398 BGB Forderungsinhaber.

b)

Die Beklagte ist verpflichtet, Ausgleichszahlungen nach Art. 7 VO (EG) Nr. 261/2004 zu leisten, weil sie die Voraussetzungen von Art. 5 Abs. 3 VO (EG) Nr. 261/2004 nicht hat schlüssig darlegen können.

Nach Art. 5 Abs. 3 VO (EG) Nr. 261/2004 ist ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

aa)

Dass außergewöhnliche Umstände ursächlich für die Flugdurchführung waren, hat die Beklagte schon nicht schlüssig dargelegt.

(1)

Außergewöhnliche Umstände sind solche Umstände, die außerhalb dessen liegen, was üblicherweise mit dem Ablauf der Personenbeförderung im Luftverkehr verbunden ist oder verbunden sein kann. Dies sind Vorkommnisse oder Ereignisse, die ihrer Natur oder Ursache nach nicht Teil

der normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden Luftfahrtunternehmens sind, mithin nicht zum Luftverkehr gehören, sondern als jedenfalls in der Regel von außen kommende besondere Umstände die ordnungs- und planmäßige Durchführung des Luftverkehrs beeinträchtigen oder unmöglich machen können und von dem Luftverkehrsunternehmen tatsächlich nicht zu beherrschen sind (ständige Rechtsprechung, vgl. nur EuGH NJW 2009, 347 Rn. 23; EuGH NJW-RR 2019, 562 Rn. 20 m.w.N.; BGH NJW 2019, 1369 Rn. 11 m.w.N.).

Schlechte Wetterbedingungen - worunter sowohl Gewitter wie auch starke Winde fallen -, sind nach der Auffassung des Gerichts zumindest dann als außergewöhnlich im Sinne von Art. 5 Abs. 3 VO (EG) Nr. 261/2004 einzustufen, wenn sie für das Luftfahrtunternehmen nicht beherrschbar sind und aus den üblichen und zu erwartenden Abläufen herausragen (AG Frankfurt, Urteil vom 15.03.2013 - 29 C 1954/11 (21), Rn. 20, juris; Führich, Reiserecht, 8. Aufl. 2019, § 40 Rn. 51; generell bei Gewittern: LG Landshut RRa 2019, 77 Rn. 5), was unter anderem dann der Fall ist, wenn die Wetterbedingungen den Luftverkehr ganz oder teilweise zum Erliegen bringen (LG Korneuburg, RRa 2020, 151; HG Wien, RRa 2021, 40, 41; RRa 2021, 42, 42 f.; Führich a.a.O.). Hierfür spricht unter anderem der Erwägungsgrund 14 der Verordnung, wonach insbesondere die mit der Durchführung des betreffenden Fluges nicht zu vereinbarenden Wetterbedingungen einen außergewöhnlichen Umstand darstellen können.

Starke Winde auf einem Flughafen kommen als außergewöhnlicher Umstand grundsätzlich in Betracht. Doch ist es nicht ausreichend, sich pauschal auf „starke Winde“ zu berufen. Ein Luftfahrtunternehmen muss nachprüfbar darlegen, welche konkreten Windverhältnisse zum Zeitpunkt des geplanten Starts oder der geplanten Landung geherrscht haben und bei welchen Seiten- oder Rückenwind-Komponenten der konkret eingesetzte Flugzeugtyp nach den Herstellervorgaben nicht mehr betrieben werden darf (HG Wien, RRa 2021, 40, 41; RRa 2021, 42, 42 f.; jeweils m.w.N.).

(2)

Gemessen hieran liegt Tatsachenvorbringen, welches die rechtliche Schlussfolgerung des Vorliegens außergewöhnlicher Umstände zulässt, nicht vor.

