Anonymisierte Fassung

-1161297-

C-438/20 – 1

Rechtssache C-438/20

Vorabentscheidungsersuchen

Eingangsdatum:

18. September 2020

Vorlegendes Gericht:

Landgericht Düsseldorf (Deutschland)

Datum der Vorlageentscheidung:

27. August 2020

Berufungsklägerin:

BT

Berufungsbeklagte:

Eurowings GmbH

[OMISSIS]

Landgericht Düsseldorf

Beschluss

In dem Rechtsstreit

der BT, [OMISSIS] Bochum,

Klägerin und Berufungsklägerin,

[OMISSIS]

gegen

Eurowings GmbH, [OMISSIS] Düsseldorf,

DE

Beklagte und Berufungsbeklagte,

[OMISSIS]

hat die 22. Zivilkammer des Landgerichts Düsseldorf

am 27.08.2020

[OMISSIS]

beschlossen:

Das Verfahren wird ausgesetzt.

Dem Gerichtshof der Europäischen Union werden gemäß Art. 267 Abs. 1 lit. b, Abs. 3 AEUV folgende Fragen zur Auslegung des Unionsrechts vorgelegt: [**Or. 2**]

1. Liegt eine „Beförderungsverweigerung“ i. S. v. Art. 4, Art. 2 lit. j der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 auch dann vor, wenn Fluggästen die Beförderung auf dem betreffenden Flug nicht erst am Flugsteig (Abfluggate), sondern bereits zuvor am Abfertigungsschalter verweigert wird und sie aus diesem Grund gar nicht erst zum Flugsteig (Abfluggate) gelangen?
2. Soweit die erste Frage zu bejahen ist: Liegt eine „Beförderungsverweigerung“ i. S. v. Art. 4, Art. 2 lit. j der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 auch dann vor, wenn dem Fluggast die Mitnahme auf dem Flug erst wenige Minuten vor der planmäßigen Abflugzeit am Abfertigungsschalter verweigert wird, d. h. zu einem Zeitpunkt zu welchem das Boarding bereits erkennbar abgeschlossen und eine Mitnahme der Fluggäste de facto nicht mehr möglich ist?
3. Soweit die zweite Frage zu verneinen ist: Stellt eine Umbuchung des Fluggasts auf einen anderen Flug eine „Beförderungsverweigerung“ i. S. v. Art. 4, 2 lit. j VO dar, wenn der Fluggast den Abfertigungsschalter erst wenige Minuten vor der planmäßigen Abflugzeit erreicht, d. h. zu einem Zeitpunkt zu welchem das Boarding bereits erkennbar abgeschlossen und eine Mitnahme der Fluggäste de facto nicht mehr möglich ist, und ihm die Beförderung wegen des bereits abgeschlossenen Boarding verweigert worden ist?
4. Für den Fall, dass die erste bis dritte Frage verneint wird: Ist Art. 2 lit. j der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass in einem Fall, in dem sich die Fluggäste rechtzeitig (hier: ca. zwei Stunden) vor dem Abflug in die Warteschlange vor dem Abfertigungsschalter einreihen, aber aufgrund von Organisationsmängeln der Fluggesellschaft (z. B. unzureichende Anzahl von geöffneten Abfertigungsschaltern, Personalmangel, Keine Information der Fluggäste über Lautsprechersysteme) und/oder aufgrund von flughafenseitigen Störungen (hier: ein Defekt des Gepäckförderbandes) erst zu einem Zeitpunkt am Abfertigungsschalter an die Reihe kommen (hier:

fünf Minuten vor der planmäßigen Abflugzeit), zu welcher das Boarding bereits geschlossen und die Fluggäste aus diesem Grund nicht mehr befördert werden, ein Fall der „Nichtbeförderung“ i. S. v. Art. 2 lit. j VO vorliegt). **[Or. 3]**

Gründe:

I.

Die Klägerin verlangt von der Beklagten aus eigenem und aus abgetretenem Recht ihres Ehemannes die Zahlung von Ausgleichsleistungen nach Art. 7 Abs. 1 lit. b der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Parlaments und des Rates 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 (nachfolgend: VO) wegen einer Nichtbeförderung.

