

8. Mai 2013

**Revision der Fluggastrechte:
Eine Qualitätsgarantie für alle Flugreisenden!**

Stellungnahme

des Verbraucherzentrale Bundesverbandes e.V.

zum Vorschlag der Kommission KOM (2013) 130 endg.

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr

Wer auf einem Flughafen strandet, findet sich in einer unangenehmen Situation.

Je nach Anlass der Reise verpasst man einen geschäftlichen Termin oder man verbringt die Urlaubszeit nicht unter südlicher Sonne, sondern in Wartehallen. Dazu kommt die Unsicherheit, wie und wann es weitergeht – und ein Gefühl von Machtlosigkeit, weil man auf die Fluggesellschaft angewiesen ist, um dorthin zu kommen, wohin man möchte. Abhängig von der Dauer und den Umständen kann eine Flugstörung körperlich und psychisch sehr belastend werden – vor allem für Passagiere, die lange Reisezeiten nicht gut verkraften. Das trifft häufig für ältere Menschen, Kinder und Menschen mit Behinderungen zu.

Vor diesem Hintergrund hat die Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 wichtige Verbesserungen für die Verbraucher gebracht.

Seit Inkrafttreten der Verordnung können Fluggäste von den Fluggesellschaften Unterstützungsleistungen wie Erfrischungen, Mahlzeiten und Hotelübernachtungen verlangen, wenn ein Flug ausfällt, überbucht oder erheblich verspätet ist. Als Ausgleich für die Unannehmlichkeiten der Flugstörung haben Fluggäste ferner Anspruch auf Entschädigungspauschalen zwischen 250 und 600 Euro.

Die Revision der Fluggastrechteverordnungen soll nun nach dem Willen der Kommission dazu beitragen, die Fluggastrechte wirksamer zu gestalten und einheitlich durchzusetzen. Der vzbv unterstützt dieses Vorhaben.

Der gesetzgeberische Ansatz der Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004 hat sich bewährt. Die Rechte nach der Verordnung sind ein Qualitätssicherungssystem für Fluggäste, das die Auswirkungen von Flugstörungen auf die Fluggäste minimiert und über die Entschädigungspauschalen einen finanziellen Ausgleich für die Unannehmlichkeiten der Flugstörung schafft. Dieses Qualitätssicherungssystem gilt es durch die Revision zu stärken, indem vorhandene Lücken geschlossen werden und insbesondere die Sicherung von Anschlussflügen in die Gesetzgebung mit einbezogen wird. Sicher ist in diesem Zusammenhang auch der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Fluggesellschaften ausreichend Rechnung zu tragen; dies sollte aber nicht dazu führen, dass die Rechte der Fluggäste pauschal verkürzt werden.

Zusammengefasst bewertet der vzbv den Kommissionsvorschlag wie folgt:

