

Eingang: 10.11.2020
Reg.-Nr.: 1166460



REPUBLIK ÖSTERREICH
Landesgericht Korneuburg

22 R 122/20a

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 **J+++++ R++++, MSc**, vertreten durch Raffaseder Haider Rechtsanwälte OG, 4240 Freistadt, Hauptplatz 22, wider die beklagte Partei **Austrian Airlines AG**, 1300 Wien-Flughafen, Office Park 2, vertreten durch MMag. Christoph Krones, Rechtsanwalt, 1060 Wien, Köstlergasse 1/24, wegen EUR 4.675,-- samt Anhang, aus Anlass der Berufung der klagenden Partei gegen das Urteil des Bezirksgerichtes Schwechat vom 15.03.2020, 24 C 550/19s-13, 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:

Ist Artikel 17 Abs 1 des am 28.05.1999 in Montreal geschlossenen Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, das von der Europäischen Gemeinschaft am 09.12.1999 unterzeichnet und mit dem Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 05.04.2001 in ihrem Namen genehmigt wurde, dahin auszulegen, **dass der Begriff**

„Unfall“ im Sinne dieser Bestimmung einen Sachverhalt erfasst, bei dem ein Fluggast beim Ausstieg aus dem Flugzeug auf dem letzten Drittel der mobilen Ausstiegstreppe - ohne feststellbaren Grund - stürzt und sich dabei verletzt, wobei die Verletzung nicht durch einen bei der Fluggastbetreuung eingesetzten Gegenstand im Sinne der Entscheidung des EuGH vom 19.12.2019, C-532/18, verursacht wurde und keine mangelhafte Beschaffenheit der Treppe gegeben war, diese insbesondere auch nicht rutschig war?

2. Ist Artikel 20 des am 28.05.1999 in Montreal geschlossenen Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, das von der Europäischen Gemeinschaft am 09.12.1999 unterzeichnet und mit dem Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 05.04.2001 in ihrem Namen genehmigt wurde, dahin auszulegen, dass eine allfällige Haftung des Luftfahrtunternehmens zur Gänze entfällt, wenn Umstände wie in Punkt 1. beschrieben vorliegen und sich der Fluggast im Zeitpunkt des Sturzes nicht am Handlauf der Treppe angehalten hat?

II. Das Verfahren wird bis zum Einlangen der Vorabentscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union gemäß § 90a Abs GOG ausgesetzt.

B e g r ü n d u n g

Die Klägerin schloss mit der Beklagten einen Luftbeförderungsvertrag. Sie flog am 30.05.2019 gemeinsam mit ihrem Ehemann AV und ihrem zweijährigen Sohn mit dem Flug OS 810 von Thessaloniki nach Wien. Der Flug wurde von der Beklagten durchgeführt.

Beim Aussteigen ging **AV** voran und hielt hiebei in jeder Hand einen Handgepäck-Trolley. Die Klägerin hielt in ihrer rechten Hand ihre Handtasche und hatte ihren Sohn auf den linken Arm genommen. **AV** kam auf dem unteren Drittel der Treppe fast zu Sturz, konnte diesen jedoch verhindern. Die Klägerin beobachtete diesen Vorfall, kam jedoch anschließend an derselben Stelle, an der ihr Ehemann fast gestürzt wäre, selbst zu Sturz und schlug mit dem linken Unterarm auf der Treppenkante auf. Den Handlauf hatten weder **AV** noch die Klägerin benützt. Die Klägerin erlitt bei dem Sturz eine Fraktur des linken Unterarms und ein Hämatom am Gesäß. Es konnte nicht festgestellt werden, warum die Klägerin zu Sturz kam.