Soweit die Beklagte auf „schlechte Wetterbedingungen“ abstellt, führen solche für sich genommen - wie dargelegt - noch nicht zum Vorliegen eines außergewöhnlichen Umstandes. Soweit die Beklagte dazu weiter ausführt, bleibt unklar und widersprüchlich, welche Wetterbedingungen eine Landung nicht ermöglicht haben würden. So führt sie einerseits zu „starken Winden“ aus, ohne diese näher darzulegen, andererseits verwendet sie aber auch Begrifflichkeiten wie „Unwetter“ und „Gewitter“. Welche Widrigkeiten eine Landung nicht zuließen, von denen nicht alleine der kon-

krete Flug betroffen war, erschließt sich nicht. Dass Gewitter vorlagen, ergibt sich zudem nicht aus den vorgelegten METAR-Daten, weil Gewitterlagen - gerichtsbekannt aus gleichgerichteten Verfahren - dort mit der Abkürzung „TS“ für Thunderstorms, dargestellt werden. Entsprechende Abkürzungen finden sich in den METAR-Daten (Anlage B 1, Bl. 161 d.A.) nicht wieder.

Im Hinblick auf die Windlage führt die Beklagte lediglich aus, es würden „starke Winde“ geherrscht haben, was indes als Tatsachenvorbringen - wie ausgeführt - unzureichend ist. Wenn gleich die Anforderungen an das Vorbringen nicht überspannt werden dürfen, so muss sich daraus wenigstens ergeben, wie bzw. inwieweit diese Winde Einfluss auf eine (fehlende) Landemöglichkeit gehabt haben, etwa durch Überschreiten von Windkomponenten für das konkret eingesetzte Flugzeug oder sonstiges Vorbringen. Denn ein bloßes Abheben auf „starke Winde“ lässt mangels objektiver Ansatzpunkte schon keine Beweiserhebung zu. Die Vorlage von Anlagen vermag - worauf die Beklagte hingewiesen worden ist - einen dahingehenden Tatsachenvortrag nicht zu ersetzen, zumal sich die Stellungnahme der Beklagten (Anlage B 1) inhaltlich im Ergebnis mit der Klageerwiderung / Einspruchsbegründung deckt und METAR-Daten ohne Erklärung / Aufschlüsselung der Codierung für das Gericht - insbesondere im Hinblick auf Windgeschwindigkeiten - nicht hinreichend verständlich sind. Gleiches gilt für die sogenannte „Leg History“, die überdies einen Zusammenhang mit der Landemöglichkeit des Fluges FR 5140 nicht erkennen lässt und augenscheinlich Daten im Zusammenhang mit dem - hier nicht relevanten - Flug FR5185 betrifft.

bb)

Jedenfalls aber hat die Beklagte nicht schlüssig dargelegt, alle zur Vermeidung der (Folgen der) erheblichen Ankunftsverspätung zumutbaren Maßnahmen ergriffen zu haben.

(1)

Selbst bei Eintritt eines außergewöhnlichen Umstandes haftet das Luftfahrtunternehmen nur dann nicht, wenn sich die Annullierung oder erhebliche Ankunftsverspätung auch bei Ergreifen sämtlicher zumutbarer Maßnahmen nicht hätte vermeiden lassen. Es obliegt dem Luftfahrtunternehmen, darzulegen und erforderlichenfalls zu beweisen, dass es unter Einsatz aller ihm zur Verfügung stehenden personellen, materiellen und finanziellen Mittel versucht hat, die Annullierung zu vermeiden und warum es ihm nicht möglich oder zumutbar gewesen war, unter Berücksichtigung der Kapazitäten und Ressourcen des Unternehmens auf diese zurückzugreifen (grundlegend: EuGH NJW 2009, 347; BGH BeckRS 2010, 28523 Rn. 28; BGH NJW-RR 2015, 111). Das Luft-

fahrtunternehmen muss nicht nur konkret und substantiiert vortragen, aufgrund welcher Umstände es zur Annullierung gekommen ist und welche Auswirkungen dies gehabt hat, sondern auch, welche Möglichkeiten ihm zur Verfügung standen, um diese aus den außergewöhnlichen Umständen bedingten Folgen zu vermeiden.

Diese Maßnahmen lassen sich in drei Kategorien einteilen (LG Korneuburg RRa 2021, 253, 254, dort auch mit weiteren Nachweisen aus der Rspr. des EuGH):

- Maßnahmen zur Vermeidung der außergewöhnlichen Umstände selbst,
- Maßnahmen zur Vermeidung einer daraus resultierenden Annullierung bzw. einer großen Verspätung und
- Maßnahmen zur Vermeidung der unerwünschten Folgen der Annullierung bzw. erheblichen Ankunftsverspätung für den einzelnen Fluggast.

