



KURZÜBERBLICK:

VERHÄLTNIS PAUSCHALREISEVERANSTALTER VERSUS LUFTFAHRTUNTERNEHMEN BEI EINSTELLUNG EINER FLUGSTRECKE

Rechtsanwalt Dr. Eike Lindinger

I. Ausgangslage	3
II. Rechtsbeziehung zwischen Reiseveranstalter und Luftbeförderungsführer.....	3
1. Luftbeförderungsvertrag.....	4
a. Charterflug.....	4
b. Linienflug	5
2. Options- Rahmenvertrag	5
a. Optionsvertrag	5
b. Rahmenvertrag	6
c. Verletzung der Verhandlungspflicht	6
3. Vertragsinhalte zwischen Pauschalreiseveranstalter und Luftbeförderungsunternehmen .	7
4. Einordnung als Werkvertrag	8
5. Exkurs: Beförderungspflicht - Kontrahierungszwang.....	8
III. Unmittelbare Folgen der Einstellung einer Flugverkehrsstrecke	9
IV. Beurteilung.....	9
1. Fixgeschäft	9
Exkurs: Pauschalreiserichtlinie 2015 – Pauschalreisegesetz 2017 (PRG).....	10
2. Auflösung/Kündigung.....	11
3. Regeln des Werkvertragsrechts	11
4. Rechtsfolgen der Auflösung/Kündigung.....	11
V. Mögliche Schadenposition	12
1. Reisender.....	12
a. Vertrag zugunsten Dritter	12
b. Leistungsstörung	13
2. Pauschalreiseveranstalter	13
VI. Conclusio	15

I. Ausgangslage

Die Einstellung von Flügen durch ein Luftfahrtunternehmen und die allenfalls sich daraus ergebenden Ansprüche eines Pauschalreiseveranstalters sind Gegenstand der nachstehenden Kurzdarstellung. Wie den Medien¹ zu entnehmen gewesen ist, lag, soweit ersichtlich², kein außergewöhnlicher Umstand eines die Annullierung rechtfertigenden Tatbestands im Sinne der Fluggastrechteverordnung vor.

Aus Sicht eines Pauschalreiseveranstalters, der eine Destination, die von der Einstellung einer durch eine Fluglinie angebotenen Strecke betroffenen ist, im Rahmen eines „Städte-tourismus“-Pauschalanbotes (Pauschalreise) anbietet bzw. angeboten hat und sich bei der Aus- bzw. Anpreisung der Reiseziele der von der Einstellung der Strecke betroffenen Fluglinie bedient hat, stellt sich die konkrete Frage, ob aus der Einstellung einer Flugstrecke Ansprüche gegen den Luftfahrtunternehmer direkt geltend gemacht werden können.

Abgesehen von konkreten Ansprüchen der Reisenden wider den Pauschalreiseveranstalter und uU bei Vorliegen eines Anspruches nach der Fluggastrechteverordnung³, welche nicht Gegenstand der Darstellung sind, wird nachstehend auf die Vertragsbeziehung des Pauschalreiseveranstalters zu einem Leistungsträger (Flugunternehmen) und dessen möglich Ansprüche gegenüber dem Leistungsträger eingegangen.⁴

II. Rechtsbeziehung zwischen Reiseveranstalter und Luftbeförderungsführer

Ein Reiseveranstalter kann die Beförderungsleistung im Zusammenhang mit der Durchführung einer Pauschalreise gegenüber dem Passagier/Reisenden nur dann erbringen, wenn er idR zuvor mit einem Luftbeförderungsunternehmen – einem Vercharterer/der

¹ s. zB <http://diepresse.com/home/wirtschaft/unternehmen/5149978/Niki-stellt-EuropaStaedtefluege-mit-Ende-Jaenner-ein>: “Niki (Fly Niki) stellt für die nächsten Monate die Flüge nach Paris, Nizza oder Madrid ein“

² Neuausrichtung vgl. www.salzburg.com.

³ Verordnung 261/2004/EG.

⁴ Gegenstand der Darstellung ist die österreichische Rechtslage, wobei auf allfällige internationale Verträge und Übereinkommen vorerst nicht eingegangen wird. Ebenso ist nicht Gegenstand dieser Darstellung die Prüfung allfälliger Verstöße gegen EU-Recht (Ausübung einer marktbeherrschenden Stellung; Wettbewerbsverbot). In der Literatur wird die Problematik nur eingeschränkt behandelt – vgl. *Führich*, Der Luftbeförderungsvertrag Linde, 2016 -, in der Rechtsprechung werden diese Aspekte – soweit ersichtlich – kaum behandelt.

