

Anonymisierte Fassung

- 1270311 -

C-616/23 – 1

Rechtssache C-616/23

Vorabentscheidungsersuchen

Eingangsdatum:

6. Oktober 2023

Vorlegendes Gericht:

Landgericht Düsseldorf (Deutschland)

Datum der Vorlageentscheidung:

4. September 2023

Kläger und Berufungskläger:

TA

ET

VB

CI

Beklagte und Berufungsbeklagte:

British Airways plc

Eingetragen in das Register des Gerichtshofes unter der Nr. <u>-1270311-</u>	
Luxemburg, den <u>09. 10. 2023</u> <i>i. V. N. Mendhrieke</i>	Der Kanzler, im Auftrag
Fax/E-mail: _____	Daniel Dittert Referatsleiter
eingegangen am: <u>06.10.2023</u>	

[OMISSIS] Landgericht Düsseldorf

Beschluss

In dem Rechtsstreit

1. des Herrn TA, [OMISSIS] Cottbus,
2. der Frau ET, [OMISSIS] Cottbus,
3. des Kindes (w) VB, [OMISSIS] Cottbus,

DE

4. **des Kindes** (w) CI, [OMISSIS] Cottbus,

Kläger und Berufungskläger,

[OMISSIS]

gegen

die British Airways PLC, [OMISSIS], Harmondsworth, [OMISSIS] Vereinigtes
Königreich,

Beklagte und Berufungsbeklagte,

[OMISSIS]

hat die 22. Zivilkammer des Landgerichts Düsseldorf

am 04.09.2023

[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:

1.

Sind Art. 5 Abs. 1 lit. c), Art. 7 Abs. 1 Fluggastrechte-VO dahingehend
auszulegen, dass einem Fluggast eine Ausgleichsleistung wegen großer
Verspätung am Endziel zusteht, wenn er bei einem Flug mit Umsteigen den
Anschlussflug verpasst, obwohl der Zubringerflug pünktlich durchgeführt
wurde, und die Verspätung am Endziel darauf zurückzuführen ist, dass die
effektive Umsteigezeit am Flughafen zwischen dem Öffnen der
Flugzeigtüren und dem Schluss des Boarding für das rechtzeitige Erreichen
des Anschlussfluges unter Berücksichtigung der Entfernungen zwischen
Ankunfts- und Abfluggate und Pass- und Sicherheitskontrollen nicht
ausreichend war?

2.

Wenn Vorlagefrage 1. bejaht wird: Trifft in den Fällen, in denen streitig ist,
ob das Verpassen des Anschlussfluges auf ein Verschulden des Fluggasts
zurückzuführen ist (z. B. weil dieser trödelt), das ausführende
Luftfahrtunternehmen die Beweislast oder muss sich der Fluggast vom
Vorwurf des Verschuldens entlasten? Welche Bedeutung kommt in diesem
Zusammenhang der Einhaltung der sog. Minimum Connection Time (MCT)
zwischen Zubringer- und Anschlussflug zu?

3.

Ist Art. 8 Abs. 1 lit. b) Fluggastrechte-VO dahingehend auszulegen, dass einem Fluggast, dessen Flug nach vernünftigem Ermessen eine absehbare Ankunftsverspätung von drei Stunden oder mehr am Endziel haben wird, wie Fluggästen annullierter Flüge über den Wortlaut des Art. 6 Abs. 1 Fluggastrechte-VO hinaus ein Anspruch auf eine anderweitige Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt zusteht und das ausführende Luftfahrtunternehmen im Falle der Verletzung dieser Verpflichtungen dem Fluggast die ihm entstandenen Kosten der Ersatzbeförderung hierfür ersetzen muss?

G r ü n d e:

I.

