



universität  
wien

# Exposé

vorläufiger Titel der Dissertation

„Zumutbare Maßnahmen eines Luftfahrtunternehmens bei  
Vorliegen außergewöhnlicher Umstände zur Entlastung der  
Zahlung einer Ausgleichsleistung durch das  
Luftfahrtunternehmen“

verfasst von

Mag. iur. Sophie Haiden

angestrebter akademischer Grad

Doktorin (Dr.)

Wien, 2021

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

A 783 101

Dissertationsgebiet lt. Studienblatt:

Rechtswissenschaften

Betreut von:

Univ.-Prof. Dr. Christiane Wendehorst, LL.M. (Cantab.)

## Inhaltsverzeichnis

|             |   |           |
|-------------|---|-----------|
| <b>I.</b>   | <b>Vorläufige Gliederung der Dissertation</b> .....                             | <b>3</b>  |
| <b>II.</b>  | <b>Inhaltliche Beschreibung des Dissertationsvorhaben</b> .....                 | <b>4</b>  |
| 1.          | Einleitung.....   | 4         |
| 2.          | Anwendungsbereich .....   | 5         |
| 3.          | Voraussetzungen eines Ausgleichsanspruches .....                                | 5         |
| 4.          | Die außergewöhnlichen Umstände als Vorfrage .....                               | 6         |
| 5.          | Zum Begriff der zumutbaren Maßnahmen und vereinzelt Beispielen .....            | 7         |
| 5.1         | <i>Umbuchung</i> .....  | 7         |
| 5.2         | <i>Anfliegen eines Ersatzflughafens</i> .....                                   | 8         |
| 5.3         | <i>Die Mindestumsteigezeit</i> .....  | 8         |
| 5.4         | <i>Anbringung einer weißen Wendel zur Verhinderung eines Vogelschlags</i> ..... | 10        |
| 6.          | Unterscheidung zwischen „zumutbaren“ Maßnahmen und „möglichen“ Maßnahmen.....   | 10        |
| 7.          | Die Darlegungs- und Beweislast.....   | 11        |
| 8.          | Vorabentscheidungsverfahren zu C-826/19.....                                    | 12        |
| 9.          | Ziel der Dissertation .....   | 13        |
| <b>III.</b> | <b>Überblick des aktuellen Forschungsstandes</b> .....                          | <b>14</b> |
| <b>IV.</b>  | <b>Geplante Methoden</b> .....  | <b>15</b> |
| <b>V.</b>   | <b>Zeitplan</b> .....   | <b>15</b> |
| <b>VI.</b>  | <b>Literaturliste</b> .....   | <b>17</b> |

## **I. Vorläufige Gliederung der Dissertation**

### **1. Allgemeiner Teil**

- 1.1. Voraussetzungen eines Ausgleichsanspruches
  - 1.1.1. Anwendungsbereich
  - 1.1.2. Verspätung
  - 1.1.3. Annullierung
  - 1.1.4. Nichtbeförderung
- 1.2. Entlastungstatbestand
- 1.3. Die außergewöhnlichen Umstände als Vorfrage
- 1.4. Zum Begriff der zumutbaren Maßnahmen im Hinblick auf vorliegende Entscheidungen
- 1.5. Allgemeine Grundsätze
- 1.6. Darlegungs- und Beweislast vor Gericht
- 1.7. Konsequenzen des Unterlassens des Ergreifens von zumutbaren Maßnahmen
- 1.8. Vorabentscheidungsverfahren zu C-826/19