Welche Maßnahmen einem Luftverkehrsunternehmen zuzumuten sind, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls; die Zumutbarkeit ist situationsabhängig zu beurteilen (EuGH NJW 2009, 347 Rn. 40, 42; EuGH, NJW 2011, 2865 Rn. 30). Es kommt zum einen darauf an, welche Vorkehrungen ein Luftverkehrsunternehmen nach guter fachlicher Praxis treffen muss, damit nicht bereits bei gewöhnlichem Ablauf des Luftverkehrs geringfügige Beeinträchtigungen das Luftverkehrsunternehmen außerstande setzen, seinen vertraglichen Verpflichtungen nachzukommen und den Flugplan im Wesentlichen einzuhalten. Zum anderen muss das Luftverkehrsunternehmen, wenn eine mehr als geringfügige Beeinträchtigung tatsächlich eintritt oder erkennbar eintreten droht, alle ihm in dieser Situation zu Gebote stehenden Maßnahmen ergreifen, um nach Möglichkeit zu verhindern, dass hieraus eine Annullierung oder große Verspätung resultiert (zum Ganzen grundlegend: BGH, NJW 2014, 3303 Rn. 21 ff.; BGH NJW 2019, 1369 Rn. 22 m.w.N.). Nach der Rechtsprechung des EuGH setzt die Sorgfalt, die von Luftfahrtunternehmen verlangt wird, damit es sich von seiner Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen befreien kann, voraus, dass es alle ihm zur Verfügung stehende Mittel einsetzt, um eine zumutbare, zufriedenstellende und frühestmögliche anderweitige Beförderung sicherzustellen; dazu gehört die Suche nach anderen direkten oder indirekten Flügen, die gegebenenfalls von anderen Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden und mit weniger Verspätung als der nächste Flug des betreffenden Luftfahrtunternehmens ankommen (EuGH NJW-RR 2020, 871 Rn. 59; bestätigt durch EuGH BeckRS 2021, 381). Dabei kommt es entgegen der Rechtsauffassung der Beklagten auch nicht darauf an, ob ein solcher Flug mit unter drei Stunden am Endziel ankommt und ob für sämtliche Passagiere eine Umbuchung möglich ist (EuGH a.a.O. Rn. 60). Nur wenn ein solches Vorgehen im konkreten Einzelfall aufgrund der Abwägung aller Umstände - wozu insbesondere das Aus-

maß der früheren Landung und die anfallenden Kosten für die Beklagte zählen dürften - ein „nicht tragbares Opfer“ darstellen, ist das Luftfahrtunternehmen von einer solchen Umbuchung nach Maßgabe des Art. 5 Abs. 3 VO (EG) Nr. 261/2004 enthoben (EuGH a.a.O. Rn. 60).

(2)

Gemessen hieran liegt schlüssiges Tatsachenvorbringen der Beklagten nicht vor.

Im Ergebnis trägt sie - ausgenommen eines Antrages auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung betreffend das in FKB geltende Nachtflugverbot - nicht vor, überhaupt Maßnahmen geprüft oder unternommen zu haben.