1. Der vzbv begrüßt es, dass nach dem Kommissionsvorschlag Entschädigungspauschalen auch in Fällen erheblicher Verspätung fällig werden. Allerdings sieht der vzbv die Zeiten, ab denen die Entschädigungspauschale fällig werden soll, als zu lange an (Art. 6 Abs. 2).
2. Fluggäste sollen in Zukunft Anspruch auf Unterstützungsleistungen und Entschädigungszahlungen auch dann haben, wenn lange Verspätungen dadurch eintreten, dass der Fluggast einen Anschlussflug verpasst. Das ist ein wichtiger Fortschritt aus Verbrauchersicht (Art. 6a).
3. Insgesamt positiv bewertet der vzbv die Neuregelungen zu den Unterstützungsleistungen (Art. 6 Abs. 1 und 6 Abs. 5). Es ist richtig, dass die Fluggäste unabhängig von der Flugentfernung nach 2 Stunden Verspätungsdauer Anspruch auf Mahlzeiten und Erfrischungen haben sollen. Die Wartezeiten für Betreuungspflichten bei Verspätungen auf der Rollbahn sind allerdings zu lang bemessen.
4. Wenig Fortschritt im Sinne verbesserter Rechtsklarheit bringen aus Sicht des vzbv die Regelungen zu „außergewöhnlichen Umständen“, unter welchen die Fluggesellschaften von der Verpflichtung zur Zahlung von Entschädigungspauschalen frei werden können (Art. 2 (m), Art. 5 Abs. 3, Art. 6 Abs. 4 und Anhang I).
5. Wenn im Verlauf einer Reise eine zweite, von der ersten unabhängige Flugstörung auftritt, sollte der Fluggast Anspruch auf eine zweite Ausgleichsleistung haben (Art. 7 Abs. 2).
6. Ausgesprochen kritisch sieht der vzbv die Idee einer freiwilligen Vereinbarung, durch welche die Ausgleichsbestimmungen ersetzt werden können (Art. 7 Abs. 5).
7. Kritisch sieht der vzbv ferner die Einschränkung der Unterstützungsleistungen in Fällen außergewöhnlicher Umstände auf maximal 3 Nächte und auf 100 Euro pro Nacht (Art. 9 Abs. 4).
8. Der Anspruch auf anderweitige Beförderung würde entwertet, wenn die Fluggäste erst ab einer Verspätung von 12 Stunden Anspruch auf anderweitige Beförderung mit einem anderen Luftfahrtunternehmen oder einem anderen Verkehrsträger hätten (Art. 8 Abs. 5).
9. Vertragsrechtliche Regelungen, aufgrund derer die Fluggesellschaft einem Fluggast die Beförderung auf dem Rückflug verweigert wird, weil er den Hinflug nicht angetreten hat, sollten gänzlich ausgeschlossen werden (Art. 4 Abs. 4).
10. Insgesamt positiv sieht der vzbv die Regelungen zur Durchsetzung der Fluggastrechte (Art. 16, 16a). Verbesserungen schlägt der vzbv in drei Punkten vor:
 - Es sollte klarer zum Ausdruck gebracht werden, dass außergerichtliche Streitschlichtungssysteme möglichst flächendeckend für alle Fluggesellschaften eingerichtet werden sollen.
 - Die Durchsetzung der Fluggastrechte mit den Mitteln des Ordnungsrechts sollte klarer von der außergerichtlichen Streitbeilegung getrennt werden.
 - Es sollte klargestellt werden, dass Fluggäste in begründeten Fällen auch nach Ablauf der Dreimonatsfrist Beschwerden einreichen können.

Im Einzelnen nimmt der vzbv zum Kommissionsvorschlag folgendermaßen Stellung:

- 1. Der vzbv begrüßt es, dass nach dem Kommissionsvorschlag Entschädigungspauschalen auch in Fällen erheblicher Verspätung fällig werden. Allerdings sieht der vzbv die Zeiten, ab denen die Entschädigungspauschale fällig werden soll, als zu lange an (Art. 6 Abs. 2).**

Der EuGH ist im Falle Sturgeon davon ausgegangen, dass eine Verspätung von mehr als drei Stunden so erheblich ist, dass sie nach dem von der Verordnung Nr. 261/2004 beabsichtigten Schutzniveau einer Annullierung gleichzusetzen sei. Die Kommission beabsichtigt nach der Begründung ihres Vorschlags nicht, das Schutzniveau der Verordnung abzusenken, sondern im Gegenteil die Fluggastrechte wirksam und einheitlich durchzusetzen. Auch das Impact Assessment der Kommission nennt ein hohes Niveau im Verbraucherschutz als Ziel der Revision (S. 24). Dazu passt es nicht, dass die Grenze der für die Entschädigungspauschalen relevanten Verspätungsdauer so massiv nach oben gesetzt wird (Art. 6 Abs. 2).

Während der EuGH die Entschädigungspauschale schon nach einer Verspätungsdauer von drei Stunden für geboten hält, setzt die Kommission die Grenze für Flüge innerhalb der EU bei fünf Stunden an, für Reisen aus oder nach Drittländern bei neun und zwölf Stunden.

Der vzbv wendet sich nicht grundsätzlich dagegen, der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Fluggesellschaften stärker Rechnung zu tragen. Aus Sicht des vzbv ist aber nicht hinreichend dargelegt, dass eine so erhebliche Einschränkung des Entschädigungsanspruchs erforderlich ist. Der vzbv schlägt vor, dass für eine sachgerechte Entscheidung des Gesetzgebers die Auswirkungen des Kommissionsvorschlags auf die Verbraucher konkreter dargelegt werden. Insbesondere lässt das Impact Assessment der Kommission nicht erkennen, welcher Anteil von verspätet eintreffenden Fluggästen durch den Kommissionsvorschlag im Vergleich zum Sturgeon-Urteil ihren Entschädigungsanspruch verlieren würden.

