



REPUBLIK ÖSTERREICH  
Landesgericht Korneuburg

22 R 123/20y

Das Landesgericht Korneuburg als Berufungsgericht hat durch die Richter Mag Iglseider als Vorsitzenden sowie Mag Rak und Mag Jarec LL.M. in der Rechtssache der klagenden Partei **Airhelp Ltd**, 9B Amtel Building, 148 Des Voeux Road, Central Hong Kong (HK), vertreten durch Stanonik, Rechtsanwälte in 1010 Wien, Salztorgasse 2/15, wider die beklagte Partei **Austrian Airlines AG**, 1300 Wien-Flughafen, Office Park 2, vertreten durch Brenner & Klemm, Rechtsanwälte in 1050 Wien, Wiedner Hauptstraße 120/5.1, wegen **EUR 300,--** samt Anhang, aus Anlass der Berufung der beklagten Partei gegen das Urteil des Bezirksgerichts Schwechat vom 06.04.2020, 23 C 1580/19d-8, in nicht öffentlicher Sitzung den

### **B e s c h l u s s**

gefasst:

[I] Dem Gerichtshof der Europäischen Union werden gemäß Artikel 267 AEUV folgende **Fragen zur Vorabentscheidung** vorgelegt:

[1] Ist Artikel 3 Abs 1 der Verordnung (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 (Fluggastrechte-VO), dahin auszulegen, **dass die Verord-**

nung auch auf eine einheitlich gebuchte, aus zwei Teilflügen bestehende Flugverbindung, bei der beide Teilflüge von einem (vom selben) Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durchgeführt werden sollen, anzuwenden ist, wenn sowohl der Abflugort des ersten Teilfluges als auch der Ankunftsort des zweiten Teilfluges in einem Drittstaat liegen, und nur der Ankunftsort des ersten Teilfluges und Abflugort des zweiten Teilfluges im Gebiet eines Mitgliedsstaates liegt?

*Für den Fall, dass Frage [1] bejaht wird:*

[2] Ist Art 5 Abs 1 lit c Nr iii der Verordnung (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 (Fluggastrechte-VO), dahin auszulegen, **dass der Fluggast auch dann Anspruch auf Ausgleichsleistung nach Artikel 7 Abs 1 der Verordnung hat, wenn er mit der ihm angebotenen anderweitigen Beförderung das Endziel zwar planmäßig nicht mehr als zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit des annullierten Fluges erreichen würde, es aber tatsächlich nicht innerhalb dieses zeitlichen Rahmens erreicht.**

[II] Das Verfahren wird bis zum Einlangen der Vorentscheidung des Gerichtshofes der Europäischen Union gemäß § 90a Abs 1 GOG ausgesetzt.

#### **B e g r ü n d u n g :**

Der Fluggast N\*\*\*\*\* T\*\*\*\*\* verfügte über eine bestätigte Buchung für die von der Beklagten durchzuführende Flugverbindung

- OS 656 von Chişinău (KIV) nach Wien (VIE) mit den geplanten Flugzeiten am 29.05.2019, 15:55 Uhr bis 16:40 Uhr, und

- OS 25 von VIE nach Bangkok (BKK) mit den geplanten Flugzeiten 29.05.2019, 23:20 Uhr bis 30.05.2019, 14:20 Uhr.

Der Flug OS 656 wurde weniger als sieben Tage vor dem geplanten Abflug annulliert. Die Beklagte buchte daher den Fluggast auf den Flug TK 68 von İstanbul (IST) nach BKK mit den geplanten Flugzeiten 30.05.2019, 01:25 Uhr bis 15:00 Uhr um. (Auf welche Weise und zu welchen Zeiten der Fluggast von KIV nach IST befördert wurde, war nicht feststellbar.) Der Flug TK 68 erreichte BKK um 16:47 Uhr, sohin mit einer Verspätung von 1 Stunde 47 Minuten.

Der Fluggast hätte also mit dem Flug TK 68 sein Endziel BKK um 40 Minuten später als mit dem von ihm ursprünglich gebuchten Flug OS 25 - wäre dieser planmäßig durchgeführt worden - erreicht. Die tatsächliche Verspätung des Fluges TK 68 gegenüber der planmäßigen Ankunft des Fluges OS 25 betrug jedoch 2 Stunden 27 Minuten.