Die Klägerin buchte bei der Beklagten für sich und ihren Ehemann einen Hin- und Rückflug auf der Strecke Düsseldorf – Malaga (Nr. EW 9536). Der Hinflug sollte planmäßig am 27.05.2018 in Düsseldorf um 07:05 Uhr starten und Malaga um 10:10 Uhr erreichen.

Die Entfernung zwischen Düsseldorf und Malaga beträgt 1.854 km.

Die Klägerin und ihr Ehemann kamen gegen 05:00 Uhr, also ca. zwei Stunden vor der planmäßigen Abflugzeit um 07:05 Uhr, am Flughafen an und reichten sich dort in die Warteschlange am Check-in-Schalter ein. Es befand sich eine große Anzahl von ca. 200 bis 300 Passagieren in der Warteschlange. Der Grund lag in einer Störung des Gepäckförderbands. Sie warteten zwei Stunden in der Warteschlange. Als sie gegen 07:00 Uhr an der Reihe waren, wurde ihnen von einem Mitarbeiter am Check-In-Schalter die Mitnahme verweigert, weil das Boarding bereits beendet war. Sie wurden an den Informationsschalter verwiesen, wo ihnen ein Ersatzflug EW9536 für den Folgetag am 28.05.2018 um 06:45 Uhr angeboten wurde, sodass sie ihr Endziel Malaga erst am Folgetag um 09:00 Uhr erreichten. Die Klägerin und ihr Ehemann wurden weder namentlich noch als Passagiere des Flugs EW9536 während der Wartezeit in der Warteschlange durch Lautsprecherdurchsage nach vorne gerufen.

Die Klägerin verlangt u. a. für sich und ihren Ehemann eine Ausgleichsleistung nach Art. 4 Abs. 3, Art. 7 Abs. 1 lit. b VO wegen einer Nichtbeförderung. **[Or. 4]**

Die Beklagte ist der Ansicht, dass eine Nichtbeförderung i. S. v. Art. 2 lit. j, Art. 4 VO nicht vorliege. Die **Beklagten** seien nicht rechtzeitig am Flugsteig für das Boarding erschienen, was Art. 2 lit. j VO aber gerade voraussetze. Das rechtzeitige Erreichen des Flugsteigs falle in den Verantwortungsbereich der Reisenden. Es habe der Klägerin und ihrem Ehemann freigestanden, sich beim Personal der Beklagten bemerkbar zu machen und auf eine frühere Abfertigung drängen.

Das Amtsgericht Düsseldorf hat erstinstanzlich mit am 05.12.2019 verkündetem Urteil [OMISSIS] die Klage abgewiesen.

Das Amtsgericht Düsseldorf hat seine Entscheidung damit begründet, dass eine „Nichtbeförderung“ i. S. v. Art. 4, Art. 2 lit. j VO nicht vorliege, weil die Klägerin und ihr Ehemann bis zum Ende des Boarding nicht am Gate erschienen seien und ihnen gegenüber weder am Gate noch zuvor eindeutig zum Ausdruck gebracht worden sei, dass man sie nicht auf dem gebuchten Flug befördern werde. Die VO enthalte nur Mindestrechte und sehe nicht für jeden Fall, in dem ein Fluggast nicht befördert werde, eine Ausgleichsleistung vor.

Gegen dieses Urteil hat die Beklagte form- und fristgerecht Berufung eingelegt, über welche nun durch die Kammer zu entscheiden ist.

Die Klägerin begründet ihre Berufung damit, das erstinstanzliche Amtsgericht habe zu Unrecht die Voraussetzungen einer „Nichtbeförderung“ i. S. v. Art. 4, Art. 2 lit. j VO verneint. Zum einen habe das Amtsgericht verkannt, dass der Klägerin und ihrem Ehemann gegenüber sehr wohl die Beförderung verweigert worden sei, nämlich bereits am Flugschalter bei der Abfertigung, nachdem sie dort gegen 07:00 Uhr, also fünf Minuten vor dem planmäßigen Abflug, an der Reihe gewesen seien. Selbst wenn man eine Beförderungsverweigerung zu einem solch späten Zeitpunkt nicht mehr ausreichen lasse, so treffe die Beklagte jedenfalls ein „Organisationsverschulden“. Sie müsse die Abläufe am Flughafen so organisieren, dass Fluggäste, welche rechtzeitig zu der angegebenen Zeit am Abfertigungsschalter eintreffen, ihren Flug in jedem Fall noch rechtzeitig erreichen können. Hiergegen habe die Beklagte verstoßen, weil die Klägerin und ihr Ehemann nicht mehr rechtzeitig abgefertigt worden seien, obwohl sie sich bereits zwei Stunden vor dem planmäßigen Abflug in eine Warteschlange am Abfertigungsschalter eingereiht hätten. Die Beklagte hafte daher aus Ausgleichsleistungen für eine Nichtbeförderung. **[Or. 5]**

