



REPUBLIK ÖSTERREICH
Landesgericht Korneuburg

22 R 258/20a

Das Landesgericht Korneuburg als Berufungsgericht hat durch die Richter Mag Iglseider als Vorsitzenden sowie Mag Jarec LL.M. und Mag Rak in der Rechtssache der klagenden Partei **F***** K*******, vertreten durch Dr Michael Wukoschitz, Rechtsanwalt in 1010 Wien, Habsburgergasse 3/20, wider die beklagte Partei **L***** GmbH**, vertreten durch Dr Martin Brenner, Dr Martin Klemm LL.M. MRICS, Rechtsanwälte in 1050 Wien, Wiedner Hauptstraße 120/5.1, wegen **EUR 250,-- samt Anhang**, anlässlich der Berufung der beklagten Partei gegen das Urteil des Bezirksgerichtes Schwechat vom 26.08.2020, 21 C 922/19z-10, 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 2 lit a der Verordnung (EG) Nr 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 (FluggastrechteVO) dahin auszulegen, **dass die Verordnung für einen Fluggast gilt, der bereits vor**

Erreichen des Flughafens online eingecheckt hat und kein Aufgabegepäck mit sich führt; auf der Anzeigetafel des Flughafens die Verspätung des Fluges erkennt, am Flugsteig auf weitere Informationen wartet, sich am Schalter des Luftfahrtunternehmens nach dem Abflug des gebuchten Fluges erkundigt; von den Mitarbeitern der Beklagten weder eine Erklärung, ob und wann der Flug starten werde, noch ein Angebot über einen Ersatzflug erhält; und daraufhin selbst einen anderen Flug an sein Endziel bucht, ohne den ursprünglich gebuchten Flug anzutreten?

[2] Ist Artikel 5 Abs 3 FluggastrechteVO dahin auszu-legen, dass ein Luftfahrtunternehmen nicht verpflichtet ist, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 FluggastrechteVO zu leisten, wenn es das Endziel des Fluggastes mit einer Verspätung von 8:19 Stunden erreicht, weil auf dem Vor-Vor-Vorflug das Luftfahrtgerät durch einen Blitzschlag beschädigt wurde; der nach der Landung beigezogene Techniker eines vom Luftfahrtunternehmen beauftragten Wartungsunternehmens lediglich kleinere, jedoch nicht die Funktionstüchtigkeit des Flugzeuges beeinträchtigende Beschädigungen („*some minor findings*“) vorfand; der Vor-Vorflug durchgeführt wurde; sich jedoch im Zuge eines *Pre-Flight-Checks* vor Durchführung des Vorfluges herausstellte, dass das Fluggerät vorerst nicht weiter einsetzbar ist; und das Luftfahrtunternehmen daher anstatt des ursprünglich vorgesehenen und beschädigten Fluggerätes ein Ersatzflugzeug einsetzte, das den Vorflug mit einer Abflugverspätung von 7:40 Stunden durchführte?

[3] Ist Artikel 5 Abs 3 FluggastrechteVO dahin auszu-legen, dass es zu den vom Luftfahrtunternehmen zu ergreifenden zumutbaren Maßnahmen gehört, dem Fluggast die Umbuchung auf einen anderen Flug anzubieten, mit dem er sein Endziel mit einer Verspätung von 5:00 Stunden

erreicht hätte (und - aufgrund der von ihm eigeninitiativ vorgenommenen Buchung - auch tatsächlich erreicht hat), **obwohl das Luftfahrtunternehmen den Flug anstatt mit dem dem nicht mehr einsetzbaren Fluggerät mit einem Ersatzflugzeug durchführte, mit dem der Fluggast sein Endziel mit einer Verspätung von 8:19 Stunden erreicht hätte.**

[II] Das Verfahren wird bis zum Einlangen der Vorabentscheidung des Gerichtshofes der Europäischen Union ausgesetzt.

B e g r ü n d u n g :

Der Kläger verfügte über eine bestätigte Buchung für nachstehenden von der Beklagten durchgeführten Flug:

- OE 105 ab Palma de Mallorca (PMI; Spanien) 21.10.2019, 14:30 Uhr, an Wien (VIE; Österreich) 21.10.2019, 16:50 Uhr.

Die Flugstrecke Palma de Mallorca (PMI) - Wien (VIE) beträgt nach der Großkreisberechnung nicht mehr als 1.500 Kilometer.