(Der Flug OS 25 - der nicht annulliert wurde, den der Fluggast aber nicht nutzen konnte, weil der Zubringerflug OS 656 annulliert worden war - erreichte BKK übrigens um 15:15 Uhr, somit mit einer Verspätung von 55 Minuten.)

Die Entfernung KIV - BKK beträgt nach der Großkreis-methode mehr als 3.500 km.

Der Fluggast trat seinen Anspruch gemäß Art 7 Fluggastrechte-VO an die Klägerin ab; diese nahm die Abtretung an.

Die **Klägerin** begehrt - gestützt auf Artikel 5 Abs 1 lit c iVm Artikel 7 Abs 1 lit c, Abs 2 der Fluggastrechte-VO den Zuspruch von EUR 300,-- und bringt im Wesentlichen vor, der Fluggast habe Anspruch auf eine Ausgleichsleistung, weil ihm die Beklagte keine Ersatzbeförderung

angeboten habe, mit der er sein Endziel BKK innerhalb von zwei Stunden nach der geplanten Ankunft des Fluges OS 25 tatsächlich erreichen habe können. Die Beklagte sei allerdings zur Kürzung des Anspruchs gemäß Art 7 Abs 2 der VO berechtigt, weil er sein Endziel innerhalb von vier Stunden erreicht habe.

Die **Beklagte** bestreitet das Klagebegehren, beantragt die Klagsabweisung und bringt zusammengefasst vor, dass dem Fluggast ein Ausgleichsanspruch nicht zustehe, weil der Flug TK 68 planmäßig um 15:00 Uhr angekommen wäre.

Das in erster Instanz berufene Bezirksgericht Schwechat gab mit dem angefochtenen **Urteil** dem Klagebegehren statt. Ausgehend vom eingangs wiedergegebenen unstrittigen - bzw gemäß § 501 der österreichischen Zivilprozessordnung (ZPO) angesichts des geringen Streitwerts unbekämpfbar - festgestellten Sachverhalt kam es in rechtlicher Hinsicht zur Auffassung, dass sich aus dem Wortlaut der Verordnung eindeutig ergebe, dass [im Rahmen des Art 5 Abs 1 lit c Nr iii Fluggastrechte-VO] auf den Vergleich der planmäßigen Ankunftszeit des ursprünglichen Fluges mit der Zeit des tatsächlichen Erreichens des Endziels mit der Alternativbeförderung ankomme. Ein Luftfahrtunternehmen sei daher nur dann von der Zahlung eines Ausgleichsanspruchs befreit, wenn der Passagier mit dem angebotenen Ersatzflug sein Endziel tatsächlich höchstens zwei Stunden später als ursprünglich vorgesehen erreiche. Sei das nicht der Fall, habe der Fluggast wegen der Annullierung des ursprünglichen, von ihm geplanten Fluges einen Ausgleichsanspruch, auch wenn der Ersatzflug - wäre er planmäßig durchgeführt worden - die Beklagte von der Ausgleichspflicht befreit hätte. Im vorliegenden Fall hätte der Fluggast mit dem Flug OS 25 planmäßig um 14:20 Uhr in BKK landen sollen, tatsächlich habe er sein

Endziel mit dem Flug TK 68 jedoch erst um 16:47 Uhr erreicht. Daher bestehe der Ausgleichsanspruchs - gemäß Art 7 Abs 2 lit c Fluggastrechte-VO um 50 % gekürzt - zu Recht. Auf die Frage, ob auf den gegenständlichen Sachverhalt die Bestimmungen der Fluggastrechte-VO überhaupt anwendbar sind, ging das Erstgericht nicht ein.

Gegen dieses Urteil erhob die Beklagte **Berufung** an das vorliegende Gericht mit dem Antrag, das angefochtene Urteil dahin abzuändern, dass das Klagebegehren abgewiesen werde. Die Berufungswerberin argumentiert im Wesentlichen, dass sich dem Wortlaut des Art 5 Abs 1 lit c Nr iii Fluggastrechte-VO nicht entnehmen lasse, dass bei der Ermittlung des dort beschriebenen zeitlichen Rahmens auf die tatsächliche Ankunft am Endziel abzustellen sei; vielmehr komme es auf den Vergleich der geplanten Ankunft des ursprünglich gebuchten Fluges mit der geplanten Ankunft der Ersatzbeförderung an.