Luftlinie – einen Vertrag geschlossen hat, durch welchen er Flugzeuge oder Kapazitäten auf Flugzeugen nutzen kann.

1. Luftbeförderungsvertrag⁵

Der Luftbeförderungsvertrag ist gesetzlich nicht näher geregelt, wobei es sich dem Inhalt nach um einen Vertrag handelt, bei dem die Fluglinie die Beförderung der Passagiere mit dem Flugzeug zu einem bestimmten Zeitpunkt von einem Ort (Abgangsort) zu einem anderen Ort (Bestimmungsort) schuldet.⁶

Grundsätzlich wird bei einer Luftbeförderung zwischen einem Charterflug und einem Linienflug unterschieden.

a. Charterflug

Der Charterflug wird im Zusammenhang mit einer bei einem Reiseveranstalter gebuchten Pauschalreise verwendet. Üblicherweise wird darunter ein Flug verstanden, welcher nicht regelmäßig bzw. flugplanmäßig durchgeführt wird, sondern nur im Auftrag eines Reiseveranstalters oder eines sonstigen Dritten. Zumeist können Tickets auf diesen Flügen nicht direkt von der Fluglinie, sondern nur im Rahmen einer Pauschalreise vom Reiseveranstalter erworben werden. Zu unterscheiden ist in diesem Zusammenhang zwischen einem Bedarfsflugverkehr und einem Fluglinienverkehr, wobei letzterem die dem öffentlichen Verkehr dienende regelmäßige flugplanmäßige Beförderung auf bestimmten Strecken zu Grunde liegt. Als Bedarfsflugverkehr wird grundsätzlich jeder Flugverkehr gesehen, der keinen Fluglinienverkehr hat. Ein Charterflug ist daher ein Flug im Bedarfsflugverkehr.

Im Gegensatz zum Luftbeförderungsvertrag, welcher zweipersonal zwischen dem Passagier/Reisenden und dem Luftfahrtunternehmen abgeschlossen wird, liegt beim Charterflug ein „Dreiecksverhältnis“ in der Vertragsbeziehung vor. Der Passagier schließt nämlich einen Vertrag mit einem Reiseveranstalter, in dem sich dieser unter anderem dazu verpflichtet, eine Beförderungsleistung zu erbringen. Diese Beförderungsleistung erbringt er

⁵ Grundsätzlich dazu *Flitsch*, der Luftbeförderungsvertrag (2016).

⁶ vgl. *Hobe/von Rukteschell* (Hgg), Kölner Kompendium Luftrecht III: Wirtschaftliche Aspekte des Luftverkehrs Rz 1 ff.

jedoch nicht selbst, sondern beauftragt einen Luftfrachtführer mit der Erbringung der Beförderungsdienstleistung. Der Luftfrachtführer handelt somit als Erfüllungsgehilfe des Reiseveranstalters.

b. Linienflug

Neben dem Charterflug ist auf den Linienflugverkehr zu verweisen, bei dem der Reisende direkt einen Luftbeförderungsvertrag uU durch Zwischenschaltung eines Vermittlers (Reisebüro) mit dem Luftfahrtunternehmen abschließt.

2. Options- Rahmenvertrag

Zunächst ist zwischen einem Options- und einem Rahmenvertrag zu unterscheiden, auch wenn es sich dabei in manchen Fällen um einen Vorvertrag handeln kann. Die genaue Einordnung ist jeweils am konkreten Vertrag zu überprüfen, da es nach den Auslegungsregeln der §§ 914f ABGB nicht auf die Bezeichnung, sondern auf die inhaltlichen Regelungen ankommt.

a. Optionsvertrag

Grundsätzlich ist bei einer „Option“ zu überprüfen, ob nicht ein vorvertragliches Schuldverhältnis vorliegt. Unter Option wird ein Vertrag verstanden, durch den eine Partei das Recht erhält, ein inhaltlich vorausbestimmtes Schuldverhältnis in Geld umzusetzen. Die Option gewährt also grundsätzlich ein Gestaltungsrecht.

Anders als der bloße Vorvertrag gibt sie allerdings nicht bloß ein Recht auf Abschluss eines Hauptvertrages, ihre Ausübung begründet schon unmittelbar die vertraglichen Pflichten.