Nach den Behauptungen der Beklagten wurde das für diesen Flug ursprünglich vorgesehene Fluggerät am 21.10.2019 für folgende Flüge eingesetzt:

[1] OE 1318 ab Wien (VIE) 07:30 Uhr, an Bergamo (BGY; Italien) 09:00 Uhr. Der Flug wurde pünktlich durchgeführt.

[2] OE 1319 ab Bergamo (BGY) 09:25 Uhr, an Wien (VIE) 10:55 Uhr. Der Flug wurde mit einer Abflugverspätung von 2:15 Stunden und einer Ankunftsverspätung von 2:40 Stunden durchgeführt.

Weiters hätte es für folgende weiteren Flüge eingesetzt werden sollen:

[3] OE 100 ab Wien (VIE) 11:30 Uhr, an Palma de Mallorca (PMI) 13:55 Uhr. Der Flug wurde - mit einem Ersatzflugzeug - mit einer Abflugverspätung von 7:40 Stunden und einer Ankunftsverspätung von 7:41 Stunden durchgeführt.

[4] OE 105, der gegenständliche Flug. Der Flug wurde - mit demselben Ersatzflugzeug - mit einer Abflugverspätung von 8:26 Stunden und einer Ankunftsverspätung von 8:19 Stunden durchgeführt.

Der **Kläger** beehrte von der Beklagten die Zahlung von EUR 250,-- zuzüglich Zinsen als Ausgleichsleistung nach Artikel 5 [Abs 1 lit c Nr iii] in Verbindung mit Artikel 7 [Abs 1 lit a] FluggastrechteVO und stützte sich auf die mehr als achtstündige Ankunftsverspätung des Fluges OE 105. Er habe sich bereits rund zwei Stunden vor dem geplanten Abflug zum Check-In (der Abfertigung) eingefunden und über eine entsprechende Bordkarte verfügt. Auch am Flugsteig sei er rechtzeitig für den Abflug bereit gewesen. Die Teilnahme am verspäteten Flug sei nicht Voraussetzung für einen Ausgleichsanspruch. Ein Blitzschlag sei kein außergewöhnlicher Umstand.

Die **Beklagte** beantragte die Abweisung der Klage, bestritt und brachte vor, der Kläger habe den Flug OE 105 nicht angetreten; daher sei die FluggastrechteVO gemäß ihrem Artikel 3 Abs 2 lit a nicht anwendbar. Das betreffende Fluggerät sei unmittelbar vor dem klagsgegenständlichen Flug von einem außergewöhnlichen Umstand beeinträchtigt worden; dies stelle auch für den gegenständlichen Flug einen außergewöhnlichen Umstand dar: das Fluggerät sei auf dem Vor-Vorflug [*offenbar gemeint*: dem Vor-Vor-Vorflug] im Landeanflug durch Blitzschlag beschädigt worden, was eine entsprechende Inspektion erforderlich gemacht habe. Die Inspektion und die Reparatur nach der

Landung in Bergamo (BGY) sei die schnellste und zielführendste Maßnahme gewesen, durch den der nächste Flug OE 1319 mit einer weniger als drei Stunden betragenden Verspätung habe durchgeführt werden können. Nach der Ankunft dieses Fluges in Wien (VIE) sei eine Nachprüfung des Fluggerätes erforderlich gewesen, die um 15:05 Uhr begonnen und bis 21:38 Uhr gedauert habe. Um 15:07 Uhr habe sie entschieden, das Fluggerät für die Durchführung der Rotation OE 100 / OE 105 zu tauschen und ein anderes Flugzeug einzusetzen. Dieses habe sich zunächst auf der Rotation OE 630 / OE 631 von Wien (VIE) nach Marrakesch (RAK) und zurück nach Wien (VIE) befunden und sei um 18:15 Uhr in Wien (VIE) gelandet. Ein anderes Ersatzfluggerät sei ihr nicht zur Verfügung gestanden.