Die Klägerin hält dem in ihrer **Berufungsbeantwortung** im Wesentlichen entgegen, dass die vom Erstgericht vertretene Ansicht zutreffend sei, weil bei Abstellen auf die geplante Ankunftszeit der Ersatzbeförderung nicht sichergestellt sei, dass dem Fluggast das Ärgernis der verspäteten Ankunft am Endziel erspart bleibe.

Das vorliegende Gericht ist als **Berufungsgericht** berufen, in zweiter und letzter Instanz über die Ansprüche der Klägerin zu entscheiden. Es hat sich dabei aufgrund im nationalen Prozessrecht verankerten Bestimmungen (§ 501 ZPO) auf die Prüfung von Rechtsfragen zu beschränken.

**Zu den Vorlagefragen:**

**Zu Frage [1]:**

Gemäß Art 3 Abs 1 der Fluggastrechte-VO gilt diese Verordnung

a) für Fluggäste, die auf Flughäfen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, einen Flug antreten;

b) sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist, für Fluggäste, die von einem Flughafen in einem Drittstaat einen Flug zu einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, antreten, es sei denn, sie haben in diesem Drittstaat Gegen- oder Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erhalten.

Aus der eingehenden Vorbemerkung des Europäischen Gerichtshofes in seiner Entscheidung in der Rechtssache C-74/19 *Transportes Aéreos Portugueses* (Rn 31 ff), in der eine einheitlich gebuchte Flugverbindung von Fortaleza (Brasilien) über Lissabon (Portugal) nach Oslo (Norwegen) gegenständlich war, ließe sich ableiten, dass er die Geltung der Fluggastrechte-VO nur unter Berufung auf Art 47 Abs 2 des EWR-Abkommens in Verbindung mit Art 126 Abs 1 des Abkommens, Nr 8 des Protokolls 1 des Abkommens und Anhang XIII des Abkommens unter den von der Verordnung festgelegten Voraussetzungen für Flüge, die an einem Flughafen im norwegischen Hoheitsgebiet abgehen oder enden, bejahte (vgl *Jarec* in RRA 2020, Heft 5 [in Druck]). Demnach wäre der Zwischenlandung im Unionsgebiet (Lissabon) keine die Anwendbarkeit der Fluggastrechte-VO begründende Wirkung zugekommen.

Dies würde aber für den vorliegenden Fall bedeuten, dass auf die gegenständlich gebuchte Flugverbindung KIV-VIE-BKK die Fluggastrechte-VO nicht anzuwenden wäre.

Es ist allerdings fraglich, ob dieses Auslegungsergebnis im Hinblick auf das in Erwägungsgrund 1 zur

Verordnung angestrebte hohe Schutzniveau vom Verordnungsgeber gewollt war.

Wären nämlich die beiden Flüge nicht gemeinsam gebucht worden, fiel jeder der beiden Flüge aufgrund des klaren Wortlauts des Art 3 Abs 1 Fluggastrechte-VO sehr wohl in den Geltungsbereich der Verordnung. Der Fluggast verlöre seinen Schutz allein aufgrund der Einheitlichkeit der Buchung.

Die jeweils zusätzliche (geplante) Beförderung durch dasselbe Luftfahrtunternehmen entweder auf einem Zubringerflug ins Unionsgebiet oder einem Anschlussflug aus dem Unionsgebiet nähme dem Fluggast somit den Schutz, den er ohne den zusätzlich gebuchten Teilflug inne hätte.

**Zu Frage [2]:**

Im vorliegenden Fall kommt es darauf an, ob die Bestimmung des Art 5 Abs 1 lit c Nr iii Fluggastrechte-VO,

*[dass] bei Annullierung eines Fluges den betroffenen Fluggästen vom ausführenden Luftfahrtunternehmen ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 eingeräumt [wird], es sei denn, sie werden über die Annullierung weniger als sieben Tage vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet und erhalten ein Angebot zur anderweitigen Beförderung, das es ihnen ermöglicht, nicht mehr als eine Stunde vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen und ihr Endziel höchstens zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit zu erreichen*

dahin auszulegen ist, ob der dort normierte zeitliche Rahmen auf die planmäßige oder die tatsächliche Abflug- und Ankunftszeit der Ersatzbeförderung abstellt. Bei Abstellen auf die planmäßige Ankunft am Endziel (Zeitdifferenz: 40 Minuten) entfielen ein Ausgleichsanspruch; bei Abstellen auf die tatsächliche Ankunft (Zeitdifferenz: 2 Stunden 27 Minuten) bestünde er zu Recht.