Grundsätzlich wird daher unter Option manchmal auch ein Angebot mit verlängerter Bindungswirkung verstanden, und wird bei einem Optionsvertrag das Geschäft zu dem Zeitpunkt des Zugangs der Erklärung des Optionsberechtigten als zustande gekommen angesehen.

b. Rahmenvertrag

Von einem Optionsvertrag sind Rahmenverträge zu unterscheiden, mit denen die Parteien miteinander eine größere Anzahl gleichartiger oder ähnlicher Rechtsgeschäfte abschließen wollen und bestimmte Bedingungen vorweg vereinbaren, die für alle künftigen Einzelverträge Geltung haben sollen (zB Vereinbarung über Zahlungsmodalitäten, Gewährleistung etc.).

Der Unterschied zu einem schlichten Vorvertrag besteht darin, dass die Parteien des Rahmenvertrages nicht zum Abschluss eines weiteren Vertrages verpflichtet sind.

Zu überprüfen und abzuklären ist daher, ob es sich tatsächlich um einen Optionsvertrag oder um einen Rahmenvertrag handelt. In der Regel werden die Parteien bei Bestimmbarkeit der Leistung zum Abschluss eines Hauptvertrages verpflichtet sein, so dass der Rahmenvertrag eigentlich ein Vorvertrag ist.⁷

c. Verletzung der Verhandlungspflicht

Wollten die Parteien keine Abschlusspflicht vereinbaren oder fehlt es an der Bestimmbarkeit, folgt aus dem Rahmenvertrag regelmäßig eine Verhandlungspflicht, deren Verletzung grundsätzlich schadenersatzpflichtig machen kann.⁸

Vor diesem Hintergrund sind daher grundsätzlich auch Schadenersatzansprüche denkbar, sofern seitens einer Fluglinie durch die Einstellung einer Flugstrecke nicht konkrete Verhandlungen mit ihrem Vertragspartner im Hinblick auf bestehende Verträge geführt worden sind. Wobei anzumerken ist, dass uU. im Rahmen einzelner Vertragsbestimmungen bestimmte Fristen, Höchstsummen bzw. besondere Verjährungsfristen zugrunde gelegt worden sind, sodass auf diese abzustellen ist (Grenze § 879 ABGB).

⁷ vgl. Gruber in: *Kletečka/Schauer* ABGB ON1.01 § 936 Rz 7.

⁸ vgl. BGH in NJW-RR, 1992, 977 sowie *Koziol-Welser/ Kletečka*, Bürgerliches Recht Bd. 1¹⁴ Rz 458.

3. Vertragsinhalte zwischen Pauschalreiseveranstalter und Luftbeförderungsunternehmen

Um den Inhalt eines Luftbeförderungsvertrages näher überprüfen zu können, ist zunächst auf den Vertrag für die Luftbeförderung abzustellen. Dieser besteht in der Regel aus mehreren Vertragsgrundlagen. Dabei spielen vor allem im Bereich der internationalen Luftbeförderung die Resolutionen („Resolution“) und Empfehlungen („IATA“ - International Air Transport Association) eine große Rolle. Ergänzend sind die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Fluglinien zu berücksichtigen. Diese Allgemeinen Geschäftsbedingungen werden im Luftverkehr als Allgemeine Beförderungsbedingungen („ABB“) oder Conditions of Carriage („COC“) bezeichnet.

Grundsätzlich kann ein Reiseveranstalter die Beförderungsleistung daher gegenüber einem Reisenden/Passagier nur dann erbringen, wenn er zuvor mit einem Luftbeförderungsunternehmen – u.U. einem Vercharterer – einen Vertrag geschlossen hat, durch welchen er Flugzeuge oder Kapazitäten auf Flugzeugen nutzen kann. Dieser Vertrag wird allgemein als Chartervertrag bezeichnet.

Wesentliche Inhalte von Charterverträgen sind:

- Regelungen im Hinblick auf die Abnahme eines bestimmten Fluges bzw. eines Kontingents auf einem bestimmten Flug, über welches der Reiseveranstalter frei verfügen kann;
- Regelungen, betreffend die allfällige Aufstockung von Kontingenten;
- Regelungen, betreffend Dreiecksflüge mit Zwischenstopps und Leerflügen;
- Regelungen, betreffend Subcharterkontingente;
- Regelungen, betreffend die Übermittlung der Passagierdaten;
- Gepäcksregelungen;
- Rechnungslegungsregelungen;
- Stornoregelungen;
- Haftungsbestimmungen;
- Regelungen, betreffend die Rechtsbeziehung zwischen dem Passagier und dem Luftbeförderungsunternehmen;
- Warnpflicht.