Außerdem ist aus Sicht des vzbv nicht hinreichend dargelegt, welche wirtschaftlichen Zwänge auf Seiten der Fluggesellschaften es notwendig machen, für Reisen aus oder nach Drittländern die Verspätungszeiten so stark nach oben zu setzen. Soweit es tatsächlich wirtschaftlichen Zwänge gibt, sollte auf diese angepasst und angemessen reagiert werden, ohne aber das Prinzip der Entschädigungspauschalen bei langen Verspätungen durch sehr lange Wartezeiten faktisch zu entwerten.

- 2. Fluggäste sollen in Zukunft Anspruch auf Unterstützungsleistungen und Entschädigungszahlungen auch dann haben, wenn lange Verspätungen dadurch eintreten, dass der Fluggast einen Anschlussflug verpasst. Das ist ein wichtiger Fortschritt aus Verbrauchersicht (Art. 6a).**

Für die Qualität einer Reise aus Verbrauchersicht ist die gesamte Reisedauer entscheidend. Dabei kommt es besonders auf die Garantie von Anschlussverbindungen an. Daher müssen die Fluggastrechtere Regelungen auch Störungen durch eine Unterbrechung der Reisekette erfassen. Dem trägt der Kommissionsvorschlag Rechnung (Art. 6a).

Zu begrüßen ist insbesondere, dass die Entschädigungsregelung auch dann greift, wenn man von einem Verkehrsträger auf einen anderen wechselt (Art. 3 Abs. 4). Das ist auch aus ökologischer Sicht wichtig. Durch „Rail&Fly“-Tickets lassen sich ökologisch belastende Inlandsflüge vermeiden; aus Kundensicht attraktiv sind solche Angebote aber nur dann, wenn auch mit Blick auf die Kundenrechte Bahnfahrt und

Flug als Einheit gesehen werden. Insbesondere braucht der Kunde die Sicherheit, dass er auch im Falle einer Zugverspätung baldmöglichst und ohne zusätzliche Kosten an den Zielort gelangen wird.

Missverständlich ist in der deutschen Fassung von Art. 3 Abs. 4 die Bezeichnung „Anschlussflug“ für den Teil der Reise, der mit einem anderen Verkehrsträger durchgeführt wird. Das suggeriert, dass die Fluggastrechte nur insoweit greifen, als die Beförderung mit Bahn oder Bus zeitlich dem Flug nachfolgt (anders als die englischsprachige Fassung: „Connecting flight“). Aus der Definition von „Anschlussflug“ in Art. 1 (o) – *neu* ergibt sich zwar, dass es auf die Reihenfolge nicht ankommt; das könnte aber durch eine andere Begriffswahl wie „Verbindungsflug“ oder „verbindender Flug“ klarer zum Ausdruck gebracht werden.

Konkretisiert werden müsste der Bezug zwischen den Fluggastrechtregelungen und den Fahrgastrechtregelungen im Bereich von Bus und Bahn. Die Formulierung in Art. 3 Abs. 4 legt nahe, dass die Fluggastrechtregelungen die Fahrgastrechte nach den Verordnungen (EG) Nr. 181/2011 und 1371/2007 verdrängen würde. Das wird aber nicht explizit gesagt.

3. Insgesamt positiv bewertet der vzbv die Neuregelungen zu den Unterstützungsleistungen (Art. 6 Abs. 1 und 6 Abs. 5). Es ist richtig, dass die Fluggäste unabhängig von der Flugentfernung nach 2 Stunden Verspätungsdauer Anspruch auf Mahlzeiten und Erfrischungen haben sollen. Die Wartezeiten für Betreuungspflichten bei Verspätungen auf der Rollbahn sind allerdings zu lang bemessen.

Betreuungsleistungen in Form von Mahlzeiten und Erfrischungen sollen nach dem Kommissionsvorschlag generell nach 2 Stunden Verspätungsdauer fällig werden. Der Bezug zur Flugentfernung soll insoweit entfallen (Art. 6. Abs. 1 i).

Positiv ist auch zu vermerken, dass die Betreuungspflichten für Verspätungen auf der Rollbahn explizit geregelt werden (Art. 6 Abs. 5). Wiederkehrende Nachrichten, dass Fluggäste über Stunden im Flugzeug festgehalten worden sind, belegen, dass es hier einen Regelungsbedarf gibt. Allerdings sollten diese Regelungen den Bedürfnissen der Verbraucher besser gerecht werden: Toiletten und Trinkwasser, Beheizung oder Kühlung der Kabine sowie medizinische Versorgung sind nicht erst nach einer Stunde, sondern ständig zur Verfügung zu stellen. Den Fluggästen sollte das Aussteigen nicht erst nach fünf Stunden Wartezeit auf der Rollbahn, sondern nach zwei Stunden ermöglicht werden. Das ist besonders für diejenigen Fluggäste wichtig, die lange Sitzzeiten schlecht verkraften.