Nach dem allgemeinen Sprachgebrauch wird von einem „Ermöglichen“ dann gesprochen, wenn die tatsächlichen Voraussetzungen für die Erreichung eines Ziels geschaffen werden, und es dann nur noch vom Adressaten abhängt, ob er die ihm gebotene Möglichkeit wahrnimmt oder nicht. Der Verordnungsgeber hätte aber durchaus eine sprachlich klarere Formulierung wählen können, um auf die tatsächlichen Umstände abzustellen. Allerdings lässt sich dieses Argument auch spiegelbildlich anwenden, weil auch dann, wenn der Verordnungsgeber nur auf die planmäßigen Daten der Ersatzbeförderung abstellen hätte wollen, eine sprachlich eindeutiger Fassung denkbar gewesen wäre.

Es empfiehlt sich daher ein Blick auf anderssprachige Fassungen des Verordnungstextes. Dabei zeigt sich, dass die englische Fassung

*„...are offered re-routing, allowing them to...”*

und die französische Fassung

*„...un réacheminement leur permettant...”*

der deutschen etwa gleichwertig sind, jedoch die niederländische

*„...andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.”*

und die dänische Fassung

*„...og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.”*

eindeutig auf die tatsächliche Abflug- und Ankunftszeit abzustellen scheinen, während die italienische Fassung

*„...e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale*

*meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto."*

die tatsächliche Ankunftszeit als nicht maßgeblich in Betracht zu ziehen scheint.

Soweit für das Berufungsgericht überblickbar legt die zumindest überwiegende Rechtsprechung der nationalen Gerichte die fragliche Bestimmung dahin aus, dass es auf einen Vergleich der planmäßigen Ankunftszeit des annullierten Fluges mit der tatsächlichen Ankunftszeit der Ersatzbeförderung ankommt. Dies hat nicht nur der deutsche Bundesgerichtshof (BGH) in seiner Entscheidung vom 10.10.2017 zu X ZR 73/16 vertreten, sondern auch das vorliegende Gericht in seiner Entscheidung vom 12.12.2017 zu 21 R 302/17k.

Auch der Europäische Gerichtshof hat in seiner Entscheidung vom 27.06.2018 zu C-130/18 *flightright/Euro-wings* auf die Differenz zwischen der planmäßigen Ankunft des annullierten Fluges und der tatsächlichen Ankunft des Ersatzfluges abgestellt; allerdings war dem dort zugrunde liegenden Sachverhalt nicht zu entnehmen, ob auch die Differenz zwischen der planmäßigen Ankunft des annullierten Fluges und der tatsächlichen Ankunft des Ersatzfluges mehr als zwei Stunden betragen hatte oder nicht. Die dortige Vorlagefrage bezog sich auch nicht auf die hier strittige Auslegung des Art 5 Abs 1 lit c Fluggastrechte-VO sondern auf dessen Spannungsverhältnis zur Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes vom 19.11.2009 zu C-402/07 und C-432/07 *Sturgeon ua*.

Die Argumentation der Berufungswerberin, dass die planmäßigen Flugzeiten des Ersatzfluges heranzuziehen seien, ist jedoch durchaus stichhältig, weil sie anhand zweier Beispiele aufzeigt, dass bei einem Abstellen allein auf die tatsächlichen Zeiten des Ersatzfluges Ergebnisse erzielt werden könnten, die den Zwecken der Fluggastrechte-VO, ein hohes Schutzniveau für die Fluggäste, für

die Nichtbeförderungen, Annullierungen oder eine große Verspätungen ein Ärgernis darstellen, sicherzustellen (Erwägungsgründe 1 u 2), offenkundig widersprechen.