Die **Klägerin** begehrt die Zahlung von EUR 4.675,-- samt 4% Zinsen ab 10.08.2019 und bringt zur Begründung im Wesentlichen vor, dass die Treppe derart glatt gewesen sei, dass zuvor bereits ihr Gatte ausgerutscht und einige Stufen hinuntergestürzt sei, sich aber nicht verletzt habe. Sie habe diesen Vorfall beobachtet und deshalb ihren zweijährigen Sohn auf den Arm genommen, damit dieser nicht ausrutsche. Sie sei in der Folge sehr vorsichtig die Stufen hinuntergegangen. Trotzdem sei sie auf der gleichen Höhe bzw. Stufe ausgerutscht, auf der zuvor auch bereits ihr Gatte ausgerutscht sei. Die von der Beklagten beigestellte Treppe habe somit keinesfalls der gebotenen vertraglichen Verpflichtung der Beklagten zum Schutz der Fluggäste und der notwendigen Verkehrssicherung entsprochen, weil es trotz Einhaltung besonderer Vorsicht zum gegenständlichen Ausrutschen gekommen sei. Die Beklagte habe trotz einer feuchten Witterung mit Nieselregen eine nicht überdachte Treppe bereitgestellt, die bereits auf-

Die Klägerin wartete mit ihrer Familie beim Ausstieg ab und ließ zuerst die übrigen Passagiere aussteigen. Sie gehörte zu den letzten Passagieren, die das Flugzeug verließen. Für den Ausstieg wurden am hinteren Ende des Flugzeugs sowie an der Front jeweils eine mobile Ausstiegstreppe bereitgestellt. Die Klägerin und ihre Familie benutzten die Treppe an der Frontseite zum Ausstieg. Vor ihnen hatten zirka 60 Passagiere die Treppe zum Ausstieg benützt. Von diesen rund 60 Personen rutschte niemand aus oder beschwerte sich über eine rutschige Stelle an der Treppe.

Die Treppe an der Frontseite war aus Metall und nicht überdacht. Die Trittplächen bestanden aus Riffblech und waren breit genug, dass zwei Personen gleichzeitig nebeneinander hinuntergehen können. Auf jeder Seite der Treppe befand sich ein Handlauf. Die Treppe befand sich in einwandfreiem Zustand und wies keine Mängel oder Beschädigungen auf. Die Trittplächen waren feucht, weil es zuvor geregnet hatte, jedoch nicht rutschig. Zum Zeitpunkt des Ausstiegs regnete es nicht. Die Trittplächen waren weder ölig, noch schmierig, noch irgendwie großflächig verunreinigt. Lediglich auf den letzten drei Stufen befanden sich einzelne punktförmige Verunreinigungen unbekannter Konsistenz. Es konnte weder festgestellt werden, dass Kaugummi auf den Trittplächen klebte noch, dass die kleineren Verunreinigungen rutschig waren. Die geriffelte Oberfläche der Trittplächen gewährleistet eine besondere Rutschfestigkeit. Am Flughafen Wien-Schwechat werden derartige Treppen ständig verwendet. Überdachte Treppen stehen am Flughafen Wien-Schwechat nicht zur Verfügung. Es handelt sich um eine zertifizierte und TÜV-geprüfte Gerätschaft.

grund der Feuchtigkeit eine erhöhte Rutschgefahr aufgewiesen habe. Dazu komme, dass die Stufe, auf der sie ausgerutscht sei, auch ölig/schmierig gewesen sei. Beim Abschluss eines Beförderungsvertrages entstehe die nebenvertragliche Verpflichtung des Betreibers eines Verkehrsmittels, die Sicherheit der Gäste zu gewährleisten und ihre körperliche Unversehrtheit zu wahren. Nach ständiger Rechtsprechung beziehen sich die in Rede stehenden Schutz- und Sorgfaltspflichten auch darauf, Zugänge oder Abgänge zu den Verkehrsmitteln in einem Zustand zu erhalten, der die gefahrlose Benützung durch Fahrgäste erlaube. Die Beklagte habe diesen Verpflichtungen nicht entsprochen. Es entspreche dem üblichen Standard bei Flugausstiegen im Freien, dass überdachte Ausstiegstrep-
pen beigestellt werden und diese jedenfalls keinen schmierigen/rutschigen Zustand aufweisen. Die Beklagte hafte daher aus jedem erdenklichen Rechtsgrund für den entstandenen Schaden und werde gemäß § 1298 (österreichisches) Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (ABGB) den Nachweis des behaupteten fehlenden Verschuldens zu erbringen haben. Sie begehre ein angemessenes Schmerzensgeld in Höhe von EUR 3.500,--, den Ersatz der Kosten für eine Haushaltshilfe von insgesamt 75 Stunden zu je EUR 15,--, somit EUR 1.125,--, und EUR 50,-- an Spesen.