4. Wenig Fortschritt im Sinne verbesserter Rechtsklarheit bringen aus Sicht des vzbv die Regelungen zu „außergewöhnlichen Umständen“, unter welchen die Fluggesellschaften von der Verpflichtung zur Zahlung von Entschädigungspauschalen frei werden können (Art. 2 (m), Art. 5 Abs. 3, Art. 6 Abs. 4 und Anhang I).

Positiv ist die Regelung in Art. 5 Abs. 3 und 6 Abs. 4, welche klarer als bisher das Verhältnis zwischen den außergewöhnlichen Umständen und der Verspätung oder Flugänderung beschreiben: Hiernach muss zunächst einmal das Vorliegen eines außergewöhnlichen Umstandes nachgewiesen werden, dieser muss sich sodann auf den betreffenden Flug oder den vorangegangenen Flug ausgewirkt haben, und infolgedessen muss es der Fluggesellschaft unter allen zumutbaren Maßnahmen unmöglich geworden sein, die Annullierung, Verspätung oder Flugplanänderung zu

vermeiden.

Was genau unter einem „außergewöhnlichen Umstand“ zu verstehen ist, bleibt aber auch nach dem Kommissionsvorschlag unklar. Die Begriffsdefinition in Art. 2 (m) beschreibt den grundsätzlichen Gedanken des „außergewöhnlichen Umstandes“ als eines von außen auf die Fluggesellschaft eintreffenden, von dieser nicht beherrschbaren Umstandes zutreffend, aber noch sehr allgemein.

Der Anhang I versucht mit Regelbeispielen den Begriff des „außergewöhnlichen Umstandes“ weiter einzugrenzen, schafft damit aber zusätzliche Probleme und Unklarheiten. So ist es nicht überzeugend, dass alle technischen Probleme, die während der Durchführung eines Fluges auftreten, automatisch als „außergewöhnliche Umstände“ anzusehen seien (Anhang I, Nr. 1 ii). Wenn „Wetterbedingungen, die mit der Flugsicherheit nicht zu vereinbaren sind“, als außergewöhnliche Umstände angesehen werden, stellt sich die Frage, wie der Fall zu werten ist, dass einige Flugzeuge trotz widriger Wetterbedingungen starten und landen können, andere aber nicht (Anhang I, Nr. 1 vi). Schließlich sind Arbeitsstreitigkeiten beim ausführenden Luftfahrtunternehmen von diesem in gewissem Umfang beherrschbar und daher nicht automatisch als „außergewöhnliche Umstände“ einzuordnen (Anhang I, Nr. 1 vii).

Mit Blick auf diese Schwierigkeiten stellt sich die Frage, ob ein Katalog von Regelbeispielen, der Teil der Verordnung selbst ist, tatsächlich zu mehr Rechtsklarheit beitragen kann. Vorzugswürdig wäre es womöglich, die allgemeine Beschreibung des „außergewöhnlichen Umstandes“ in Art. 2 zu konkretisieren, Fallbeispiele aber nicht in die Verordnung selbst aufzunehmen, sondern nur in beschreibende Auslegungsdokumente, die aber keine Gesetzeskraft haben.

5. Wenn im Verlauf einer Reise eine zweite, von der ersten unabhängige Flugstörung auftritt, sollte der Fluggast Anspruch auf eine zweite Ausgleichsleistung haben (Art. 7 Abs. 2).

Wenn sich der Fluggast nach einer Annullierung oder erheblichen Verspätung für die Fortsetzung seiner Reise entscheidet, soll er nach dem Kommissionsvorschlag bis zum Erreichen seines Endziels nur einmal Anspruch auf Ausgleichsleistungen haben, auch wenn bei der anderweitigen Beförderung ein weiterer Flug annulliert oder ein Anschlussflug verpasst werden sollte. Das erscheint sachgerecht, wenn die zweite Flugstörung auf demselben Grund beruht wie die erste, nicht jedoch, wenn die zweite Flugstörung von der ersten ganz unabhängig ist.

6. Ausgesprochen kritisch sieht der vzbv die Idee einer freiwilligen Vereinbarung, durch welche die Ausgleichsbestimmungen ersetzt werden können (Art. 7 Abs. 5).