4. Einordnung als Werkvertrag

Nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes⁹ stellt der Luftbeförderungsvertrag eine Art des Werkvertrages dar, der in den §§ 1151ff ABGB¹⁰ bzw. §§ 1165ff ABGB¹¹ geregelt ist.

Wesentlicher Inhalt des Luftbeförderungsvertrages im Hinblick auf die vereinbarten Flugzeiten ist, wie bereits ausgeführt, ein Luftbeförderungsvertrag mit einem festgelegten Hinflug- und Rückflugtermin im Linienverkehr als relatives Fixgeschäft im Sinne des § 919 Satz 2 ABGB, weil Natur und Zweck des vereinbarten Flugtermins im allgemeinen erkennen lassen, dass der Reisende/Fluggast an einer verspäteten Leistung kein Interesse mehr hat¹².

5. Exkurs: Beförderungspflicht - Kontrahierungszwang

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass es keine ausdrückliche gesetzliche Regelung gibt, wonach Luftfahrtunternehmen¹³ verpflichtet wären, einen Vertrag abzuschließen, so dass von einem Kontrahierungszwang nicht ausgegangen werden kann. Ob ein Luftfahrtunternehmen einem Kontrahierungszwang unterliegt oder nicht, kann daher nicht allgemein gesagt werden. Entscheidend ist, ob eine Monopolstellung auf dem „relevanten Markt“ vorliegt oder nicht. Bei dieser Beurteilung wird wohl auf die wettbewerbsrechtlichen Abgrenzungsregelungen der EU-Kommission im Hinblick auf den sachlich und örtlich relevanten Markt abzustellen sein. Da die Verbrauchernachfrage grundsätzlich auf Transportleistungen zwischen einem bestimmten Ausgangs- und einem bestimmten Zielort gerichtet ist, sind die relevanten Märkte streckenbezogen, so dass die Austauschbarkeit des Transportmittels und die Austauschbarkeit von direkten und indirekten Flugverbindungen gesondert zu prüfen wären. So gesehen, ist es bei Vorliegen der Voraussetzungen möglich und denkbar, dass eine Fluglinie auf einer bestimmten Strecke eine marktbeherrschende Stellung hat und sohin einem Kontrahierungszwang unterliegt.

⁹ vgl. OGH 2.7.2015, 2 Ob 58/15s unter Verweis auf OGH 2 Ob 206/11z, ZVR 2013/ 203 sowie OGH 15.9.2004, 9 Ob 42/04y.

¹⁰ vgl. *Rebhahn in Zell* (Hg), Kommentar² §§ 1151 ff. ABGB, Rz 134 ff.

¹¹ vgl. *Kletecka/Schauer*, ABGB ON 1.02 § 1165 ABGB Rz 1 ff..

¹² vgl. OGH 19.11.1989, 6 Ob 644/89, OGH 26.11.2015, 9 Ob 50/15s.

¹³ Im Unterschied zu § 3 EisbG, in dem ausdrücklich eine Beförderungspflicht normiert wird.

III. Unmittelbare Folgen der Einstellung einer Flugverkehrsstrecke

Ausgangspunkt der nachfolgenden Betrachtung ist das Vorliegen einer Pauschalreise, welche von einem Reiseveranstalter angeboten wird. Durch die Einstellung der Fluglinie kommt es womöglich

- zu einer Änderung des ausführenden Luftfahrtunternehmens;
- zu einer Änderung des Fluggerätes;
- zu einer Änderung der Abflug-/Ankunfts-/Rückkehrzeiten

und können dadurch ausgelöst werden:

- Rücktritt des Reisenden von einer gebuchten Reise wegen Änderung wesentlicher Reiseinhalte (s. die Punkte oben);
- Ansprüche aus dem Titel der Gewährleistung (Mängel der Reise, Verkürzung der Reisezeit etc.);
- Ansprüche aus Schadenersatz (Entgangene Urlaubsfreude etc.);
- Ansprüche der Leistungsträger des Pauschalreiseveranstalters (Hotel, Reiseleiter etc.) auf Stornokosten etc.