Die **Beklagte** bestreitet das Klagebegehren, beantragt Klagsabweisung und bringt zusammengefasst vor, dass die Trittplächen der Treppen durchlöchert bzw. gerillt seien, wodurch allfälliges Wasser schnell abfließen und die Trockenheit der Trittplächen nahezu umgehend gewährleistet werden könne. Durch das Verwenden derartiger Treppen werde die Rutschgefahr verringert. Die Treppen und die Trittplächen hätten sich in einem einwandfreien techni-

schen Zustand befunden und seien auch nicht glatt gewesen. Es könne ihr weder ein Verstoß gegen vertragliche Schutz- oder Sorgfaltspflichten, noch eine deliktische Haftung zur Last gelegt werden. Sie - und auch der Flughafen Wien - hätten auch nicht schuldhaft oder rechtswidrig gehandelt. Der Klägerin wäre es jedenfalls zuzumuten gewesen - insbesondere wenn sie schon erkannt habe, dass ihr Ehemann fast zu Sturz gekommen wäre - die Handläufe der Treppe zu verwenden. Es sei nicht auszuschließen, dass sich der Sturz auch gerade deshalb ereignet habe, weil sie ihren Sohn im oder am Arm gehalten habe. Sie (die Beklagte) habe auch gegen keine nebenvertraglichen Pflichten verstoßen. Die gefahrlose Benutzung der Treppe sei für die Klägerin möglich gewesen. Die Klägerin habe trotz ärztlicher Anweisung und Beratung auf die umgehende weiterführende Behandlung in einem umliegenden Krankenhaus verzichtet. Stattdessen sei sie zurück nach Linz gefahren, wo sie sich dem Anschein nach erst am späten Abend des 30.05.2019 behandeln habe lassen. Es könne nicht ausgeschlossen werden, dass sich die Verletzungen der Klägerin durch die verzögerte Behandlung verstärkt hätten oder erst in der vorgebrachten Intensität entstanden seien. Die Klägerin habe dadurch gegen die sie treffende Schadensminderungspflicht verstoßen.

Das in erster Instanz berufene Bezirksgericht Schwechat wies mit dem angefochtenen **Urteil** das Klagebegehren zur Gänze ab. Ausgehend vom eingangs wiedergegebenen festgestellten Sachverhalt kam es in rechtlicher Hinsicht zu dem Ergebnis, dass nach § 1295 Abs 1 ABGB sich die Rechtswidrigkeit aus der Verletzung einer vertraglichen oder einer deliktischen Pflicht ergeben könne. Für die Ermittlung der Vertragspflichten komme es auf die

konkrete Vereinbarung an. Rechtswidrig sei sowohl die Verletzung der Hauptleistungs-, als auch der Nebenleistungspflichten (Schutz, Sorgfalt, Aufklärung). Mit dem Abschluss eines Luftbeförderungsvertrages entstehe für die Betreiber eines Luftfahrtunternehmens die vertragliche Verpflichtung, die Sicherheit von Fluggästen zu gewährleisten. Diese vertragliche Nebenpflicht umfasse auch die Sicherstellung des gefahrlosen Ein- und Aussteigens aus dem Flugzeug. Die Verkehrssicherungspflichten dürften nach ständiger Judikatur jedoch nicht derart überspannt werden, dass es praktisch auf eine vom Gesetz nicht vorgesehene, vom Verschulden unabhängige Haftung hinausliefe. Der Verkehrssicherungspflichtige habe daher nur jene Maßnahmen zu ergreifen, die ihm nach der Verkehrsauffassung zuzumuten seien. Durch die Verwendung besonders rutschfester Oberflächen werde jedenfalls ausreichend Sorge dafür getragen, dass es zu keinen Verletzungen von Verkehrsteilnehmern komme. Eine Gewährung einer überdachten Treppe sei nicht abzuverlangen. Die Beklagte habe daher keine Verkehrssicherungspflicht verletzt. Abgesehen davon werde von jedem Fußgänger verlangt, dass er vor die Füße schaue. Nachdem die Klägerin vor ihrem Sturz beobachtet habe, wie ihr Ehemann an dieser Stelle fast zu Sturz gekommen sei, habe sie offensichtlich keine Vorkehrungen unternommen, um einen eigenen Sturz zu verhindern. Es wäre ihre zumutbar gewesen, mit einem Weitergehen innezuhalten und den Handlauf zu benützen. Es wäre ihr auch möglich gewesen, die Hilfe ihres Ehemanns in Anspruch zu nehmen. Die Unterlassung der Benützung des Handlaufs, obwohl eine Gefahr bereits erkennbar gewesen sei, sei als überwiegendes Eigenverschulden zu betrachten.