Wenn die freiwillige Vereinbarung vor dem Flug abgeschlossen wird, besteht das Risiko, dass dem Fluggast standardmäßig eine Rechtsverzichtserklärung unterbreitet wird. Die Situation wäre dann ähnlich wie bei Datenschutzerklärungen oder allgemeinen Geschäftsbedingungen, die häufig angenommen werden, ohne dass der Verbraucher den genauen Inhalt der unterzeichneten Vereinbarung voll erfasst hat. Die Komplexität des Verbraucheralltags sollte möglichst nicht durch zusätzliche Wahlentscheidungen belastet werden wie mit der Frage nach der Reichweite der geltenden Verbraucherrechte. Stattdessen sollten Fluggastrechte ein Qualitätssicherungssystem sein, das für alle Flüge und alle Fluggäste gilt.

Es gäbe die Möglichkeit, den Rechtsverzicht auf die Situation zu beschränken, in der die Flugstörung bereits eingetreten ist. Aber in dieser Situation ist der Fluggast unter Umständen desorientiert und verunsichert und kann deshalb die Tragweite des Rechtsverzichts nicht hinreichend erfassen.

7. Kritisch sieht der vzbv ferner die Einschränkung der Unterstützungsleistungen in Fällen außergewöhnlicher Umstände auf maximal 3 Nächte und auf 100 Euro pro Nacht (Art. 9 Abs. 4).

Die Regelung verfolgt offensichtlich das Ziel, die Fluggesellschaften gegen unzumutbare finanzielle Belastungen in ähnlichen Fällen wie der Vulkanascheeruptionen des Jahres 2010 zu schützen. Daraus den Schluss zu ziehen, dass generell die Unterstützungsleistungen zu kürzen seien, ist aber aus Verbrauchersicht zu weitreichend. Die Unterstützungsleistungen für die Fluggäste in Fällen außergewöhnlicher Umstände gehen keinesfalls in allen Fällen an die Grenze der finanziellen Leistungsfähigkeit der Fluggesellschaften; andererseits kann es für Verbraucher schnell zu einer unzumutbaren Belastung werden, ohne Unterstützungsleistungen der Fluggesellschaft in einem fremden Land die Zeit bis zur Weiterbeförderung zu überbrücken.

Positiv ist zu vermerken, dass die Einschränkung der Unterstützungsleistungen für besonders schutzbedürftige Personen nicht gelten sollen (Art. 11 Abs. 3). Ob hierfür tatsächlich immer eine vorige Unterrichtung gefordert werden sollte, ist noch weiter zu prüfen.

8. Der Anspruch auf anderweitige Beförderung würde entwertet, wenn die Fluggäste erst ab einer Verspätung von 12 Stunden Anspruch auf anderweitige Beförderung mit einem anderen Luftfahrtunternehmen oder einem anderen Verkehrsträger hätten (Art. 8 Abs. 5).

Vor allem bei Flügen mit geringer Entfernung wäre es für die Fluggäste eine unzumutbare Belastung, Wartezeiten bis zu 12 Stunden in Kauf zu nehmen, um der Fluggesellschaft die Möglichkeit zu geben, die Weiterbeförderung selbst zu bewerkstelligen.

9. Vertragsrechtliche Regelungen, aufgrund derer die Fluggesellschaft einem Fluggast die Beförderung auf dem Rückflug verweigert wird, weil er den Hinflug nicht angetreten hat, sollten gänzlich ausgeschlossen werden (Art. 4 Abs. 4).

Der Kommissionsvorschlag stellt den Fall des „Cross Ticketing“ der Überbuchung gleich. Dadurch bekommt der Fluggast, dem der Flug verweigert wurde, Ausgleichsleistungen und Unterstützungsleistungen. Nicht klar geregelt ist aber, dass der Fluggast primär einen Anspruch auf die Beförderungsleistung hat, dass also der Ausschluss von der Beförderung rechtswidrig ist. Das – und nicht die Ersatz- und Unterstützungsleistungen – sollte Kern der Regelung sein. Die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs klar entschieden hat, dass eine Klausel unwirksam ist, die es dem Fluggast verwehrt, eine Beförderungsleistung nur teilweise in Anspruch zu nehmen (vgl. BGH, Urteil vom 29. April 2010 - Xa ZR 5/09 und Xa ZR 101/09).