IV. Beurteilung

1. Fixgeschäft

Bei dem Luftbeförderungsvertrag handelt es sich - berücksichtigt man das Interesse des Flugreisenden - nicht um ein absolutes, sondern um ein relatives Fixgeschäft. In den meisten Fällen hat ein Passagier/Reisender noch nach Verstreichen der vereinbarten Flugzeiten ein Interesse daran, dass der Luftbeförderungsvertrag erfüllt wird¹⁴.

Nach der Rechtsprechung ist ein Personenbeförderungsvertrag mittels Luftfahrzeugen mit bestimmten Hin- und Rückflugterminen im Linienverkehr ein relatives Fixgeschäft iSd § 919 Satz 2 ABGB, weil Natur und Zweck der vereinbarten Flugtermine schon im Alltag allgemein erkennen lassen, dass der Fluggast an einer verspäteten Leistung kein Interesse mehr hat¹⁵. Das Wesen des Fixgeschäftes liegt darin, dass es bei Verzug automatisch wegfällt, ohne dass der Gläubiger eine Nachfrist setzen oder den Rücktritt erklären müsste¹⁶. Will der Gläubiger

¹⁴ vgl. BGH 28.5.2009, XaZR 113/08.

¹⁵ vgl. RIS-Justiz RS0018434; zur Pauschalreise im besonderen RS0018434, sowie *Apathy* in: *Schwimann/Kodek* (Hgg), ABGB⁴ Rz 2.

¹⁶ vgl. RIS-Justiz RS 0018399.

(Reisender) dennoch die Leistung lieber verspätet als gar nicht erhalten, so muss er dies dem Schuldner unverzüglich anzeigen¹⁷.

Als Ausfluss der Aufklärungs- und/oder Informationspflichten infolge des abgeschlossenen Reisevertrages ist ein Reiseveranstalter verpflichtet, Änderungen, welche nach Vertragsabschluss und noch vor Antritt der Reise bekannt werden und geeignet sind, auf den Ablauf und die Durchführung der Reise auszuwirken oder auf diese einzuwirken, dem Reisenden mitzuteilen. Kommt es zu einer – aus Sicht des Reisenden – wesentlichen Änderung, so steht dem Reisenden die Möglichkeit eines kostenlosen Rücktrittes vom Vertrag offen bzw. hat der Reiseveranstalter die Möglichkeit, eine adäquate Ersatzreise anzubieten. Bei Vorliegen der Voraussetzungen wären grundsätzlich auch Ansprüche auf Ersatz der entgangenen Urlaubsfreude gem. § 31e Abs. 2 KSchG denkbar.¹⁸

Exkurs: Pauschalreiserichtlinie 2015 – Pauschalreisegesetz 2017 (PRG)

Die Pauschalreiserichtlinie 90/314/EWG wird durch Art. 29 der neuen Pauschalreiserichtlinie 2015/2302 vom 25.11.2015 mit Wirkung zum 1.7.2018 aufgehoben werden. Die Bestimmungen der neuen Pauschalreiserichtlinie 2015/2302 sind bis 1.1.2018 in das innerstaatliche Recht zu transformieren, die neuen nationalen Normen ab 1.7.2018 anzuwenden (Art. 28 Abs. 1 und 2 Pauschalreiserichtlinie 2015/2302). Im Gegensatz zu Art. 4 Abs. 6 lit. a der (alten) Pauschalreiserichtlinie 90/314/EWG sieht Art. 11 der (neuen) Pauschalreiserichtlinie 2015/2302 einen Anspruch des Reisenden auf Teilnahme an einer gleichwertigen anderen Pauschalreise nur mehr in modifizierter Version vor. Denn Art. 4 Abs. 6 lit. a der (alten) Pauschalreiserichtlinie 90/314/EWG normierte noch einen Anspruch des Verbrauchers auf Teilnahme an einer Ersatzreise, „*wenn ein Veranstalter... in der Lage ist, ihm eine solche anzubieten*“. Dafür reichte nach Auffassung des österreichischen Gesetzgebers, dass der Veranstalter die Ersatzreise „*in seinem Programm anbietet und sie noch nicht ausgebucht ist*“¹⁹, damit ist/war bloß eine objektive Verfügbarkeit der Reise ausreichend. Art. 11 Abs. 2 lit. b Pauschalreiserichtlinie 2015/2302 ist insofern einschränkender formuliert, als danach der Reisende „*eine andere Pauschalreise – sofern möglich in gleichwertiger oder höherwertiger Qualität – als Ersatz akzeptieren*“ kann

¹⁷ vgl. P. Bydlinski, in KBB⁴ § 919 Rz 1.