Beispiel 1:

Die Flugzeiten des kurzfristig annullierten Fluges sind 10:00 Uhr bis 12:00 Uhr. Der Fluggast erhält ein Anbot für einen Ersatzflug, der um 07:00 Uhr *off block* gehen soll. Dieser Flug erleidet jedoch in der Folge eine Abflugverspätung von zweieinhalb Stunden und geht erst um 09:30 Uhr *off block*. Obwohl hier dem Fluggast gleich zwei Unannehmlichkeiten entstehen, nämlich zunächst, ein Anbot zu erhalten, dass nicht den Kriterien des Art 5 Abs 1 lit c Nr iii der VO entspricht (was vielleicht auch noch dazu führt, dass er sich deutlich früher am Flughafen einfinden muss, als geplant) und in der Folge auch noch eine (wenn auch unter drei Stunden liegende) Verspätung, hätte er keinen Ausgleichsanspruch. In diesem Sinne würde das ausführende Luftfahrtunternehmen des annullierten Fluges für die Verspätung des Ersatzfluges sogar „belohnt“.

Beispiel 2:

Die Flugzeiten des kurzfristig annullierten Fluges sind 10:00 Uhr bis 12:00 Uhr. Der Fluggast erhält ein Anbot für einen Ersatzflug, der um 09:00 Uhr *off block* gehen soll. Damit ist das Ärgernis des Fluggastes reduziert, weil er eigentlich nur eine Umbuchung „erleiden“ muss, jedoch im Wesentlichen innerhalb der geplanten Reisezeiten bleibt. Der Fluggast hätte auch keinen Ausgleichsanspruch. Wird nun der entsprechende Flug aufgrund zügigen Boardings (weil beispielsweise deutlich weniger Passagiere auf dem Ersatzflug befördert werden) früher abgefertigt als geplant, sodass er beispielsweise bereits um 08:55 Uhr *off block* gehen kann, würde dies dazu führen, dass dem Fluggast nunmehr ein Ausgleichsanspruch zusteht, weil der Flug mehr als eine Stunde früher abfliegt als der ursprünglich gebuchte Flug. Das Luftfahrtunternehmen wäre daher besser gestellt gewesen, sich beim Boarding Zeit zu lassen, und der Fluggast erhält eine Entschädigung dafür, dass der Flug ein paar Minuten früher startet, obwohl er - im Gegensatz zum vorigen Beispiel

- kaum geänderte Flugzeiten hat. Hier würde das Luftfahrtunternehmen des annullierten Fluges für ein zügiges Boarding des ausführenden Luftfahrtunternehmens des Ersatzfluges „bestraft“.

Dafür, dass Art 5 Abs 1 lit c Nr ii und iii Fluggastrechte-VO eine Differenzierung bei zeitlichen Rahmen der Ersatzbeförderung dahin vornehmen wollte, dass bei den Abflugzeiten auf die planmäßigen, bei den Ankunftszeiten aber auf die tatsächlichen Zeiten abzustellen ist, finden sich im Wortlaut der Bestimmung keinerlei Anhaltspunkte.

Darüber hinaus ist Folgendes zu berücksichtigen: die auszulegende Norm scheint ihrem Wortlaut nach („erhalten ein Angebot“), davon auszugehen, dass das Luftfahrtunternehmen nur ein entsprechendes (annahmefähiges reelles) Anbot für eine Ersatzbeförderung zu erstatten hat, somit allenfalls nur die Umbuchung auf einen Ersatzflug - dessen ausführendes Luftfahrtunternehmen es nicht selbst sein muss - vorzunehmen hat. Es schuldet also nicht selbst die Ersatzbeförderung, sondern hat dem Fluggast eine solche nur zu „ermöglichen“. Damit ist aber fraglich, ob eine allfällige Verspätung des Ersatzfluges, die unter Umständen nicht in seiner Ingerenz läge, dem belangten Luftfahrtunternehmen überhaupt zurechenbar sein soll; oder ob es bereits mit dem Anbieten der Umbuchung (und der Durchführung derselben bei Annahme des Anbots durch den Fluggast) all seine Verpflichtungen erfüllt hat, um einen Ausgleichsanspruch abwenden zu können.

Dies ist vor allem vor dem Hintergrund der jüngst ergangenen Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 12.03.2020 zu C-832/18 *Finnair* zu beachten, wonach die durch Annullierung des gebuchten Fluges und durch große Verspätung des Ersatzfluges verursachten Unannehmlichkeiten für den Fluggast getrennt zu bewerten sind und gegebenenfalls zum Entstehen von zwei Ausgleichsansprü-

chen führen können (Urteil C-832/18 *Finnair* Rn 31).

