

Wenn einer eine Reise tut ...

STEFAN PERNER
MARTIN SPITZER

ÖJZ 2026/60

In der Editorialplanung gibt es jahreszeitliche Fixstarter. Im Winter bieten sich Rechtsfragen rund um den Wintersport an, wofür neben dem medial vielbeachteten Prozess um die grob fahrlässige Tötung durch Zurücklassen bei einer Großglockner-Besteigung und Fragen rund um die Kostentragung für Helikopter-Rettungsaktionen auch genug Stoff für Schadenersatz gewesen wäre, denn an verschuldeten Unfällen mangelt es nicht. Eine Dunkelfeldstudie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KFV) hat etwa ergeben, dass 23% der Befragten im letzten Jahr betrunken auf Österreichs Pisten unterwegs waren. Jede zehnte Person konsumiert beim Wintersport sogar regelmäßig Alkohol.

Das Wintereditorial fiel dieses Jahr aktuellen Themen zum Opfer. Damit das Sommereditorial auch wirklich erscheint, kommt es sicherheitshalber gleich zum meteorologischen Sommerbeginn. Rechtsfragen rund um die anstehende Reisezeit haben ohnehin Saison. Sie beginnen mit zeitlosen Klischees, die nur begrenzt Lust auf Urlaub wecken: Ein deutscher Pauschalreisender klagte Preisminderung ein, weil in seinem Hotel auf Kos keine Liegen frei waren, obwohl die Familie bereits um 6.00 Uhr (!) aufgestanden sei, um – erfolglos – Liegen zu besetzen. Das AG Hannover (527 C 9826/25) sprach 15% Minderung zu, weil der Veranstalter trotz Beanstandung nicht eingeschritten war.

Vor allem aber ist gerade die PauschalreiseRL verabschiedet worden (2026/1024; Umsetzung bis Ende September 2028, Anwendung ab Ende März 2029), die allerdings eher eine Novelle der bestehenden ist. Sie bringt nämlich (nur) punktuelle Neuerungen zu Informationspflichten, Insolvenzschutz und Beschwerdemanagement. Neu sind allerdings Regeln über Gutscheine (Art 12a), die der Anbieter in bestimmten Fällen statt Erstattungsansprüchen vorschlagen darf.

Unverändert bleiben die reiserechtlichen Regelungen zur Preisminderung (§ 12 Abs 1 PRG), für die sich die österreichischen Gerichte an der Wiener Liste orientieren und für die es gerade aktuelles kreuzfahrtrechtliches Fallmaterial gibt: Aufgrund des Irankriegs entfielen etwa geplante Hafentopps, mehrere Schiffe großer Reedereien lagen in Abu Dhabi und Doha fest. Zuletzt führte der Ausbruch des Hantavirus dazu, dass ein Kreuzfahrtschiff seine Reise nicht wie geplant durchführen konnte. Dass es keine Landgänge gibt, ist vertragswidrig (vgl BGHS Wien 7 C 444/22b), auch eine „bloße“ Routenänderung kann zur Minderung führen (BGH X ZR 15/11). Bleibt ein Schiff ganz im Hafen, kann es noch so luxuriös sein, die Reisepreisminderung wird dennoch erheblich sein, weil eine Kreuzfahrt mehr als ein Hotelaufenthalt auf dem Wasser sein soll.

Auch die durch die Blockade der Straße von Hormus steigenden Energiepreise haben in Erinnerung gerufen, dass sich die Rahmenbedingungen bei Reisen rasch verändern können. Das

kann Auswirkungen auf die Erfüllung haben, wenn etwa ein Flug gestrichen wird, weil Treibstoff gar nicht verfügbar ist oder – es gibt keine Kerosinpreisbremse – exorbitant teuer wird. Dass eine solche Nichterfüllung jedenfalls zu bereicherungsrechtlichen Rückabwicklungsansprüchen des Kunden führt, ist klar. Wie steht es aber um eine Entschädigung? In ihren aktuellen Leitlinien C(2026) 3172 greift die Kommission diese Frage auf, um die FluggastrechteVO 261/2004 – mit Autorität, aber dennoch nicht verbindlich – auszulegen. Eine Entschädigungspflicht nach der VO entfällt, wenn sich die Airline auf „außergewöhnliche Umstände“ berufen kann. Die Leitlinien anerkennen zwar, ein Treibstoffmangel, der zur – unvermeidlichen – Annullierung führt, weil nicht geflogen werden kann, „*may be considered an ,extraordinary circumstance‘*“. Immerhin! Aber: Annullierungen „*caused by exceptionally high fuel prices [...] cannot be considered as constituting ,extraordinary circumstances‘*“ und sollen nach der Kommission offenbar zu Ersatzansprüchen führen.

Damit ist die Kommission aber ohnehin auf einer Linie mit dem EuGH, der die Bestimmung traditionell passagierfreundlich auslegt. Als ein Pilot kurz vor dem Flug an einem plötzlichen Herzinfarkt verstarb, weshalb nicht geflogen werden konnte, dachte nur der unbefangene Betrachter an ein außergewöhnliches Ereignis, nicht der Gerichtshof (C-156/22): Das Flugunternehmen müsse nämlich „*bei der Planung der Einsätze und der Arbeitszeiten seiner Beschäftigten mit solchen unvorhergesehenen Ereignissen rechnen (Rz 23)*“. Dass das Unglück nicht am Heimatflughafen passierte und sich die gesamte Crew wegen des Unglücks für flugunfähig erklärt hatte, spielte dafür keine Rolle.

Es kann aber natürlich auch sein, dass eine Reise zwar stattfindet, aber ein Passagier trotzdem nicht mitdarf. Dass eine Airline betrunkenen Passagieren die Mitnahme verweigern darf, ohne vertragsbrüchig zu werden, haben Gerichte schon öfter entschieden (vgl zB AG München 182 C 18938/18), Sommerurlaube bieten auch hier reichlich Anschauungsmaterial. Kreuzfahrtpassagiere dürfen aber beruhigt sein (oder das Gegenteil): Das Urinieren in ein Glas in einer Bar auf dem Kreuzfahrtschiff begründete nach dem LG Düsseldorf (22 O 131/23) kein Recht, den Passagier sofort und ohne Abmahnung von Bord zu verweisen. Immerhin: Das Verhalten könne „*allenfalls als störend und unangemessen und zugleich als Nebenpflichtverletzung des Reisevertrages angesehen werden*“.

Nicht nur Fluglinien und Reedereien sind von Störungen in der Vertragsabwicklung betroffen: Kürzlich wurde berichtet, dass die ÖBB in Wien-Meidling einen überfüllten Railjet mit polizeilicher Hilfe räumen lassen musste. Um den Slogan „Nerven sparen, Bahn fahren“ in die Tat umzusetzen, wären Sitzplatzreservierungen notwendig gewesen: Wer „nur“ ein Ticket erwerbe, habe bloß das Recht, am gebuchten Tag zu fahren, für einen konkreten Zug bedarf es noch des Sitzplatzes für € 3,-. Das klingt nach einem weiteren Editorial zu AGB-Kontrolle und Zusatzentgelten. Aber das kann hoffentlich bis nach dem Sommerurlaub warten.