¹⁸ Siehe ab 1.7.2017 § 12 Abs 2 PRG idF BGBl 50/2016.

¹⁹ vgl. Erläuterungen RV 809 Blg NR18. GP9.

„sofern ihm der Veranstalter dies anbietet“, was ein individuelles Angebot des Reiseveranstalters an den Reisenden voraussetzen würde.²⁰

2. Auflösung/Kündigung

Grundsätzlich ist aufgrund des zwischen dem Reiseveranstalter und dem Luftfahrtunternehmen geschlossenen Vertrages zu prüfen, ob es sich um ein Vertragsverhältnis auf bestimmte Zeit/unbestimmte Zeit (bei Rahmenverträgen) handelt und ob in diesen Verträgen grundsätzlich eine Lösungsmöglichkeit bzw. eine vorzeitige Lösungsmöglichkeit aus einem wichtigen Grund enthalten ist. Diesfalls ist auf vereinbarte Lösung-/Kündigungsgründe, Kündigungsfristen sowie Kündigungstermine abzustellen.

3. Regeln des Werkvertragsrechts

Ausgehend von der Rechtsprechung²¹, dass dem Luftbeförderungsvertrag die Regeln des Werkvertragsrechtes (innerstaatlich) zu Grunde zu legen sind, trifft ein Luftbeförderungsunternehmen/einen Werkunternehmer eine konkrete und rechtzeitige Warnpflicht seinem Vertragspartner gegenüber, damit letzterer allenfalls noch Dispositionen treffen kann. Der Umfang der Warnpflicht richtet sich jeweils nach den Umständen des Einzelfalles. Unterlässt ein Luftfahrtunternehmen schuldhaft die gebotene Warnung, so haftet es grundsätzlich für den verursachten Schaden.

4. Rechtsfolgen der Auflösung/Kündigung

Grundsätzlich hat ein Flugunternehmen den Reiseveranstalter von Ansprüchen der Passagiere auf Schadenersatz, Wandlung oder Minderung freizustellen, soweit sie sich als Auswirkung einer Leistungsstörung im Zusammenhang mit der Luftbeförderung/Nichtdurchführung der Luftbeförderung darstellen.²² Diesbezüglich ist in dem zwischen Luftfahrtunternehmen und Pauschalreiseveranstalter abgeschlossenen Vertrag zu überprüfen, ob Haftungshöchstsummen bei Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen (s. Moneraler Übereinkommen etc.) sowie allfällige Begrenzungen (Verjährung, Verfristung etc.) vereinbart worden sind.

²⁰ Vgl. die Umsetzung in das österr. Recht § 9 Abs 1 sowie insbesondere Abs 2 und 3 PRG 2017.

²¹ vgl. *Rebhahn* in *Zell* (Hg), Kommentar² §§ 1151 ff. ABGB, Rz 134 ff.; *Kletecka/Schauer*, ABGB ON 1.02 § 1165 ABGB Rz 1 ff..

²² Vgl idZ die Bestimmung des § 12 Abs 5 PRG 2017 im Hinblick auf eine allfällige wechselseitige Anrechnung von Ansprüchen nach der Fluggastrechte-Verordnung und dem Gewährleistungs-/ Schadenersatzrecht.

Grundsätzlich kann eine Charterfluggesellschaft Flüge – bei aufrechem Vertrag – nur kündigen, wenn sie diese aus technischen oder betrieblichen Gründen nicht durchführen kann. Sie ist jedoch verpflichtet, dem Veranstalter alle durch die Kündigung entstehenden Kosten und Aufwendungen zu ersetzen²³.

Ein grundloses, eine außerordentliche Kündigung nicht rechtfertigendes Absterben vom Vertrag kann schadenersatzpflichtig machen²⁴.

V. Mögliche Schadenposition

Da Reisende/ Passagiere idR ihre Flüge auch nach den entsprechenden Flugzeiten aussuchen, erwarten sie, auch zu den in den Flugplänen angegebenen Flugzeiten befördert zu werden. Erfolgt die Beförderung nicht zum vereinbarten Termin²⁵, so liegt eine Leistungsstörung vor, aufgrund welcher der Reisende grundsätzlich Ansprüche gegenüber dem Pauschalreiseveranstalter bzw. der Fluglinie²⁶ geltend machen kann.