Die Kläger verfügten jeweils über eine bestätigte Buchung für den von der Beklagten auszuführenden Flug am 15. September 2019 von Dubai über London nach Düsseldorf (Flugnummern: BA 106 und BA 936). Der Zubringerflug BA 106 von Dubai nach London sollte planmäßig um 06:15 Ortszeit landen. Der Zubringerflug startete pünktlich und erreichte London um 06:17 Uhr Ortszeit, also mit einer Verspätung von zwei Minuten. Die Flugzeigtüren öffneten sich um 06:19 Uhr Ortszeit. Die Kläger hatten Sitzplätze in Reihe 28. Das Flugzeug war mit 210 Passagieren besetzt. Hieran sollte sich der Anschlussflug BA 936 von London nach Düsseldorf anschließen, welcher planmäßig um 07:25 Uhr Ortszeit starten sollte. Das Boarding des Anschlussfluges begann um 06:45 Uhr Ortszeit und schloss um 07:05 Uhr Ortszeit, also 20 Minuten vor der planmäßigen Abflugzeit. Der Anschlussflug startete tatsächlich um 07:26 Uhr Ortszeit mit einer Verspätung von einer Minute. Zwischen dem Öffnen der Flugzeigtüren um 06:19 Uhr Ortszeit und dem Schluss des Boarding um 07:05 Uhr Ortszeit lagen somit 46 Minuten. Sowohl Zubringer- als auch Anschlussflug wurden über das Terminal 5 abgewickelt. Die Minimum Connection Time am Flughafen in London-Heathrow beträgt für Flüge, bei denen Ankunfts- und Abflugterminal identisch sind, 60 Minuten.

Die Kläger verpassten den Anschlussflug, wobei die Gründe hierfür zwischen den Parteien in Streit stehen. Sie übernachteten daher in London und erreichten ihr Endziel erst am nächsten Tag mit einem selbst gebuchten Flug der Fluggesellschaft easyjet.

[OMISSIS] [Vorbringen der Kläger, das unten ausführlich wiederholt wird]

Die Kläger zu 1), 3) und 4) – die Klägerin zu 2) hat ihre Klage erstinstanzlich zurückgenommen – begehren eine Ausgleichsleistung in Höhe von jeweils 600,00 €. Sie begehren des Weiteren Hotelkosten in Höhe von 265,00 €, Transferkosten vom Flughafen zum Hotel und zurück in Höhe von 115,63 €, Verpflegungskosten in Höhe von 9,50 € und Kosten für die Buchung eines Ersatzfluges in Höhe von 871,90 €, insgesamt somit weitere 1.262,03 €.

Die Beklagte verteidigt sich gegen die klägerischen Ansprüche. [OMISSIS][Vorbringen der Beklagten, das unten ausführlich wiederholt wird]

Das Amtsgericht hat erstinstanzlich mit am 27. März 2023 verkündetem Urteil [OMISSIS] die Klage abgewiesen [OMISSIS].

Gegen dieses erstinstanzliche Urteil haben die Kläger zu 1), 3) und 4) [OMISSIS] Berufung eingelegt.

In der Berufungsinstanz beantragen die Kläger nunmehr, [OMISSIS] die Beklagte zu verurteilen, an sie jeweils 600,00 € nebst Zinsen [OMISSIS] und an den Kläger zu 1) weitere 1.262,03 € nebst Zinsen [OMISSIS] zu zahlen [OMISSIS].

Die Beklagte verteidigt das erstinstanzliche Urteil.

II.

Der Erfolg der Klage hängt entscheidungserheblich von den im Tenor genannten Fragen ab.

Im Einzelnen:

1.

Den Klägern könnte zunächst ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen wegen großer Verspätung von jeweils 600,00 € gem. Art. 5 Abs. 1 lit. c), Art. 7 Abs. 1 S. 1 lit. c) Fluggastrechte-VO zustehen.

a)

Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs steht Fluggästen in entsprechender Anwendung der Art. 5 Abs. 1 lit. c), 7 Abs. 1 Fluggastrechte-VO ein Ausgleichsanspruch zu, wenn sie ihr vorgesehene Endziel mit einer Verspätung von drei Stunden oder mehr erreichen (vgl. EuGH, Urteil vom 19.11.2009, C-402/07 Sturgeon/Condor [OMISSIS]; Urteil vom 23.10.2012, C-581/10 Nelson/Lufthansa [OMISSIS]). Wird dieser Zielort – wie im vorliegenden Fall – nicht mit einem Direktflug erreicht, sondern über direkte Anschlussflüge (Art. 2 lit. h) Fluggastrechte-VO), setzt die Verpflichtung des ausführenden Luftfahrtunternehmens zur Leistung einer Ausgleichszahlung wegen großer Verspätung nicht voraus, dass eine Abflugverspätung in der in Art. 6 Fluggastrechte-VO vorgesehenen Größenordnung zu verzeichnen war; vielmehr ist allein darauf abzustellen, ob der Zielort des letzten Fluges mit einer Verspätung gegenüber der planmäßigen Ankunftszeit von drei Stunden oder mehr erreicht worden ist (vgl. EuGH, Urteil vom 26.02.2013 – Rs. C-11/11 Air France/Folkerts [OMISSIS]).