Die Beklagtenseite verteidigt das erstinstanzliche Urteil.

II.

Der Erfolg der Berufung der Beklagten hängt entscheidend von den oben aufgeführten Fragen ab.

Im Einzelnen:

Der Klägerin könnte für sich und ihren Ehemann ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen i.H.v. jeweils 400 €, insgesamt somit 800 €, wegen einer Nichtbeförderung gem. Art. 4 Abs. 3, Art. 7 Abs. 1 lit. b VO zustehen.

Es könnte eine „Nichtbeförderung“ i. S. v. Art. 2 lit. j, Art. 4 VO vorliegen.

Wird Fluggästen gegen ihren Willen die Beförderung verweigert, so erbringt das ausführende Luftfahrtunternehmen diesen unverzüglich die Ausgleichsleistungen gemäß Art. 7 VO (vgl. Art. 4 Abs. 3 VO). Eine „Nichtbeförderung“ ist nach der Legaldefinition in Art. 2 lit. j VO die Weigerung, Fluggäste zu befördern, obwohl sie sich unter den in Artikel 3 Abs. 2 VO genannten Bedingungen am Flugsteig eingefunden haben, sofern keine vertretbaren Gründe für die Nichtbeförderung gegeben sind, z. B. im Zusammenhang mit der Gesundheit oder der allgemeinen oder betrieblichen Sicherheit oder unzureichenden Reiseunterlagen.

Gern. Art. 3 Abs. 2 lit. a VO – auf welchen die Legaldefinition in Art. 2 lit. j Bezug nimmt – muss der Fluggast über eine bestätigte Buchung für den betreffenden Flug verfügen und sich wie vorgegeben und zu der zuvor schriftlich (einschließlich auf elektronischem Wege) von dem Luftfahrtunternehmen, dem Reiseunternehmen oder einem zugelassenen Reisevermittler angegebenen Zeit zur Abfertigung einfinden oder, falls keine Zeit angegeben wurde, spätestens 45 Minuten vor der veröffentlichten Abflugzeit zur Abfertigung einfinden.

1.

Zunächst könnte unerheblich sein, dass die Zedenten nicht zu den in Art. 3 Abs. 2 VO genannten Zeiten „am Flugsteig“ erschienen sind und ihnen daher auch nicht am Flugsteig (Abfluggate) die Beförderung verweigert wurde. Zwar verlangt Art. 2 lit. j [Or. 6] VO nach seinem Wortlaut eine Beförderungsverweigerung, obwohl sich die Fluggäste unter den Voraussetzungen des Art. 3 Abs. 2 VO „am Flugsteig“ eingefunden haben. Der Wortlaut spricht somit zunächst dafür, dass die Passagiere stets rechtzeitig am Flugsteig erscheinen müssen und ihnen auch am Flugsteig die Beförderung verweigert worden sein muss.