Dass die Beklagte auf die Wetterlage keinen Einfluss nehmen kann, enthebt sie - will sie sich nach Art. 5 Abs. 3 VO (EG) Nr. 261/2004 entlasten - nicht davon, zu prüfen, ob die erhebliche Ankunftsverspätung nicht wenigstens verhindert oder deren Folgen verringert werden können. Dazu trägt die Beklagte nicht vor, obgleich insoweit Maßnahmen zumindest grundsätzlich denkbar sind. Denn die mutmaßlichen Wetterbedingungen betrafen nicht den streitbefangenen Flug, sondern einen Vor-Vor-Flug, sodass nicht alleine auf die fehlende Einflussmöglichkeit auf die Wetterlage abgehoben werden kann. Die Beklagte hat zudem die zeitliche Komponente der Abläufe nicht vorgetragen, sodass es dem Gericht auch nicht möglich ist, hieraus den rechtlichen Schluss zu ziehen, dass die Ergreifung von Maßnahmen von vornherein nicht in Betracht gekommen wäre. Wann die Durchführung des Fluges FR 5140 erfolgte wird ebenso wenig mitgeteilt, wie der Umstand, wann die eingeplante Flugmaschine EI-DPR sodann den Positionierungsflug nach PMI durchführte. Inwieweit das in FKB ab 22:00 Uhr UTC geltende Nachtflugverbot einer Flugdurchführung des Vorfluges FR 5185 entgegenstand, lässt sich danach schon nicht konkret beurteilen. Ob die „schlechten Wetterbedingungen“ neben einer Landung auch einen Start nicht zugelassen haben, wird nicht mitgeteilt. In Anbetracht der Beeinträchtigung des Vor-Vor-Fluges sowie der fehlenden Kenntnis der zeitlichen Komponente erscheint es daher grundsätzlich möglich, dass eine frühere Beförderung auf dem Flug FR 5184 etwa unter Einsatz einer Ersatzmaschine oder einer Umbuchung auf einen anderen Flug schon am 10.12.2021 hätte erfolgen können. Zumindest hat die Beklagte vorzutragen, ob sie den Einsatz einer Ersatzmaschine am 10.12.2021 in FKB oder im näheren Umfeld geprüft hat bzw. weshalb ein solcher Einsatz nicht möglich / zumutbar gewesen wäre oder weshalb eine Überprüfung von vornherein überhaupt nicht erfolversprechend gewesen sein könne. Gleiches trifft auf die Umbuchung auf einen anderen Flug zu. Nach dem erfolgten Tatsachenvorbringen erscheint ein Abflug bis 22:00 Uhr UTC nicht von vornherein ausgeschlossen; dass auch in PMI ein Nachtflugverbot besteht und einer späteren Landung entgegenstanden hätte, wird nicht vorgebracht.

Ebenso ist zu sehen, dass die Flüge FR 5185 und FR 5184 ohnehin mit einer in PMI stationierten Ersatzmaschine durchgeführt wurden; wenn der Flugumlauf ohnehin nicht mehr mit der eingeplanten Maschine durchgeführt werden können, so hätte die Beklagte dazu vortragen müssen, weshalb die in PMI stationierte Ersatzmaschine nicht schon am 10.12.2021 eingesetzt wurde, um die verbleibenden Flugumläufe durchzuführen.

Jedenfalls in der Gesamtschau drängt sich nach dem Tatsachenvortrag der Beklagten wenigstens die Überprüfung solcher Maßnahmen auf bzw. hat die Beklagte nicht vorgebracht, weshalb solche von vornherein aussichtslos gewesen seien, um eine frühere Beförderung zu ermöglichen.

2.

Der Anspruch auf Zahlung von weiteren 194,00 € folgt aus den §§ 280 Abs. 1, 249, 398 BGB i.V.m. Art. 9 Abs. 1 a) und b) VO (EG) Nr. 261/2004.

Die Beklagte ist nach Art. 9 Abs. 1 a) und b) VO (EG) Nr. 261/2004 verpflichtet, im Falle einer Flugannullierung bzw. erheblichen Ankunftsverspätung nach Art. 5 Verordnung (EG) Nr. 261/2004 Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit und für den Fall, dass ein Aufenthalt von einer Nacht oder mehreren Nächten notwendig ist, eine unentgeltliche Hotelunterbringung anzubieten. Dies gilt ungeachtet dessen, ob - was vorliegend ohnehin nicht der Fall ist - die Voraussetzungen von Art. 5 Abs. 3 VO (EG) Nr. 261/2004 vorliegen, da diese nur zum Entfallen der Pflicht zur Zahlung einer Ausgleichsleistung nach Art. 7 VO (EG) Nr. 261/2004 führen, nicht aber dazu, dass ein Anspruch auf Betreuungsleistungen nach Art. 9 nicht besteht.