10. Insgesamt positiv sieht der vzbv die Regelungen zur Durchsetzung der Fluggastrechte (Art. 16, 16a).

Verbesserungen schlägt der vzbv in drei Punkten vor:

- **Es sollte klarer zum Ausdruck gebracht werden, dass außergerichtliche Streitschlichtungssysteme möglichst flächendeckend für alle Fluggesellschaften eingerichtet werden sollen.**
- **Die Durchsetzung der Fluggastrechte mit den Mitteln des Ordnungsrechts sollte klarer von der außergerichtlichen Streitbeilegung getrennt werden.**
- **Es sollte klargestellt werden, dass Fluggäste in begründeten Fällen auch nach Ablauf der Dreimonatsfrist Beschwerden einreichen können.**

Bislang sind die positiven Effekte der Fluggastrechte bei den Verbrauchern nur unvollständig angekommen, weil die Fluggastrechte in der Rechtspraxis nur unzureichend eingehalten worden sind und die Fluggäste zur Durchsetzung ihrer Ansprüche auf den Gerichtsweg angewiesen waren. In Deutschland hat inzwischen der Gesetzgeber mit einem Schlichtungsgesetz für den Luftverkehr den Weg frei gemacht für die Einrichtung einer außergerichtlichen Schlichtungsstelle. Das ist aus Verbrauchersicht ein großer Gewinn, weil die Fluggäste ihre Rechte nun einfach, unkompliziert und kostengünstig durchsetzen können.

Es ist daher sehr zu begrüßen, dass der Kommissionsvorschlag ebenfalls die Einrichtung von **außergerichtlichen Schlichtungsstellen** vorsieht (Art. 16a Abs. 3). Allerdings sollte sichergestellt werden, dass diese Schlichtungsstellen auch möglichst von allen Fluggesellschaften anerkannt werden. Dies ist durch gesetzgeberischen Zwang nicht zu erreichen; der Gesetzgeber kann aber das Ziel deutlich machen, dass allen Fluggästen ein Schlichtungsangebot offenstehen soll, etwa mit folgender Formulierung: „Für alle vom Gebiet des Mitgliedsstaates ausgehenden und dort eingehenden Flugverbindungen soll ein Angebot zur außergerichtlichen Beilegung von Streitfällen zwischen Luftfahrtunternehmen und Fluggästen zur Verfügung stehen.“

Überarbeitet werden sollte der Kommissionsvorschlag insoweit, als die **ordnungsrechtlichen Durchsetzungsbefugnisse** auch **zivilrechtliche Fragen** umfassen soll. Das betrifft die Regelung in Art. 16 Abs. 2 S. 4, wonach die nationale Durchsetzungsstelle auch Durchsetzungsmaßnahmen zu individuellen Beschwerden beschließen kann, und die Regelung in Art. 6b der Verordnung 2027/97, wonach die nationale Durchsetzungsstelle auch die Bedingungen von Beförderungsverträgen im Luftverkehr überwachen soll. In Deutschland ist das Luftfahrtbundesamt mit der ordnungsrechtlichen Durchsetzung der Fluggastrechte betraut, die Schlichtungsstelle ist Anlaufstelle für Fluggäste zur Durchsetzung zivilrechtlicher Ansprüche, und mit Mitteln des Verbandsklagerechts werden Gesetzesverstöße in allgemeinen Geschäftsbedingungen kontrolliert. Diese Aufgabenteilung hat sich bewährt und sollte durch die Revision der Fluggastrechteverordnung nicht in Frage gestellt werden.

Der Kommissionsvorschlag verlangt schließlich, dass ein Fluggast eine Beschwerde aufgrund seiner Rechte nach der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 **innerhalb von drei Monaten nach der tatsächlichen oder geplanten Durchführung des Fluges** einreichen muss. Unklar ist, was diese Vorschrift bezweckt. Sollte es sich um eine Ausschlussfrist ähnlich der in § 651g BGB zum Pauschalreiserecht handeln, so sollte das klarer zum Ausdruck gebracht werden; außerdem müsste ähnlich wie in § 651g BGB eine Ausnahme vorgesehen werden für den Fall, dass dem Fluggast die Einhaltung der Frist ohne sein Verschulden unmöglich war (vgl. § 651g BGB: „Nach

Ablauf der Frist kann der Reisende Ansprüche nur geltend machen, wenn er ohne Verschulden an der Einhaltung der Frist verhindert worden ist.“). Wenn es sich um ein Rückflugticket handelt, sollte die Frist erst ab der Beendigung des Rückflugs zu laufen beginnen – auch dies in Analogie zum Pauschalreiserecht, wo die Frist mit Beendigung der Reise insgesamt zu laufen beginnt. Außerdem sollten die Fluggesellschaften auf die Frist im Rahmen ihrer sonstigen Informationspflichten deutlich hinweisen.