So hat auch der deutsche Bundesgerichtshof (BGH) entschieden, dass der Fluggast, der einen Anspruch wegen Nichtbeförderung geltend machen will, grundsätzlich am Flugsteig anwesend gewesen sein muss. Stelle sich der Fluggast daher rechtzeitig in die Warteschlange, werde aber wegen großen Andrangs nicht rechtzeitig abgefertigt, fehle es an einer Weigerung zur Beförderung. In diesem Fall habe der Fluggast die Möglichkeit, eine seine Beförderung ablehnende Äußerung oder ein ablehnendes Verhalten des Luftfahrtunternehmens durch eigenes Tun herbeizuführen. Denn die Fluggastrechteverordnung enthalte kein umfassendes Regelwerk, das Ansprüche auf Ausgleichszahlungen, Erstattung von Entgelten und Betreuungsleistungen für sämtliche Fälle vorsähe, in denen der Fluggast nicht oder nicht zu dem geschuldeten Zeitpunkt befördert wird. Die VO enthalte lediglich Mindestrechte für Fluggäste in den Fällen der Nichtbeförderung gegen ihren Willen, der Annullierung des Flugs und der Verspätung des Flugs. Bei diesen Mindestrechten handele es sich um gesetzliche Ansprüche, die nicht aus dem Beförderungsvertrag folgen, den der Fluggast etwa mit dem Luftverkehrsunternehmen abgeschlossen habe. Art. 12 Abs. 1 VO überlasse es im Übrigen dem (nationalen) Vertragsrecht, ob das Luftfahrtunternehmen, das die Nichtbeförderung im Sinne der Verordnung durch sein Verhalten verursacht hat, eine weitergehende Einstandspflicht treffe (vgl. BGH, Hinweisbeschluss vom

16.4.2013 – X ZR 83/12, NJW-RR 2013, S. 1462, 1463). In dem vom BGH entschiedenen Fall waren zu einer etwaigen ausdrücklichen Zurückweisung am Abfertigungsschalter aber auch keine Feststellungen getroffen worden und der BGH hat es ausdrücklich für möglich gehalten, dass bereits eine vorzeitige, vor dem Eintreffen des Reisenden am Flugsteig stattfindende Beförderungsverweigerung von der Fluggastrechteverordnung umfasst ist, soweit diese gegenüber dem Fluggast eindeutig zum Ausdruck gebracht werde (vgl. BGH, a. a. O. Rz. 11).

In einer späteren Entscheidung, bei welcher es um eine Flugverlegung (Umbuchung) mehrere Tage vor der planmäßigen Abflugzeit ging, hat der deutsche Bundesgerichtshof (BGH) aber klargestellt, dass das rechtzeitige Erscheinen des Fluggastes zur Abfertigung und am Flugsteig bei einer vorzeitigen, vor dem **[Or. 7]** Eintreffen des Reisenden am Flugsteig zum Ausdruck gebrachten Beförderungsverweigerung, nicht Voraussetzung für einen Entschädigungsanspruch wegen Nichtbeförderung sei. Vielmehr komme es weder auf das Erscheinen zur Abfertigung noch auf das Erscheinen am Ausgang an, wenn das Luftverkehrsunternehmen bereits zuvor unzweideutig zum Ausdruck gebracht habe, den Fluggast nicht befördern zu wollen (sog. antizipierte Beförderungsverweigerung; vgl. BGH, Urteil vom 17.3.2015 – X ZR 34/14, NJW 2015, S. 2181, 2182 Rz. 8 ff.). Die Verordnung nehme zwar den Fall, dass dem Fluggast die Beförderung bereits verweigert wird, bevor er sich am Flugsteig eingefunden habe, nicht ausdrücklich in den Blick. Vielmehr werde die Beförderungsverweigerung in Art. 2 lit. j VO gerade als die Zurückweisung des einsteigewilligen Fluggastes am Flugsteig definiert. Angesichts des von der Fluggastrechteverordnung angestrebten hohen Schutzniveaus könne das Erscheinen am Ausgang dennoch nicht in allen Fällen als Voraussetzung für einen Ausgleichsanspruch gefordert werden (vgl. BGH, a. a. O. Rz. 11).

Der EuGH hat zu der Möglichkeit einer antizipierten Beförderungsverweigerung bereits am Flugschalter vor Erreichen des Flugsteigs – soweit ersichtlich – aber bislang nicht Stellung genommen, sodass ihm diese Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen war.

2.