Mit dem angefochtenen **Urteil** gab das in erster Instanz berufene Bezirksgericht Schwechat dem Klagebegehren statt und traf die oben in der Frage [1] wiedergegebenen Feststellungen zum Verhalten des Klägers am Flughafen Palma de Mallorca (PMI). Feststellungen zur Ursache der Verspätung traf das Bezirksgericht Schwechat nicht. In rechtlicher Hinsicht führte es aus, für den Ausgang des Verfahrens sei es nicht relevant, ob der Kläger - nachdem er eingeecheckt habe - den verspäteten Flug tatsächlich angetreten habe oder nicht. Es ging erkennbar davon aus, dass ein Blitzschlag einen außergewöhnlichen Umstand im Sinne des Artikel 5 Abs 3 FluggastrechteVO darstellt, und erörterte einige der Beklagten zumutbaren Maßnahmen. Unter anderem vermisste es Prozessvorbringen zu einer möglichen Umbuchung der Fluggäste auf einen anderen Flug von Palma de Mallorca (PMI) nach Wien (VIE) sowie die Darlegung, warum die Beklagte eine Ersatzmaschine nicht unmittelbar für den Flug OE 105 ab Palma de Mallorca (PMI) habe organisieren können. Es verwies darauf, dass die Beklagte schon ab dem Blitzschlag um etwa 09:00 Uhr

damit habe rechnen müssen, dass die Folgerotationen eine erhebliche Verspätung erleiden könnten, selbst wenn bei der Inspektion schließlich kein relevanter Schaden entdeckt werde.

Gegen dieses Urteil richtet die **Berufung** der Beklagten aus dem Berufungsgrund der unrichtigen rechtlichen Beurteilung mit dem Antrag, das angefochtene Urteil dahin abzuändern, dass das Klagebegehren abgewiesen werde.

Der Kläger beantragt in seiner Berufungsbeantwortung, der Berufung nicht Folge zu geben.

Das Landesgericht Korneuburg ist als **Berufungsgericht** aufgerufen, in zweiter und letzter Instanz über die Ansprüche des Klägers zu entscheiden.

Zu den **Vorlagefragen:**

Zur Frage [1]:

Die Auslegung des Artikel 3 Abs 2 lit a FluggastrechteVO ist im konkreten Fall in zweierlei Hinsicht strittig:

[a] Zum einen ist zu prüfen, ob sich der Kläger rechtzeitig zur Abfertigung eingefunden hat. Nach den Feststellungen des Erstgerichtes checkte der Kläger online ein und erhielt so die Bordkarte.

Einerseits kann vertreten werden, dass mit der Zustellung der Bordkarte durch das Luftfahrtunternehmen der Abfertigungsvorgang bereits abgeschlossen ist. Andererseits kann vertreten werden, dass anstelle des Einfindens zur Abfertigung das Erscheinen zum Boarding genügt.

Schließlich ist fraglich, ob die im Sinne des Artikel 3 Abs 2 lit a FluggastrechteVO genannte „vorgegebene Zeit“ diejenige ist, die dem Flugplan entspricht, oder ob im Fall der Verspätung die für diesen Fall verlautbarte Zeit anzuwenden ist.

Nach Ansicht des vorlegenden Gerichtes reicht es im konkreten Fall aus, dass die Beklagte dem Kläger auf elektronischem Weg die Bordkarte übermittelte, und er sich unter Bezugnahme auf den Flugplan rechtzeitig zum Flugsteig begibt. Hingegen ist es nach Ansicht des vorlegenden Gerichtes nicht erforderlich, dass der Fluggast nach der ursprünglich geplanten Abflugzeit am Flugsteig weiter zuwartet und sich dann zur für den verspäteten Flug angegebenen Zeit, allenfalls 45 Minuten vor der veröffentlichten Abflugzeit des verspäteten Fluges, neuerlich am Flugsteig bzw an einem Schalter einfinden muss.

Die Frage wurde bisher vom EuGH nicht behandelt.

[b] Der andere Teilaspekt betrifft die Frage, ob der Fluggast mit dem verspäteten Flug tatsächlich befördert werden muss, oder ob der Anspruch auf Ausgleichsleistung wegen (großer) Verspätung auch dann besteht, wenn er sich selbst eine Ersatzbeförderung organisiert.

Diese Frage wurde von einzelnen Gerichten der Mitgliedsstaaten unterschiedlich beantwortet. Der deutsche Bundesgerichtshof sprach in seinem Urteil vom 13.11.2013, X ZR 115/12, aus, dass der irreversible Zeitverlust, der durch die Ausgleichsleistung abgegolten sein soll, auch dann eintritt, wenn der Fluggast den Weiterflug nicht antritt. Eine konkrete Fragestellung war beim EuGH in der Rechtssache C-648/19 *EUflight.de* anhängig, die Rechtssache wurde mittlerweile aus dem Register gestrichen. Das vorlegende Gericht hat zu dieser Frage bisher noch nicht Stellung genommen (Landesgericht Korneuburg 07.01.2020, 22 R 61/19d; 24.09.2020, 22 R 151/20s).