Dies könnte nun - stellte man auf die tatsächliche Ankunftszeit des Ersatzfluges ab - zu unterschiedlichen Rechtsfolgen bei vergleichbaren Konstellationen führen.

Beispiel 3:

Der kurzfristig annullierte Flug hätte das Endziel um 15:00 Uhr erreichen sollen. Der dem Fluggast angebotene Ersatzflug erreicht dieses tatsächlich um 20:00 Uhr.

Variante 1

Das Luftfahrtunternehmen bucht den Fluggast auf einen Ersatzflug um, der das Endziel planmäßig um 16:00 Uhr erreichen soll.

In diesem Fall hätte der Fluggast Anspruch auf zwei Ausgleichsansprüche: einerseits gegen das Luftfahrtunternehmen, das den annullierten Flug durchführen hätte sollen, weil die tatsächliche Ankunft des Ersatzfluges gegenüber der planmäßigen Ankunft des annullierten Fluges um fünf Stunden verspätet ist, und damit die Grenzen des Art 5 Abs 1 lit c Nr iii der VO nicht gewahrt sind; andererseits gegen das ausführende Luftfahrtunternehmen des Ersatzfluges, weil dieser gegenüber dem eigenen Flugplan eine große Ankunftsverspätung am Endziel von vier Stunden aufgewiesen hat.

Variante 2

Das Luftfahrtunternehmen bucht den Fluggast auf einen Ersatzflug um, der das Endziel planmäßig um 18:30 Uhr erreichen soll.

In diesem Fall erhält der Fluggast ebenfalls eine Ausgleichsleistung vom Luftfahrtunternehmen, das den annullierten Flug durchführen hätte sollen; er erhält jedoch keine Ausgleichsleistung vom ausführenden Luftfahrtunternehmen des Ersatzfluges, weil dieser gegenüber dem eigenen Flugplan eine Ankunftsverspätung von nur 1 Stunde 30 Minuten aufgewiesen hat.

In beiden Fällen sind die Unannehmlichkeiten für den Fluggast die gleichen: die Annullierung des ursprünglichen Fluges und die fünfstündige Verspätung gegenüber der planmäßigen Ankunft des annullierten Fluges.

Würde man jedoch anstatt auf die tatsächliche auf die planmäßige Ankunft des Ersatzfluges abstellen, erhielte der Fluggast in beiden Fällen nur eine Ausgleichsleistung; in der Variante 1 vom ausführenden Luftfahrtunternehmen des Ersatzfluges; in der Variante 2 vom ausführenden Luftfahrtunternehmen des annullierten Fluges.

Aus Sicht des vorlegenden Gerichts kann daher die Auslegung, dass für die Frage, ob für die Erfüllung des Befreiungstatbestandes des Art 5 Abs 1 lit c Nr iii (wie auch Nr ii) Fluggastrechte-VO auf die tatsächliche Ankunftszeit der Ersatzbeförderung abzustellen sei, zu Lösungen kommen, bei denen entweder gleichartige Sachverhalte zu unterschiedlichen Rechtsfolgen führen, oder die dem Fluggast einen scheinbar entstandenen Anspruch nehmen, obwohl sich seine Unannehmlichkeiten vergrößert haben. Derartige Auslegungsergebnisse scheinen dem Zweck der Verordnung, insbesondere den Erwägungsgründen 1 und 2 zuwider zu laufen.

Da diese Frage in der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes - soweit für das vorlegende Gericht ersichtlich - noch nicht abschließend geklärt ist und das vorlegende Gericht beabsichtigt, eine von anderen Entscheidungen nationaler Gerichte abweichende Auslegung vorzunehmen, war das Gericht zur Vorlage verpflichtet.

[II] Die Aussetzung des Verfahrens bis zur Entscheidung des Gerichtshofes der Europäischen Union beruht auf § 90a Abs 1 GOG.

Landesgericht Korneuburg, Abteilung 22

Korneuburg, 25.08.2020

Mag Jörg Iglseider, Richter

*elektronische Ausfertigung gemäß § 79 GOG*