Die Kläger sollten planmäßig ihr Endziel Düsseldorf mit dem Anschlussflug BA 936 am 15.07.2019 um 09:45 Uhr Ortszeit erreichen. Der Zubringerflug BA 106

hatte nur zwei Minuten Verspätung und die Kläger verpassten gleichwohl ihren Anschlussflug BA 936. [OMISSIS] Der EuGH stellt für den Ausgleichsanspruch wegen großer Verspätung zwar allein auf eine Verspätung von mindestens drei Stunden am Endziel ab, welche hier unproblematisch vorliegt. Der Entscheidung in der Rechtssache Folkerts lag aber die Konstellation zugrunde, dass der Zubringerflug [OMISSIS] eine Verspätung von zweieinhalb Stunden hatte und die dortigen Fluggäste daher unstreitig aufgrund dieser Verspätung des Zubringerfluges ihren Anschlussflug verpassten (vgl. EuGH, Urteil vom 26.02.2013 – Rs. C-11/11 Air France/Folkerts [OMISSIS]). Im vorliegenden Fall hatte der Zubringerflug aber nur eine minimale Verspätung von zwei Minuten, welche augenscheinlich (allein) nicht ursächlich für das Verpassen des Anschlussfluges war.

Die Kläger machen geltend, dass die Umsteigezeit nicht ausreichend gewesen sei, um den Anschlussflug zu erreichen. Sie hätten nicht getrödeln, sondern sich zügig zum Abfluggate begeben. Das Personal der Beklagten habe in Kenntnis der knappen Umsteigezeit noch versucht, die Kläger über einen beschleunigten Weg vom Flugzeug direkt zur Abfertigung des Weiterfluges zu bringen. Dies sei aber nicht von Erfolg gekrönt gewesen. Wegen einer weiteren Sicherheitskontrolle hätten sie den Anschlussflug nicht mehr erreicht. Die Beklagte wendet ein, die Kläger hätten den Anschlussflug aufgrund eigenen Verschuldens verpasst. Die Minimum Connection Time (MCT) von 60 Minuten sei eingehalten worden. Sie behauptet, zwei weitere Passagiere, welche ebenfalls für den Anschluss nach Düsseldorf gebucht gewesen seien, aber in dem aus Dubai kommenden Flugzeug zehn Reihen (Reihe 38) hinter den Klägern (Reihe 28) gesessen hätten, hätten den Anschlussflug ebenfalls noch erreicht. Die Kläger hätten sich daher offenbar nicht ausreichend beeilt.

b)

Fraglich ist somit, ob Fluggästen auch dann ein Ausgleichsanspruch gem. Art. 7 Abs. 1 Fluggastrechte-VO zusteht, wenn der Zubringerflug einer aus mehreren Teilflügen bestehenden Flugverbindung zwar pünktlich durchgeführt wird, die Fluggäste aber gleichwohl den Anschlussflug verpassen und geltend machen, die Umsteigezeit habe im konkreten Fall nicht ausgereicht, den Anschlussflug rechtzeitig zu erreichen, und sie daher eine große Ankunftsverspätung von mehr als drei Stunden am Endziel erleiden.