Gegen dieses Urteil erhob die Klägerin **Berufung** an das vorliegende Gericht mit dem Antrag, das angefochtene Urteil dahin abzuändern, dass dem Klagebegehren vollständig stattgegeben werde. Die Berufungswerberin argumentiert im Wesentlichen, dass sich die Haftung der Beklagten schon daraus ergebe, dass sie keine überdachten Treppen verwendet habe. Sie habe den ihr obliegenden Entlastungsbeweis nicht erbracht. Die Klägerin habe auch nicht damit rechnen müssen, dass die Treppe darart rutschig sei, dass sie trotz eines besonders vorsichtigen Gehens zu Sturz komme. Es bestehe daher auch kein Anlass für die Annahme eines Mitverschuldens.

Die Beklagte hält dem in ihrer **Berufungsbeantwortung** im Wesentlichen entgegen, dass die Gewährung einer überdachten Treppe von der Beklagten nicht abverlangt werden könne. Diese habe durch das Verwenden einer nicht überdachten Treppe nicht gegen eine Verkehrssicherungspflicht verstoßen. Verkehrssicherungspflichten dürften nicht überspannt werden, sondern seien auf ein zumutbares Maß zu beschränken.

Das vorliegende Gericht ist als **Berufungsgericht** berufen, in zweiter und letzter Instanz über die Ansprüche der Klägerin zu entscheiden.

Um für die Beantwortung der Vorlagefragen von einem gesicherten Sachverhalt ausgehen zu können, ist zunächst auf die Beweisrüge in der Berufung einzugehen.

Die Berufungswerberin bemängelt die Feststellungen des Erstgerichtes, wonach die Trittplächen feucht gewesen seien, weil es zuvor geregnet habe, jedoch nicht rutschig; weiters, dass die Trittplächen weder ölig noch schmierig gewesen seien, sowie, dass nicht festgestellt werden habe können, warum die Klägerin zu Sturz gekommen

sei.

Dabei übersieht sie jedoch, dass die Beweiswürdigung gemäß § 272 (österreichische) ZPO (Zivilprozessordnung) primär dem erkennenden Richter obliegt, der nach sorgfältiger Überzeugung unter Berücksichtigung der Ergebnisse des gesamten Verfahrens zu beurteilen hat, ob eine Tatsache als erwiesen anzusehen ist oder nicht. Diesen Anforderungen ist das Erstgericht auch nachgekommen. Es hat die Parteien und Zeugen einvernommen, sich einen persönlichen Eindruck von ihnen verschafft und letztlich in seiner Beweiswürdigung ausführlich und nachvollziehbar dargelegt, aus welchen Erwägungen es zu den von ihm getroffenen Feststellungen gelangt ist. Dies ist nicht zu beanstanden. Der bloße Umstand, dass nach den Beweisergebnissen allenfalls auch andere Feststellungen möglich gewesen wären, oder dass es einzelne Beweisergebnisse gibt, die für den Prozesstandpunkt der Berufungswerberin sprechen, reicht noch nicht aus, eine unrichtige oder bedenkliche Beweiswürdigung aufzuzeigen (vgl. RES0000012). Die Argumente der Berufungswerberin vermögen somit keine Bedenken an der erstgerichtlichen Beweiswürdigung aufzuzeigen, weshalb bei der Behandlung der Rechtsrüge von den vom Erstgericht getroffenen Feststellungen auszugehen ist.