Die Streitteile argumentieren jeweils unter Hinweis auf den mit Gründen versehenen Beschluss des EuGH vom 24.10.2019 in der Rechtssache C-756/18 *easyjet Airline*.

Der Ausgangspunkt dieser Entscheidung ist die Vorlagefrage, in welcher Weise der Fluggast nachzuweisen hat, dass er sich zur Abfertigung eingefunden hat.

Aus der Antwort des EuGH kann einerseits argumentiert werden, dass dieser Nachweis dahin unterschiedlich zu erfolgen hat, je nachdem ob der Fluggast mit dem verspäteten Flug befördert wurde oder nicht. Im ersten Fall bedarf es der Vorlage der Bordkarte nicht, im zweiten Fall bedarf es ihrer Vorlage. Die Antwort kann aber auch so interpretiert werden, dass für den Fall, dass das Luftfahrtunternehmen die Behauptung aufstellt, der Fluggast sei nicht mit dem verspäteten Flug befördert worden, dieser durch Vorlage der Bordkarte den Nachweis zu erbringen hat, er habe sich rechtzeitig zur Abfertigung eingefunden und sei mit dem verspäteten Flug befördert worden.

Während im vorliegenden Rechtsstreit das Bezirksgericht Schwechat davon ausgeht, habe der Kläger einmal eingeecheckt, sei es nicht relevant, ob er den verspäteten Flug tatsächlich angetreten habe oder nicht, hat mittlerweile ein anderer Richter des Bezirksgerichtes Schwechat im Urteil vom 27.08.2020, 17 C 194/20p-8, aus der Beantwortung der Frage in der Rechtssache C-756/18 *easyjet Airline* den Schluss gezogen, die vom EuGH geforderte Prüfung der Bordkarte wäre widersinnig, stünde doch dem Fluggast eines um mehr als drei Stunden verspäteten Fluges unabhängig vom Einfinden zur Abfertigung und vom Antritt des Fluges ein Ausgleichsanspruch zu.

Das vorliegende Gericht neigt eher der Ansicht zu, dass der Ausgleichsanspruch unabhängig davon besteht, ob der Fluggast den verspäteten Flug antritt oder nicht. Im konkreten Fall war eine Möglichkeit zur Ersatzbeförderung gegeben, die den Fluggast schneller als mit dem verspäteten Flug zu seinem Endziel hätte bringen können und

auch gebracht hat. Wenn nun der Fluggast sich entscheidet, sein Endziel anstatt mit dem verspäteten Flug auf andere Weise zu erreichen, sind ihm bereits durch das längere Zuwarten einerseits und durch den Umbuchungsvorgang andererseits Unbillen entstanden, die durch Leistung der Ausgleichszahlung abgegolten werden sollen.

Die Frage wird jedoch von mehreren Gerichten der Europäischen Union unterschiedlich beantwortet, sodass es einer Stellungnahme des EuGH bedarf.

Zur Frage [2]:

Die Beklagte stützte sich auf das Vorliegen eines außergewöhnlichen Umstandes als Ursache für die (große) Verspätung im Sinne des Artikel 5 Abs 3 FluggastrechteVO und trug vor, dass der Vor-Vor-Vorflug von einem Blitzschlag betroffen gewesen sei. Dies habe zur Inspektions- und - nach Durchführung des Vor-Vorfluges - zur Reparaturbedürftigkeit des ursprünglich vorgesehenen Fluggerätes geführt. Dieser Umstand wurde vom Kläger im erstinstanzlichen Verfahren ausdrücklich bestritten, das Erstgericht traf dazu jedoch keine Feststellungen.

Allerdings behauptete der Kläger im erstinstanzlichen Verfahren auch, dass ein Blitzschlag ohnehin keinesfalls einen außergewöhnlichen Umstand begründen könne; es handle sich - anders als ein Vogelschlag - vielmehr um ein typisches Risiko beim Betrieb eines Luftfahrzeuges, weil die Interaktion zwischen dem Flugzeug und dem elektrischem Feld einer Gewitterwolke stattfindet, was dazu führe, dass das Flugzeug Blitze auf sich ziehe. Dazu verweist der Kläger auf wissenschaftliche Untersuchungen.