### **2. Besonderer Teil**

- 2.1. Zu den zumutbaren Maßnahmen und ihren Judikaturdivergenzen im Einzelnen
  - 2.1.1. Umbuchung
  - 2.1.2. Anfliegen eines Ausweichflughafens
  - 2.1.3. Die Mindestumsteigezeit
  - 2.1.4. Überstellung/Bereithaltung von Ersatzfluggeräten
  - 2.1.5. Überstellung/Bereithaltung einer Ersatzcrew
  - 2.1.6. Warten auf bessere Wetterbedingungen im Zusammenhang mit Treibstoffreserven
  - 2.1.7. Anmietung eines Subcharters
  - 2.1.8. Anbringung einer weißen Wendel zur Verhinderung eines Vogelschlags
  - 2.1.9. Anfrage einer Ausnahmegenehmigung hinsichtlich Nachtflugverbot/Flugroutenänderung
  - 2.1.10. Möglichkeit der verspäteten Durchführung
- 2.2. Unterscheidung zwischen zumutbaren und möglichen Maßnahmen
- 2.3. Das Zusammenspiel der außergewöhnlichen Umstände und der zumutbaren Maßnahmen
  - 2.3.1. Bei Vorliegen eines Streiks
  - 2.3.2. Bei Wetterchaostagen – Restriktionen der Flugsicherung/des Flughafens

### **3. VO (EG) Nr. 261/2004 in der Praxis**

### **4. Conclusio**

## **II. Inhaltliche Beschreibung des Dissertationsvorhabens**

### **1. Einleitung**

Die Judikatur der VO (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Falle der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 entwickelt sich mannigfaltig und prägt die VO (EG) Nr. 261/2004 bzw. die entsprechenden Gerichtsverfahren wesentlich. Aufgrund der Höhe der Ausgleichsleistung (von EUR 250,00 bis EUR 600,00) handelt es sich im Falle einer Berufung regelmäßig um Bagatellberufungen, wodurch in Österreich die wichtigsten Instanzen im Hinblick auf die VO (EG) Nr. 261/2004 das HG Wien, das LG Korneuburg, vereinzelt auch das Landesgericht für Zivilrechtssachen Graz bzw. Salzburg und Linz sind. Aufgrund dessen wird vermehrt auf die deutsche Judikatur Bezug genommen. Die Anforderungen an das Luftfahrtunternehmen hinsichtlich der Ergreifung von zumutbaren Maßnahmen werden von den Gerichten unterschiedlich hoch bewertet, jedoch grundsätzlich auf den Einzelfall abgestellt.

Nach einer Entscheidung des LG Korneuburg vom 7. April 2020 zu 22 R 69/19f kann einem Luftfahrtunternehmen nicht abverlangt werden, Vorbringen zu jeder entferntesten auch nur denkmöglichen Maßnahme zu erstatten.<sup>1</sup> Davon abgesehen hat das LG Korneuburg bereits ausdrücklich festgehalten, dass nur solche Umstände im Rahmen der Prüfung miteinzubeziehen seien, zu denen die Parteien vorgetragen haben oder die sich zumindest als zumutbar und erfolgversprechend aufdrängen.<sup>2</sup>

Die Maßnahmen, die jedoch thematisiert werden, sind zahlreich und der Maßstab, der an Luftfahrtunternehmen angelegt wird, sehr hoch. Dies beginnt schon mit der hohen Darlegungs- und Beweislast.

Damit ein Gericht beurteilen könne, ob alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden sind, bedürfe es eines konkreten und substantiierten Vortrags des Luftfahrtunternehmens, aufgrund welcher Umstände es zu der sehr großen Verspätung gekommen ist, welche Auswirkungen dies auf die nachfolgend geplanten Flüge gehabt hat und welche Möglichkeiten zur Verfügung standen, um diese Folgen zu verhindern.<sup>3</sup> Wenn ein Luftfahrtunternehmen dies nicht vorträgt, so würde es seiner Behauptungspflicht nicht entsprechend nachgekommen.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> LG Korneuburg 7.4.2020, 22 R 69/19f.

<sup>2</sup> LG Korneuburg 28.3.2019, 21 R 76/19b.

<sup>3</sup> Schmid in Schmid, Fluggastrechte-Verordnung<sup>1</sup> (2018) Art 5 Rz 140.

<sup>4</sup> BG Schwechat 7.10.2015, 1 C 399/15k.