1. Reisender

a. Vertrag zugunsten Dritter²⁷

Nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes²⁸ ist der Vertrag zwischen einem (verfahrensgegenständlich) Reisebüro und einem buchenden Passagier ein echter Vertrag zu Gunsten Dritter, bei dem Ansprüche daher direkt vom Passagier geltend gemacht werden können. Nach § 881 Abs. 2 ABGB²⁹ ist bei Vorliegen eines Vertrages zu Gunsten eines Dritten der Dritte im Zweifel unmittelbar berechtigt, Ansprüche zu stellen, wenn die Leistung hauptsächlich ihm zum Vorteil gereichen soll. Dies ist bei einem Reisevertrag im Regelfall zu bejahen. Der Rückgriff auf die Rechtsfigur des Vertrages mit Schutzwirkung zu Gunsten Dritter ist daher nicht erforderlich und ist ein Reisender, wenn dieser für seine Familie oder Gruppe bucht, unmittelbar aus dem zu seinen Gunsten geschlossenen Reisevermittlungsvertrag

²³ vgl. *Wilhelm Pompel*, Tourismusmanagement 1, Beschaffungsmanagement, Springer-Verlag 1994.

²⁴ vgl. *Koziol/Welser-Zöchling-Jud*, ABGB Band 2¹⁴ Rz 74.

²⁵ Vgl. in diesem Zusammenhang auch das Rücktrittsrecht des Reisenden nach § 9 Abs 2 PRG 2017.

²⁶ Verordnung 261/2004/EG.

²⁷ Vgl. dazu ausführlich *Parapatis*, Der Vertrag zugunsten Dritter (2011), 165.

²⁸ vgl. OGH vom 26.4.2011, 8 Ob 101/10a.

²⁹ vgl. *Dullinger*, in *Rummel/Lukas* (Hgg), ABGB⁴ § 881, Rz 9 ff.

und Reiseveranstaltungsvertrag forderungs- und auch ersatzberechtigt. Vor dem Hintergrund dieser Entscheidung kann daher davon ausgegangen werden, dass ein Passagier/Reisender, für welchen eine dritte Person einen Luftbeförderungsvertrag abgeschlossen hat, Ansprüche gegen die Fluglinie direkt geltend machen kann, da in diesem Fall der Luftbeförderungsvertrag als ein Vertrag zu Gunsten Dritter zu qualifizieren ist.

b. Leistungsstörung

Leistungsstörungen bei einem Reiseveranstaltungsvertrag iSd § 31b KSchG, die nach der Abreise eintreten, werden in Umsetzung von Art. 4 Abs. 7 der maßgeblichen Pauschreiserichtlinie 90/314/EWG des Rates vom 13.6.1990 über Pauschalreisen in § 31e KSchG geregelt. Nach § 31e Abs. 1 KSchG hat der Pauschalreiseveranstalter dann, wenn sich nach der Abreise ergibt, dass ein erheblicher Teil der vertraglich vereinbarten Leistung nicht erbracht wird oder nicht erbracht werden kann, ohne zusätzliches Entgelt angemessene Vorkehrungen zu treffen, damit die Reiseveranstaltung weiter durchgeführt werden kann.³⁰ Nach der Entscheidung des Obersten Gerichtshofes³¹ stellt eine Flugreise mit einem bestimmten Hin- und Rückflugtermin ein relatives Fixgeschäft dar. Sind die übermittelten Flugtickets ungültig – was im konkret zu beurteilenden Fall erst am Flughafen bemerkt wurde – und kann daher eine Pauschalreise kurzfristig nicht angetreten werden, haben die Reisenden Anspruch auf Rückzahlung des Reisepreises und Schadenersatz wegen entgangener Urlaubsfreude. Gleiches wird, da die Flugtickets infolge Einstellung der Flugstrecke wohl ihre Gültigkeit nicht mehr haben, in analoger Anwendung zu berücksichtigen sein.

2. Pauschalreiseveranstalter

Grundsätzlich können daher im Falle einer Einstellung einer Flugstrecke allenfalls dadurch eintretende kausale Schäden geltend gemacht werden, wobei den Pauschalreiseveranstalter jedoch einerseits eine Schadenminderungspflicht trifft, andererseits allfällige Haftungsbegrenzungen in den zu Grunde liegenden Verträgen/Allgemeinen Geschäftsbedingungen, sowie aus allfälligen internationalen Verträgen/Übereinkommen zu beachten sind.