Geht man davon aus, dass eine Beförderungsverweigerung i. S. v. Art. 2 lit. j VO durch die Fluggesellschaft nicht nur am Flugsteig (Abfluggate) erfolgen kann, sondern auch bereits zuvor am Abfertigungsschalter (dazu oben unter 1.), so stellt sich die weitere Frage, bis zu welchem Zeitpunkt eine solche Beförderungsverweigerung noch erfolgen kann. Nach Ansicht der Kammer kann in der Weigerung zur Beförderung der Klägerin und ihres Ehemannes am Abfertigungsschalter am 27.05.2018 gegen 07:00 Uhr, also fünf Minuten vor der planmäßigen Abflugzeit um 07:05 Uhr, keine rechtlich relevante Beförderungsverweigerung mehr gesehen werden, weil zu diesem Zeitpunkt das Boarding bereits erkennbar abgeschlossen und eine Mitnahme der Klägerin und ihres Ehemannes nicht mehr möglich war. So hat auch der deutsche

Bundesgerichtshof (BGH) entschieden, dass *eine Verweigerung des Einstiegs nicht mehr in Betracht komme, wenn das Flugzeug seine Parkposition bereits verlassen [Or. 8] habe und ein Einstieg eines weiteren Fluggastes tatsächlich nicht mehr möglich sei* (vgl. BGH, Urteil vom 30.4.2009 – Xa ZR 78/08, NJW 2009, S. 2740, 2741 Rz. 9).

Auch zu dieser Frage existiert – soweit ersichtlich – keine Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, sodass ihm diese Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen waren.

3.

Eine solche Beförderungsverweigerung liegt auch nach der Rechtsprechung des BGH nicht darin, dass die Klägerin und ihr Ehemann, nachdem sie den Abfertigungsschalter nicht rechtzeitig erreicht haben, von der Beklagten auf einen anderen Flug am Folgetag umgebucht wurden. Eine solche Umbuchung nach verspätetem Erreichen des Abfertigungsschalters stellt nach Ansicht des BGH keinen Fall der Beförderungsverweigerung i. S. v. Art. 2 lit. j VO dar (vgl. BGH, Urteil vom 30.4. 2009 – Xa ZR 78/08, NJW 2009, S. 2740, 2742 Rz. 20).

Auch zu dieser Frage existiert – soweit ersichtlich – keine Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, sodass ihm diese Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen waren.

4.

Für den Fall, dass eine Beförderungsverweigerung am Flugschalter zu einem solch späten Zeitpunkt wenige Minuten vor dem Abflug und nach Beendigung des Boarding nicht unter Art. 2 lit. j fallen würde, stellt sich die weitere Frage, ob im vorliegenden Fall nicht wegen eines „Organisationsverschuldens“ nicht ausnahmsweise gänzlich auf das Vorliegen einer ausdrücklichen Beförderungsverweigerung verzichtet werden kann und dem Fluggast gleichwohl ein Ausgleichsanspruch gem. Art. 7 Abs. 1 VO zusteht.

Es ist bislang unionsgerichtlich nicht geklärt, ob in einem Fall wie dem vorliegenden, in welchem sich die Fluggäste rechtzeitig (hier: ca. zwei Stunden) vor dem Abflug in die Warteschlange vor dem Abfertigungsschalter einreihen, aber aufgrund von Organisationsmängeln der Beklagten (z. B. unzureichende Anzahl von geöffneten Abfertigungsschaltern, Personalmangel, keine Information der Fluggäste über Lautsprechersysteme etc.) und/oder aufgrund von flughafenseitigen Störungen (z. B. wie hier ein Defekt des Gepäckförderbandes) erst zu einem Zeitpunkt am [Or. 9] Abfertigungsschalter an die Reihe kommen (hier: fünf Minuten vor der planmäßigen Abflugzeit), zu welcher das Boarding bereits geschlossen und die Fluggäste aus diesem Grund nicht mehr befördert werden, ein Fall der „Nichtbeförderung“ i. S. v. Art. 2 lit. j VO vorliegt.

Zwar regelt die VO nach der obengenannten Rechtsprechung des deutschen Bundesgerichtshofs (BGH) nur Mindestrechte und erfasst nicht jeden Fall, in dem

der Passagier – aus welchen Gründen auch immer – nicht befördert wird (vgl. BGH, BGH, Hinweisbeschluss vom 16.4.2013- X ZR 83/12, NJW-RR 2013, S. 1462, 1463; Urteil vom 30.4.2009 – Xa ZR 78/08, NJW 2009, S. 2740, 2741 f. Rz. 13 f.). Die Kammer hat aber Zweifel, ob der Europäische Gerichtshof nicht einen solchen Fall, insbesondere unter dem Gesichtspunkt des Zwecks der Fluggastrechteverordnung, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen, unter den Begriff der „Nichtbeförderung“ i. S. v. Art. 2 lit. j fassen würde.