Infolge der Flugbeförderung erst am kommenden Tag erscheint wenigstens eine Verpflegung in Form eines Frühstückes am 11.12.2021 notwendig, ebenso die Unterbringung in einem Hotel für die Nacht vom 10.12.2021 auf den 11.12.2021. Beiden Verpflichtungen ist die Beklagte unstreitig nicht nachgekommen, was sie gemäß § 280 Abs. 1 S. 2 BGB auch zu vertreten hat. Infolgedessen hat sie die für diese Leistungen bei den Fluggästen angefallenen Kosten, die sich unstreitig auf 194,00 € belaufen, nach § 249 BGB zu ersetzen.

3.

Der Anspruch auf Verzugszinsen gründet auf den §§ 280 Abs. 1, Abs. 2, 286 Abs. 1, 288 Abs. 1 BGB.

III.

Die Kostenentscheidung gründet auf § 91 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf den §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Die Festsetzung des Streitwerts hat ihre Grundlage in § 48 Abs. 1 GKG i.V.m. §§ 3 ff. ZPO.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Entscheidung kann das Rechtsmittel der Berufung eingelegt werden. Die Berufung ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 600 Euro übersteigt oder das Gericht des ersten Rechtszuges die Berufung im Urteil zugelassen hat.

Die Berufung ist binnen einer Notfrist von **einem Monat** bei dem

Landgericht Baden-Baden
Gutenbergstraße 17
76532 Baden-Baden

einzulegen.

Die Frist beginnt mit der Zustellung der vollständigen Entscheidung, spätestens mit Ablauf von fünf Monaten nach der Verkündung der Entscheidung.

Die Berufung muss mit Schriftsatz durch eine Rechtsanwältin oder einen Rechtsanwalt eingelegt werden. Die Berufungsschrift muss die Bezeichnung der angefochtenen Entscheidung und die Erklärung enthalten, dass Berufung eingelegt werde.

Die Berufung muss binnen zwei Monaten mit Anwaltsschriftsatz begründet werden. Auch diese Frist beginnt mit der Zustellung der vollständigen Entscheidung.

Gegen die Entscheidung, mit der der Streitwert festgesetzt worden ist, kann Beschwerde eingelegt werden, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200 Euro übersteigt oder das Gericht die Beschwerde zugelassen hat.

Die Beschwerde ist binnen **sechs Monaten** bei dem

Amtsgericht Bühl
Hauptstraße 94
77815 Bühl

einzulegen.

Die Frist beginnt mit Eintreten der Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder der anderweitigen Erledigung des Verfahrens. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf der sechsmonatigen Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Im Fall der formlosen Mitteilung gilt der Beschluss

mit dem dritten Tage nach Aufgabe zur Post als bekannt gemacht.

Die Beschwerde ist schriftlich einzulegen oder durch Erklärung zu Protokoll der Geschäftsstelle des genannten Gerichts. Sie kann auch vor der Geschäftsstelle jedes Amtsgerichts zu Protokoll erklärt werden; die Frist ist jedoch nur gewahrt, wenn das Protokoll rechtzeitig bei dem oben genannten Gericht eingeht. Eine anwaltliche Mitwirkung ist nicht vorgeschrieben.

Rechtsbehelfe können auch als elektronisches Dokument eingelegt werden. Eine Einlegung per E-Mail ist nicht zulässig. Wie Sie bei Gericht elektronisch einreichen können, wird auf www.ejustice-bw.de beschrieben.

Schriftlich einzureichende Anträge und Erklärungen, die durch einen Rechtsanwalt, durch eine Behörde oder durch eine juristische Person des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihr zu Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse eingereicht werden, sind als elektronisches Dokument zu übermitteln. Ist dies aus technischen Gründen vorübergehend nicht möglich, bleibt die Übermittlung nach den allgemeinen Vorschriften zulässig. Die vorübergehende Unmöglichkeit ist bei der Ersatzeinreichung oder unverzüglich danach glaubhaft zu machen; auf Anforderung ist ein elektronisches Dokument nachzureichen.

[REDACTED]
Richter am Amtsgericht

Verkündet am 09.11.2022

[REDACTED]
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt
Bühl, 16.11.2022



[REDACTED]
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt
- ohne Unterschrift gültig