Der deutsche Bundesgerichtshof hat für den Fall, dass ein Passagier, welcher auf einen Rollstuhl angewiesen ist und seinen Anschlussflug verpasste, weil ihm entgegen Art. 11 Abs. 1 Fluggastrechte-VO kein bevorzugter Umstieg ermöglicht wurde, diesem einen Ausgleichsanspruch wegen großer Verspätung am Endziel zuerkannt (vgl. BGH, Urteil vom 20.06.2023 – X ZR 84/22, NJW 2023, S. 2487). Hierzu hat der Bundesgerichtshof ausgeführt, dass ein Ausgleichsanspruch wegen großer Verspätung nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs lediglich eine Ankunftsverspätung von drei Stunden am Endziel voraussetze. Ein Ausgleichsanspruch wegen großer Verspätung setze zwar voraus, dass das

ausführende Luftfahrtunternehmen die Verspätung durch pflichtwidriges Verhalten verursacht habe. Ein Ausgleichsanspruch komme in solchen Fällen allerdings nicht nur dann in Betracht, wenn ein Anschlussflug wegen einer Verspätung eines Zubringerflugs verpasst wurde (wie in der Rechtssache Folkerts), sondern auch in sonstigen Fällen der vorwerfbaren Verursachung der Verspätung durch die Fluggesellschaft (BGH, a.a.O. Rn. 20 f.).

Nach der wohl herrschenden Meinung in der deutschen instanzgerichtlichen Rechtsprechung und Literatur soll es ausreichen, wenn der Fluggast tatsächlich eine Ankunftsverspätung von mindestens drei Stunden erleidet. Die Gründe für die Verspätung müsse der Fluggast nicht darlegen. Die Frage, ob die Verspätung der Fluggesellschaft zuzurechnen sei, sei erst im Rahmen einer Exkulpation nach Art. 5 Abs. 3 Fluggastrechte-VO zu prüfen. Das ausführende Luftfahrtunternehmen müsse darlegen und nachweisen, dass es für die eingetretene Verspätung keine Verantwortung trage, sie ihr also nicht zuzurechnen sei. Auch beim Verpassen eines Anschlussfluges wegen (angeblichen) Eigenverschuldens des Fluggastes liege ein außergewöhnlicher Umstand i.S.v. Art. 5 Abs. 3 Fluggastrechte-VO vor, da es sich auch hierbei um ein außerhalb des normalen Flugbetriebes liegendes, von dem Luftfahrtunternehmen nicht beeinflussbares Geschehen handle. Komme es daher zu einer Verspätung am Endziel einer aus Zubringer- und Anschlussflug zusammengesetzten Flugreise, weil der Fluggast trotz ausreichender Umstiegszeit den Anschlussflug nicht erreiche – etwa weil er trödele, sich trotz ausreichender Informationen verlaufe oder trotz ausreichender Hinweise die Boardingzeiten nicht einhalte –, liege daher ebenfalls ein außergewöhnlicher Umstand vor, der das Luftfahrtunternehmen entlaste (vgl. AG Hannover, Urteil vom 09.10.2020 – 409 C 503/20, BeckRS 2020, 44160 Rn. 17 ff.; Urteil vom 14.03.2017 – 523 C 12833/16, NJW-RR 2017, S. 951, 952 f. Rn. 7 ff.; AG Köln, Urteil vom 24.10.2016 – 142 C 482/15, BeckRS 2016, 1099; [OMISSIS]).

Nach beiden Auffassungen kommt ein Ausgleichsanspruch wegen großer Verspätung also auch dann in Betracht, wenn – anders als in der Rechtssache Folkerts, C-11/11 – der Zubringerflug pünktlich durchgeführt wird, der Fluggast den Anschlussflug aber aus sonstigen, vom Luftfahrtunternehmen verschuldeten Gründen verpasst und sein Endziel erst mit drei Stunden Verspätung oder mehr erreicht.

Für die hier vertretene Auffassung könnte auch sprechen, dass das ausführende Luftfahrtunternehmen nach der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs in der Rechtssache Eglītis u. a./Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija – C-294/10 eine ausreichende Zeitreserve bei der Flugplanung berücksichtigen muss (vgl. EuGH, Urteil vom 12.05.2011 – C-294/10 Eglītis u. a./Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija [OMISSIS]). Dies könnte dafür sprechen, dass das ausführende Luftfahrtunternehmen auch sicherstellen muss, dass die Zeitreserve zwischen einem als Einheit gebuchten Zubringer- und Anschlussflug im Einklang mit den konkreten Verhältnissen des Umsteige-Flughafens so bemessen werden muss, dass die Fluggäste den Anschlussflug unter Berücksichtigung von üblichen

Zeiten für das Verlassen des Flugzeugs, die Zurücklegung von Laufwegen zwischen dem Ankunfts- und Abfluggate und Sicherheits- und Passkontrollen bequem erreichen können.