Hierfür könnte sprechen, dass mit dem rechtzeitigen Einreihen in die vor dem Check-in Schalter befindliche Schlange die Verantwortlichkeit des Passagiers endet und der Einflussbereich des Luftfahrtunternehmens beginnt. Der Passagier kann ab diesem Zeitpunkt sein Vorankommen in der Schlange nicht mehr beeinflussen. Demgegenüber kann das Luftfahrtunternehmen die Organisation der Abfertigung – etwa durch die Eröffnung zusätzlicher Check-In Schalter – im Grundsatz steuern.

Die Fluggesellschaften müssen ihren Betrieb zudem so organisieren, dass ein vor Ablauf der Meldefrist eintreffender Passagier rechtzeitig einchecken und seine Maschine erreichen kann. Sofern dieses aufgrund von Personalmangel, Störungen in der Datenverarbeitung oder Problemen bei der Gepäcksortierung und einer dadurch bedingten langen Abfertigungsschlange fehlschlägt, dürfte hierfür allein das Beförderungsunternehmen die Verantwortung tragen. Andernfalls hätte es im Ergebnis das Luftfahrtunternehmen in der Hand, etwa durch absichtlich langsames Abfertigen (etwa bei Überbuchungen) oder dem „Produzieren“ langer Warteschlangen (z. B. durch das Öffnen von zu wenigen Schaltern) dem Fluggast dessen Rechte zu entziehen. Zudem ist es üblich, dass die Fluggesellschaft die Passagiere eines Fluges, dessen Annahmeschluss unmittelbar bevorsteht, nochmals gesondert zum Check-in auffordern bzw. ausrufen und für Passagiere, die sich hieraufhin melden, eine beschleunigte Gelegenheit zum rechtzeitigen Check-In schaffen bzw. vorhalten. [Or. 10]

Die 45-Minuten-Frist des Art. 3 Abs. 2 lit. a VO soll dem Fluggast zudem gerade Rechtssicherheit darüber verschaffen, wann dieser spätestens zur Abfertigung zu erscheinen hat, um seinen Anspruch auf Beförderung einfordern zu können. Käme es aber auf die tatsächliche Abfertigung an, könnte der Fluggast kaum je sicher ermitteln, wann er sich zur Abfertigung einzufinden hat. Er müsste alle denkbaren Verzögerungen bei der Abfertigung in Rechnung stellen. Das ist kaum möglich, weil der Fluggast weder die Ursachen der Verzögerungen konkret vorhersehen noch Umfang oder Dauer der einzelnen Verzögerungen sachgerecht abschätzen kann. Zudem kann das Luftfahrtunternehmen anhand der vorhandenen Buchungen von vornherein abschätzen, wie viele Fluggäste am jeweiligen Check-In-Schalter voraussichtlich erscheinen werden. Erst recht muss damit gerechnet werden, dass online eingeecheckte Fluggäste, die aufzugebendes Gepäck bereits im Voraus bezahlt haben, zur Abfertigung erscheinen werden. Sind aus Sicht des Luftfahrtunternehmens Hindernisse oder Engpässe bei der Abfertigung zu erwarten, steht das ausführende Luftfahrtunternehmen auch nicht schutzlos. Denn es steht diesem frei, gern. Art. 3 Abs. 2 a) VO einen zuvor schriftlich

(einschließlich auf elektronischem Wege) großzügiger bemessenen Zeitraum vorzugeben, innerhalb dessen sich die Fluggäste zur Abfertigung einzufinden haben.

Soweit die Beklagte meint, dass der Fluggast bei vorgerückter Zeit nicht einfach wortlos in der Schlange stehen bleiben darf, sondern sich aktiv bei dem Personal der Fluggesellschaft bemerkbar machen muss und ihm andernfalls der Vorwurf des Mitverschuldens zu machen sei, kann auch diese Auffassung gute Argumente für sich ins Feld führen.

Da diese Frage vom Europäischen Gerichtshof bislang nicht entschieden worden ist, war auch die Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen.

III.

[OMISSIS] [nationale Verfahrensvorschriften]

[OMISSIS]

[Or. 11] [OMISSIS]

Landgericht Düsseldorf