Zu den **Vorlagefragen** ist vorerst darauf zu verweisen, dass sowohl das Erstgericht als auch die Parteien im vorliegenden Fall übersehen haben, dass die Haftung der Beklagten nach dem Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen, MÜ) zu beurteilen ist. Die Anwendbarkeit dieses Übereinkommens ergibt sich daraus, dass der Abgangs- und der Bestim-

mungsort des Fluges in verschiedenen Vertragsstaaten lagen (Griechenland, Österreich), sodass eine internationale Beförderung im Sinne von Artikel 1 MÜ vorliegt.

Das Montrealer Übereinkommen wurde am 09.12.1999 von der Europäischen Gemeinschaft unterzeichnet und durch den Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 05.04.2001 in ihrem Namen genehmigt. Es ist (daher) integraler Bestandteil der Unionsrechtsordnung, weshalb der Europäischen Gerichtshofs berufen ist, im Wege der Vorabentscheidung über seine Auslegung zu entscheiden (EuGH Rechtssache C-6/14 Rz 33; OGH vom 26.06.2018, 2 Ob 79/18h).

Zur Frage 1.:

Nach Artikel 17 Abs 1 MÜ hat der Luftfrachtführer den Schaden zu ersetzen, der dadurch entsteht, dass ein Reisender getötet oder körperlich verletzt wird, jedoch nur, wenn sich der Unfall, durch den der Tod oder die Körperverletzung verursacht wurde, an Bord des Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat.

Nach dieser Bestimmung haftet der Beförderer bis zur Haftungshöchstgrenze nach Artikel 21 Abs 1 MÜ – die vom vorliegenden Klagebegehren nicht erreicht wird – ohne Rücksicht auf sein Verschulden, wobei er seiner Haftung nur noch einen Mitverschuldenseinwand nach Artikel 20 MÜ entgegenhalten kann.

Haftungsvoraussetzung nach Artikel 17 Abs 1 MÜ ist ein durch einen „Unfall“ hervorgerufener Personenschaden (Tod oder Körperverletzung); das Unfallereignis muss *conditio sine qua non* für den Schaden sein. Entscheidend ist daher nach dem Wortlaut des Übereinkommens das Vorliegen eines „Unfalles“. Weder das MÜ, noch das ältere Warschauer Abkommen (WA) enthalten eine Definition dieses Begriffs. Nach der zum Warschauer Abkommen entwickelten

Rechtsprechung handelt es sich dabei um ein auf äußerer Einwirkung beruhendes plötzliches Ereignis, durch das der Reisende getötet oder verletzt wird. Der Betroffene erleidet für ihn selbst unerwartet einen Schaden (vgl. OGH vom 26.06.2018, 2 Ob 79/18h mwN).

Im vorliegenden Fall hat die Klägerin eine Verletzung am Körper erlitten, weil sie beim Aussteigen im unteren Drittel der mobilen Ausstiegstreppe bei einwandfreiem Zustand der Treppe aus nicht feststellbarer Ursache gestürzt ist. Fraglich ist, ob dieser Vorfall unter den Begriff eines „Unfalls“ im Sinne des Artikel 17 Abs 1 MÜ zu subsumieren ist.

Der EuGH führt in seiner Entscheidung vom 19.12.2019 in der Rechtssache C-532/18 aus:

Da der Begriff „Unfall“ im Übereinkommen von Montreal nicht definiert wird, ist im Licht des Ziels und Zwecks dieses Übereinkommens die gewöhnliche Bedeutung dieses Begriffs im gegebenen Zusammenhang heranzuziehen.

Die gewöhnliche Bedeutung, die dem Begriff „Unfall“ zukommt, ist die eines unvorhergesehenen, unbeabsichtigten, schädigenden Ereignisses.