3.

Fraglich ist des Weiteren, wen im Rahmen des Ausgleichsanspruchs die Darlegungs- und Beweislast für das Verpassen des Anschlussfluges aufgrund eines der Fluggesellschaft zurechenbaren Verschuldens trifft und welche Bedeutung in diesem Zusammenhang der sog. Minimum Connection Time (MCT) zwischen Zubringer- und Anschlussflug zukommt.

Bei der MCT handelt es sich um einen von Flughäfen angegebenen Mindestzeitraum, der für ein erfolgreiches Umsteigen innerhalb einer Verbindung von zwei Flügen mindestens erforderlich sein soll. Allerdings werden diese Zeiten von jedem Flughafenbetreiber selbst festgelegt und definiert. Die Zeiten werden vom Flughafenbetreiber aus Wettbewerbsgründen im Regelfall sehr knapp bemessen. In den Computerreservierungssystemen werden nämlich ausschließlich solche Flüge kombiniert und angeboten, bei denen die MCT gewahrt ist. Zudem werden in den Computerreservierungssystemen die Flugverbindungen nach der Gesamtdauer sortiert und dem Fluggast bei der Auswahl einer Flugverbindung daher die schnellsten Verbindungen zuerst angezeigt. Die tatsächlich zur Verfügung stehende Umstiegszeit ist aber im Regelfall deutlich geringer. Die MCT bezeichnet nämlich den Zeitraum zwischen On Block (Ankunft Parkposition) und Off Block (Verlassen Parkposition), während es für die tatsächliche Umstiegszeit auf die Zeit zwischen Verlassen des Zubringerfluges (Öffnen der Türen) und Ende des Boarding ankommt. Der Passagier hat es in der Regel nicht in der Hand, wann er im Rahmen der Entleerung des Flugzeuges dasselbe verlässt, ob der Zubringerflug auf einer Parkposition mit anschließendem Bustransfer zum Flughafen oder an einem Flugsteig endet. Ebenso wenig hat es der Flugpassagier in der Hand, wann das Boarding des Anschlussfluges endet und der Flugsteig geschlossen wird. Letztlich muss die tatsächlich zur Verfügung stehende Zeit zum Umsteigen so bemessen sein, dass es jedem Fluggast innerhalb des ihm Zumutbaren möglich ist, seinen Anschlussflug zu erreichen. D. h. die Zeit muss so bemessen sein, dass auch Familien mit kleinen Kindern, Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder auch ältere Flugpassagiere jeweils mit Handgepäck in der Lage sind, die Verbindungswege zwischen dem Ankunfts- und Anschlussflugsteig zu meistern. Dabei müssen Zeiten für die Orientierung sowie Pass- und Sicherheitskontrollen mitberücksichtigt werden. D. h. die tatsächlich für einen Umstieg zur Verfügung stehende Zeit entspricht in aller Regel nicht der MCT, die ausreichend für einen Umstieg sein soll.

Aus den vorgenannten Gründen lässt die Einhaltung der MCT zwischen der Ankunft des Zubringerfluges und dem Abflug des Anschlussfluges nach Ansicht der Kammer nicht den typisierenden Schluss zu (Anscheinsbeweis), dass das Verpassen des Anschlussfluges bei typisierender Betrachtung auf ein Eigenverschulden des Fluggasts zurückzuführen ist.

Nach Ansicht der Kammer muss der Fluggast daher lediglich darlegen und nachweisen, dass er eine Ankunftsverspätung am Endziel von drei Stunden oder mehr erlitten hat. Demgegenüber muss die Fluggesellschaft darlegen und nachweisen, dass das Verpassen des Anschlussfluges auf ein Verschulden des Fluggasts zurückgeht, weil es diesem bei gewöhnlichem Verlauf der Dinge unter Berücksichtigung der Laufwege, Transferzeiten und Pass- und Sicherheitskontrollen am Flughafen möglich gewesen wäre, den Anschlussflug zu erreichen.