Die Klärung der Frage, ob ein Blitzschlag grundsätzlich geeignet ist, einen außergewöhnlichen Umstand zu begründen, ist - trotz des in diesem Punkt nicht festgestellten Sachverhalts - für das Berufungsgericht schon deshalb eine notwendige Voraussetzung für die konkrete

Falllösung, weil es bei der Verneinung der Frage in der Lage ist, das angefochtene Urteil sofort im klagsabweisenden Sinn zu bestätigen, ohne dem Erstgericht weitere Feststellungen auftragen zu müssen.

Das vorlegende Gericht geht seit jeher von der Annahme aus, dass es sich beim Blitzschlag um einen außergewöhnlichen Umstand im Sinne des Artikel 5 Abs 3 FluggastrechteVO handelt (Landesgericht Korneuburg 24.10.2019, 21 R 222/19y; zuletzt 21.07.2020, 22 R 109/20i). Die Frage wird jedoch von anderen österreichischen Gerichten gegenteilig gelöst (zB Bezirksgericht für Handelssachen Wien 31.03.2017, 11 C 227/16m = RRa 2018, 289).

Das Berufungsgericht erwägt, von seiner bisherigen ständigen Rechtsprechung mit folgenden Überlegungen abzugehen: Die Zivilluftfahrt transportiert Fluggäste seit jeher unter Benützung des aerodynamischen Auftriebs; verkürzt gesagt nützt es die Umströmung der Tragflächen mit Luft. Daraus könnte zu schließen sein, dass der Zustand der Atmosphäre Teil der normalen Ausübung der Luftfahrt ist. Instabile Zustände der Atmosphäre - und damit auch Blitze - könnten damit der Sphäre des Luftfahrtunternehmens zuzurechnen sei; eine damit verbundene Beschädigung des Flugzeuges wäre ihrer Natur oder Ursache nach Teil der Ausübung des Luftfahrtunternehmens und unterschiede sich damit vom Vogelschlag (vgl Urteil des EuGH vom 04.05.2017 in der Rechtssache C-315/15 *Pešková und Peska*, Rn 24).

Im Hinblick darauf, dass unter Umständen naturwissenschaftliche Nachweise erforderlich sind, die vom Berufungsgericht nach Aufhebung des angefochtenen Urteiles dem Erstgericht aufzutragen wären, bedarf es einer Klarstellung durch den EuGH, ob ein Blitzschlag grundsätzlich zu einem außergewöhnlichen Umstand im Sinne des Artikel 5 Abs 3 FluggastrechteVO führen kann.

Zur Frage 3:

Die Beklagte wendet sich in ihrer Berufung gegen die Rechtsansicht des Erstgerichtes, sie habe kein Vorbringen zu einer allfälligen Umbuchung des Klägers erstattet. Die Berufungswerberin hält der Argumentation des Erstgerichtes entgegen, sie habe ausreichendes Vorbringen zu einer zumutbaren Maßnahme erstattet: um die Verspätung des Fluges OE 105 hintanzuhalten, habe sie das ursprüngliche Fluggerät getauscht und ein Ersatzfluggerät aus der eigenen Flotte zur Verfügung gestellt. Sie habe somit den Flug - wenn auch verspätet - durchgeführt. Bei einer Verspätung könne eine Umbuchung bereits als logische Konsequenz keine wirtschaftlich tragbare Maßnahme darstellen, weil dies zur Folge hätte, dass in der Folge der verspätete Flug als Leerflug durchgeführt werden müsste, zumal alle Passagiere, die mit diesem Flug hätten befördert werden sollen, vorab umgebucht worden seien.

Der Kläger hält diesem Standpunkt - wie bereits das Erstgericht - die Rechtsansicht des EuGH im Urteil vom 11.06.2020 in der Rechtssache C-74/19 *Transportes Aéreos Portugueses* entgegen, wonach das Luftfahrtunternehmen alle ihm zur Verfügung stehenden Mittel einsetzen müsse, um eine zumutbare, zufriedenstellende und frühestmögliche anderweitige Beförderung der Fluggäste sowohl annullierter als auch verspäteter Flüge sicherzustellen; dazu gehöre die Suche nach anderen direkten oder indirekten Flügen, die gegebenenfalls von anderen Luftfahrtunternehmen, die derselben Luftgesellschaftsallianz angehören oder auch nicht, durchgeführt würden und mit weniger Verspätung als der nächste Flug des betreffenden Luftfahrtunternehmens ankommen würden (Urteil *Transportes Aéreos Portugueses*, Rn 59). Anzumerken ist, dass das zitierte Urteil im erstinstanzlichen Verfahren nicht erörtert werden konnte, weil das Bezirksgericht Schwechat

die mündliche Verhandlung am 25.05.2020 schloss, somit vor Verkündung des Urteils zu C-74/19 durch den EuGH. Ungeachtet dessen argumentierte das Bezirksgericht Schwechat in seinem Urteil vom 26.08.2020 mit der Auslegung des Artikel 5 Abs 3 FluggastrechteVO durch den EuGH in diesem Urteil.