³⁰ Vgl. idZ die Neuerungen durch das PRG 2017, insbesondere §§ 11, 12 PRG 2017.

³¹ vgl. OGH 26.11.2015, 9 Ob 50/15s.

Für eine mögliche Haftung wegen Nichtbeförderung und Annullierung gilt das jeweilig anwendbare/ vereinbarte Recht, soweit nicht das Unionsrecht der Europäischen Gemeinschaft vorrangig Sonderregelungen enthält. Auslegungen des nationalen Luftbeförderungsrechts/Verträge dürfen dabei nicht mit Auslegungsfragen der EU-Fluggastrechteverordnung kombiniert werden. Der Anwendungsbereich der Fluggastrechteverordnung als sekundärer Akt der Europäischen Union ist autonom aus sich heraus gemeinschaftsrechtlich zu klären.

Bei Vorliegen der Voraussetzungen – vorbehaltlich einer Prüfung der konkreten vertraglichen Rechtsbeziehungen zwischen Pauschalreiseveranstalter und dem Luftfahrtunternehmen, sowie allfälliger internationaler Abkommen - erscheint daher grundsätzlich die Geltendmachung von Ansprüchen denkbar.

Zu prüfen ist neben der für die Verfahrensführung entscheidende Frage der Rechtswahl, sowie des Gerichtsstandes die Geltendmachung möglicher Schadenspositionen. Grundsätzlich denkbar sind – ohne Anspruch auf Vollständigkeit - jene Aufwendungen,

- welche der Pauschalreiseveranstalter im Vertrauen auf die tatsächliche Durchführung des Fluges getätigt hat (zB Hotelbettenbezugsverträge, Ausflugsreservierungen, Reiseleiter etc. sowie aus der Nichtdurchführung resultierende Stornokosten),
- allenfalls angefallene Produktionskosten für Werbemaßnahmen (Kataloge, Flyer, Internetportale etc.), sowie
- jene Aufwendungen, die infolge Nichtdurchführung oder eingeschränkter oder geänderter Durchführung des Fluges dem Reisenden als Ersatz für zB nicht konsumierte Hotelbetten, zusätzliche Hotelkosten wegen Unterbringung in anderen Hotels, Verkürzung der Aufenthaltsdauer, Entfall einzelner Programmpunkte, Reiseleiter etc. anfallen und sohin als frustriert anzusehen sind, sowie
- der für den Pauschalreiseveranstalter durch die Einstellung der Flugverkehrsstrecke entstandene zeitliche Mehraufwand, insbesondere der Dienstnehmer für Telefonate, Korrespondenz (mit Reisenden etc.) für Umbuchung sowie Informationserteilung und
- allenfalls der dem Pauschalreiseveranstalter dadurch eingetretene Schaden in Form des entgangenen Gewinnes, sowie des Imageverlusts, um „verärgerte“ Reisende zufrieden zu stellen, wobei diesbezüglich die Beweislast den Pauschalreiseveranstalter trifft und dieser den entgangenen Gewinn nachzuweisen hat (Kalkulation etc.).

Grundsätzlich ist daher aufgrund des mit der Einstellung verbundenen entstandenen Mehraufwands (Umbuchung, Telefonate, Überstunden etc.), welcher Reisevermittlern/Reisebüros bzw. Reiseveranstaltern dadurch entstanden ist, mit den Reisenden zu telefonieren, zu kommunizieren, Ersatzbeförderungen anzubieten etc.. Zu überprüfen ist jeweils, ob es sich um einen direkten vertraglichen Anspruch handelt oder ob unter Umständen andere Konstruktionen (Vertrag mit Schutzwirkung zu Gunsten Dritter etc.) bzw. Zurechnungen im Sinne einer Gehilfenkette (§ 1313a ABGB) heranzuziehen sind.

VI. Conclusio

Grundlage einer konkreten Anspruchsprüfung ist daher die vertragliche Gestaltung zwischen dem jeweiligen Pauschalreiseveranstalter und dem Luftfahrtunternehmen (insbesondere auch im Hinblick auf allfällige Rechtswahl, Zuständigkeit etc.). Neben diesem mittelbaren Anspruch sind allfällige Ansprüche des Reisenden u.U. aus der Fluggastrechte-Verordnung wider das ausführende Luftfahrtunternehmen denkbar, welche jedoch nicht Gegenstand dieses Überblicks sind.