Unter welchen Voraussetzungen einem Fluggast ein Ausgleichsanspruch zusteht, wenn dieser seinen Anschlussflug verpasst und am Endziel mit großer Verspätung eintrifft, obwohl der Zubringerflug pünktlich oder nur mit einer ganz geringfügigen Verspätung landet und die Minimum Connection Time (MCT) zwischen beiden Flügen eingehalten wurde, ist bislang – soweit ersichtlich – unionsgerichtlich nicht geklärt. Diese Frage war daher dem EuGH zur Vorabentscheidung vorzulegen.

2.

Der Kläger zu 1) macht des Weiteren gestützt auf Art. 8 Abs. 1 lit. b), Art. 9 Abs. 1 Fluggastrechte-VO einen Anspruch auf Ersatz von Hotelkosten in Höhe von 265,00 €, Transferkosten vom Flughafen zum Hotel und zurück in Höhe von 115,63 €, Verpflegungskosten in Höhe von 9,50 € und Ersatzflugkosten in Höhe von 871,90 €, insgesamt somit 1.262,03 €, geltend.

a)

Verletzt die Fluggesellschaft die Verpflichtungen aus Art. 8 und Art. 9 Fluggastrechte-VO und sorgt der Fluggast selbständig und auf eigene Kosten für Ersatz, so kann ihm gegen das ausführende Luftfahrtunternehmen nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs gestützt direkt auf diese Bestimmungen ein Erstattungsanspruch hinsichtlich der diesbezüglichen Kosten zustehen. Eine vorherige Berufung des Fluggastes auf diese Bestimmungen ist nicht erforderlich. Er kann insoweit aber nur diejenigen Beträge erstattet bekommen, die sich in Anbetracht der dem jeweiligen Fall eigenen Umstände als notwendig, angemessen und zumutbar erweisen, um den Ausfall der Ersatzbeförderung oder Betreuung des Fluggasts durch das Luftfahrtunternehmen auszugleichen, was zu beurteilen Sache des nationalen Gerichts ist (vgl. EuGH, Urteil v. 13.10.2011 – C-83/10 - Aurora Sousa Rodriguez/Air France [OMISSIS]; Urteil vom 31.01.2013 – C-12/11 - McDonagh/Ryanair [OMISSIS]; Urteil vom 22.04.2021 – C-826/19 WZ/Austrian Airlines, [OMISSIS] Rn. 69 f.).

b)

Gem. Art. 6 Abs. 1 lit. c) i) Fluggastrechte-VO steht dem Fluggast bei Flügen über mehr als 3.500 km bei einer nach vernünftigem Ermessen absehbaren Abflugverspätung von mindestens vier Stunden ein Anspruch auf Verpflegung gem. Art. 9 Abs. 1 lit. a) Fluggastrechte-VO zu. Gem. Art. 6 Abs. 1 lit. c) ii)

Fluggastrechte-VO steht dem Fluggast auch ein Anspruch auf eine Hotelunterbringung samt Transfer gem. Art. 9 Abs. 1 lit. b) und c) Fluggastrechte VO zu, wenn die nach vernünftigem Ermessen zu erwartende Abflugzeit erst am Tag nach der zuvor angekündigten Abflugzeit liegt. Beträgt die tatsächliche Abflugverspätung mindestens fünf Stunden, kann der Fluggast gem. Art. 6 Abs. 1 lit. c) iii) Fluggastrechte-VO zudem auch gemäß Art. 8 Abs. 1 lit. a) Fluggastrechte-VO die Erstattung des Flugpreises wählen. Da hier eine verspätete Beförderung erst für den nächsten Tag vorgesehen war, dürfte dem Kläger zu 1) ein Anspruch auf Ersatz der Kosten für Verpflegung, Transfer und Hotel zustehen. Ein Recht auf eine anderweitige schnellstmögliche Beförderung i.S.v. Art. 8 Abs. 1 lit. b) Fluggastrechte-VO ist bei (Abflug-)Verspätungen in Art. 6 Fluggastrechte-VO hingegen überhaupt nicht vorgesehen.