Die Berufungswerberin setzt sich wiederum mit dieser Argumentation nicht näher auseinander und steht offenbar auf dem Standpunkt, dass im Falle der verspäteten Durchführung des Fluges mit einem Ersatzfluggerät sämtliche zumutbaren Maßnahmen getroffen sind.

Der vorliegende Sachverhalt unterscheidet sich deutlich von demjenigen, der dem EuGH in der Rechtssache C-74/19 vorgelegt wurde. Dort ging es darum, dass der Fluggast infolge einer Verspätung seinen Anschlussflug nicht erreichen konnte und somit sein Endziel mit großer Verspätung erreichte; eine Umbuchung vom versäumten Anschlussflug auf eine Ersatzbeförderung war daher jedenfalls erforderlich. Der EuGH klärte die unionsrechtlichen Anforderungen an diese Umbuchung.

Im hier vorliegenden Fall hätte die Beklagte den Kläger mit dem gebuchten Flug - wenn auch mit großer Verspätung - befördern können; eine Umbuchung war nicht notwendig. Allerdings existierte für den Kläger auf der konkreten Flugverbindung eine andere Möglichkeit, das Endziel zwar ebenfalls mit großer Verspätung, jedoch deutlich früher als mit dem verspäteten Flug der Beklagten zu erreichen, welche die Beklagte dem Kläger nicht anbot, dieser sie aber aus eigenem Antrieb nutzte.

Das Berufungsgericht nimmt den Standpunkt ein, dass die konkrete Umbuchung wohl wirtschaftlich tragbar und der organisatorische Aufwand überschaubar gewesen wäre. Diese Argumentation trifft nach Ansicht des Berufungsgerichts jedoch nur bei Betrachtung eines einzelnen Fluggastes zu.

Die Umbuchung aller Fluggäste auf einen (allenfalls mehrere) früher stattfindenden und früher am Endziel ankommenden Flug könnte aber insgesamt untragbar sein. Insoweit unterscheidet sich der konkrete Sachverhalt von demjenigen, der dem Urteil *Transportes Aéreos Portugueses* zugrunde lag, weil es dort um die Umbuchung eines einzelnen Fluggastes auf einen ganz bestimmten Anschlussflug ging und nicht um die Umbuchung sämtlicher Fluggäste, die auf ein verspätetes Ersatzflugzeug warten mussten. Somit ist die hier vom Berufungsgericht zu lösende Frage durch den EuGH, insbesondere nicht durch seine Ausführungen im Urteil *Transportes Aéreos Portugueses*, abschließend geklärt. Wann in einem Fall einer Flugverspätung Umbuchungen für das Luftfahrtunternehmen unzumutbar sind, weil ihm ein nicht mehr tragbares Opfer abverlangt wird, bedarf der näheren Aufklärung durch den EuGH.

Die Behandlung sämtlicher Fragen ist für das Berufungsgericht erforderlich, um über die Berufung abschließend entscheiden zu können. Je nachdem ob der Fluggast in den Anwendungsbereich der Verordnung fällt, ist das angefochtene Urteil entweder sofort dahin abzuändern, dass das Klagebegehren abgewiesen wird, oder kommt die weitere Prüfung in Betracht (Frage 1). Handelt es sich beim Blitzschlag um keinen außergewöhnlichen Umstand, ist das angefochtene Urteil jedenfalls zu bestätigen (Frage 2). Je nachdem, ob dem Luftfahrtunternehmen der Nachweis geglückt ist, allein durch die verspätete Durchführung mit einem Ersatzflugzeug alle zumutbaren Maßnahmen gesetzt zu haben, ist das angefochtene Urteil entweder zu bestätigen oder im Sinne einer Klagsabweisung abzuändern (Frage 3).

[II] Der Ausspruch über die Aussetzung des Verfahrens beruht auf § 90a GOG.

Landesgericht Korneuburg, Abteilung 22

Korneuburg, 23.11.2020

Mag Jörg Iglseider, Richter

elektronische Ausfertigung gemäß § 79 GOG