Es ist weder mit der gewöhnlichen Bedeutung des Begriffs „Unfall“ im Sinne des Artikel 17 Abs 1 des Übereinkommens von Montreal, noch mit den von diesem Übereinkommen verfolgten Ziel zu vereinbaren, die Haftung des Luftfrachtführers daran zu knüpfen, dass der Schaden auf das Eintreten eines luftfahrtspezifischen Risikos zurückgeht oder dass es einen Zusammenhang zwischen dem „Unfall“ und dem Betrieb oder der Bewegung des Luftfahrzeuges gibt. Die Beschränkung der den Luftfrachtführern obliegenden Schadenersatzpflicht allein auf Unfälle, die mit einem luftfahrtspezifischen Risiko zusammenhängen,

ist nicht erforderlich, um zu vermeiden, dass den Luftfrachtführern eine übermäßige Ersatzpflicht aufgebürdet wird. Deren Haftung kann nämlich ausgeschlossen oder beschränkt werden (Rz 34, 35, 41 und 42). Insgesamt gelangte der EuGH in dieser Entscheidung somit zum Schluss, dass der Begriff „Unfall“ im Sinne dieser Bestimmung (Artikel 17 Abs 1 MÜ) jeden an Bord eines Luftfahrzeugs vorfallenden Sachverhalt erfasst, in dem ein bei der Fluggastbetreuung eingesetzter Gegenstand eine körperliche Verletzung eines Reisenden verursacht hat, ohne dass ermittelt werden müsste, ob der Sachverhalt auf ein luftfahrtspezifisches Risiko zurückgeht.

Nach der eingangs dargelegten Bestimmung des Artikel 17 Abs 1 MÜ muss dies somit auch für Sachverhalte gelten, die - wie gegenständlich - beim Ein- oder Aussteigen in das bzw. aus dem Flugzeug vorgefallen sind.

Der vorliegende Sachverhalt unterscheidet sich jedoch insofern von jenem, der der Entscheidung C-532/18 zugrunde lag, als der Sturz und somit die Verletzung der Klägerin im hier vorliegenden Fall nicht durch einen bei der Fluggastbetreuung eingesetzten Gegenstand verursacht wurde und auch sonst keine Haftungszurechnungsgründe auf Seiten der Beklagten - insbesondere kein mangelhafter Zustand der Treppe oder eine Verletzung von Sorgfalts- oder Verkehrssicherungspflichten - vorlagen.

Zur Frage 2.:

Artikel 20 MÜ bestimmt, dass der Luftfrachtführer ganz oder teilweise von seiner Haftung gegenüber dem Reisenden befreit ist, wenn er nachweist, dass dieser den Schaden durch eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung, sei es auch nur fahrlässig, verursacht oder dazu beigetragen hat.

Im vorliegenden Fall hat es die Klägerin - obwohl sie den „Beinahe-Sturz“ ihres Ehemannes beobachtet hat - unterlassen, sich am vorhandenen Handlauf anzuhalten. Ein Abfangen des Sturzes war ihr demnach nicht möglich. Die Klägerin hat dadurch somit selbst zumindest dazu beigetragen, dass sie gestürzt ist. Im Hinblick darauf, dass sich die Treppe in einwandfreiem Zustand befand - somit keine Beschädigungen oder Mängel aufwies und auch nicht rutschig war - und die Verletzungen der Klägerin auch nicht durch einen bei der Fluggastbetreuung eingesetzten Gegenstand verursacht wurden, und demnach (abgesehen davon, dass sich der Sturz beim Aussteigen aus einem Flugzeug ereignete) keine Zurechnungsgründe zur Beklagten vorlagen bzw. diese gegenüber dem Mitverschulden der Klägerin nur untergeordnet waren, stellt sich weiters die Frage, ob das Mitverschulden der Klägerin eine allfällige Haftung der Beklagten, der keine Sorgfaltswidrigkeiten oder Verstöße gegen die Verkehrssicherungspflichten anzu-lasten sind, nach Artikel 17 Abs 1 MÜ derart in den Hintergrund treten lassen, dass eine Haftung entfällt.

Da diese Fragen in der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs - soweit für das vorliegende Gericht ersichtlich - noch nicht abschließend geklärt sind, waren die genannten Fragen dem EuGH zu Vorabentscheidung vorzulegen.

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

Landesgericht Korneuburg, Abteilung 22
Korneuburg, 15. September 2020
Mag. Iglseider, Richter

Elektronische Ausfertigung gemäß § 79 GOG