Nach Ansicht der Kammer widerspricht diese Rechtslage seit Erlass der Sturgeon-Entscheidung dem Gleichbehandlungsgrundsatz. Der EuGH hat in der vorgenannten Entscheidung den von einer großen Ankunftsverspätung betroffenen Passagieren eine Ausgleichsleistung in entsprechender Anwendung von Art. 5 Abs. 1 lit. c), Art. 7 Abs. 1 Fluggastrechte-VO zuerkannt. Zur Begründung hat er ausgeführt, dass die Situation einer Annullierung und einer großen Ankunftsverspätung von drei Stunden oder mehr in jeder Hinsicht vergleichbar seien und hat in diesem Zusammenhang den Gleichbehandlungsgrundsatz hervorgehoben (EuGH, Urteil vom 19.11.2009 – C-402/07 u. a. Sturgeon u. a./Condor Flugdienst u. a., [OMISSIS] Rn. 60). Nach Ansicht der Kammer sind Fluggäste von Flügen mit großer Verspätung zur Wahrung des Gleichbehandlungsgrundsatzes aber nicht nur hinsichtlich der Ausgleichsleistung nach Art. 7 Abs. 1 Fluggastrechte-VO, sondern auch hinsichtlich der Betreuungs- und Unterstützungsleistungen nach Art. 8 und Art. 9 Fluggastrechte-VO in jeder Hinsicht gleichzustellen. Denn die Situation von Fluggästen, deren Flug annulliert wurde, und von Fluggästen, deren Flug nach vernünftigem Ermessen eine absehbare Ankunftsverspätung von drei Stunden oder mehr hat, ist in jeder Hinsicht vergleichbar. Denn beide Passagiergruppen erleiden vergleichbare Unannehmlichkeiten.

Hierfür spricht auch, dass der EuGH in der Entscheidung in der Rechtssache LE/Transportes Aereos Portugueses SA – C-74/19 zum Fall einer großen Verspätung am Endziel im Rahmen der zumutbaren Maßnahmen nach Art. 5 Abs. 3 Fluggastrechte-VO u. a. der Bestimmung des Art. 8 Abs. 1 Fluggastrechte-VO, das „Erfordernis einer zumutbaren, zufriedenstellenden und frühestmöglichen anderweitigen Beförderung der von einer Annullierung oder großen Verspätung ihres Fluges betroffenen Fluggäste“ entnommen hat (vgl. EuGH, Urteil vom 11.06.2020 – C-74/19 LE/Transportes Aereos Portugueses SA, [OMISSIS] Rn. 58). Dies spricht dafür, dass der EuGH möglicherweise auch den von einer absehbaren großen Ankunftsverspätung betroffenen Passagieren ein Recht auf eine anderweitige Beförderung gem. Art. 8 Abs. 1 lit. b) Fluggastrechte-VO einräumen wollte.

c)

Nachdem die Kläger ihren Anschlussflug verpassten, die Beklagte ihnen keinen Ersatzflug anbot und als frühestmöglicher, buchbarer Flug erst ein Flug am nächsten Tag in Betracht kam, war nach vernünftigem Ermessen ohne Zweifel absehbar, dass die Kläger ihr Endziel mit einer großen Verspätung von mehr als drei Stunden erreichen würden. In solchen Fällen einer absehbaren großen Ankunftsverspätung sollte das ausführende Luftfahrtunternehmen über den Wortlaut des Art. 6 Fluggastrechte-VO hinaus verpflichtet sein, den Klägern in entsprechender Anwendung von Art. 5 Abs. 1 lit. a), Art. 8 Abs. 1 lit. b) eine frühestmögliche und zufriedenstellende Ersatzbeförderung anzubieten und ihnen im Falle der Verletzung dieser Verpflichtung zum Ersatz der entstandenen Kosten der Ersatzbeförderung verpflichtet sein.

Auch diese Frage ist bislang – soweit ersichtlich – unionsgerichtlich nicht (abschließend) geklärt, sodass sie dem EuGH zur Vorabentscheidung vorzulegen war.

[OMISSIS]