Besonders bei der Prüfung, ob ein Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hat, handelt es sich, um eine Einzelfallentscheidung, was dieses Thema von unterschiedlichen Perspektiven betrachten lässt und es auch so spannend und vielfältig macht.

## 2. Anwendungsbereich

Die VO (EG) Nr. 261/2004 gilt für Fluggäste, die auf Flughäfen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, einen Flug antreten, 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<sup>5</sup> Ausführendes Luftfahrtunternehmen ist das Luftfahrtunternehmen, das im Rahmen eines Vertrages mit einem Fluggast oder im Namen einer anderen juristischen oder natürlichen Person, die mit dem betreffenden Fluggast in einer Vertragsbeziehung steht, einen Flug durchführt oder durchzuführen beabsichtigt.<sup>6</sup> Fluggäste können auch bei Flügen mit Zwischenstopps außerhalb Europas bei erheblicher Verspätung, Entschädigung fordern, sofern sie mit einer europäischen Fluggesellschaft in der EU gestartet sind.<sup>7</sup>

## 3. Voraussetzungen eines Ausgleichsanspruches

Einem Fluggast steht eine Ausgleichsleistung im Falle der Annullierung eines Fluges nach Art 5 VO (EG) Nr. 261/2004 einer Nichtbeförderung gemäß Art 4 VO (EG) Nr. 261/2004 oder einer Verspätung<sup>8</sup> von über 3 Stunden<sup>9</sup> klargestellt durch die Entscheidung des EuGH vom 4. September 2014 zu C-452/13 ab dem Zeitpunkt des Öffnens mindestens einer Flugzeugtür, ist der Zielort erreicht, zu.<sup>10</sup><sup>11</sup> Grundsätzlich steht nach Art 7 VO (EG) Nr. 261/2004 bei allen Flügen über eine Entfernung von 1.500 km oder weniger eine Ausgleichsleistung in Höhe von EUR 250,00; bei allen innergemeinschaftlichen Flügen über eine Entfernung zwischen 1.500 km und 3.500 km eine Ausgleichsleistung in Höhe EUR 400,00 und bei allen anderen Flügen eine Ausgleichsleistung in Höhe EUR 600,00 zu.<sup>12</sup> Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 VO (EG) Nr. 261/2004 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche

---

<sup>5</sup> Art 3 Abs 1 VO (EG) Nr. 261/2004.

<sup>6</sup> Janköster, Fluggastrechte im internationalen Luftverkehr (2009) 66f.

<sup>7</sup> Topal-Gökçeli, Pflicht zur Ausgleichsleistung durch Luftfahrtunternehmen, das einen Teilflug durchgeführt hat, bei Flugverbindung mit Umsteigen in einem Drittstaat, ZfRV-LS 2019/31, 169.

<sup>8</sup> Lindinger/Labacher, Fluggastrechte mit dem EU-Fluggastrechte-Index (2012) Rz 73.

<sup>9</sup> EuGH 19.11.2009, C-402/07, *Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH*; EuGH 19.11.2009, C-432/07, *Böck, Lepuschitz/Air France SA*.

<sup>10</sup> EuGH 4.9.2014, C-452/13, *Germanwings GmbH/Henning*.

<sup>11</sup> Flitsch, Der Luftbeförderungsvertrag (2016) 88.

<sup>12</sup> Art 7 VO (EG) Nr. 261/2004.

Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.<sup>13</sup>

Ob die Entlastungsvoraussetzungen vorliegen, ist dreistufig zu prüfen. Das Luftfahrtunternehmen muss nachweisen, dass ein außergewöhnlicher Umstand vorliegt, die Annullierung, Verspätung von mehr als drei Stunden oder Nichtbeförderung auf einen solchen zurückgeht und es alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung der Folgen der Annullierung, Verspätung von mehr als drei Stunden oder Nichtbeförderung ergriffen hat, wobei im Einzelnen behandelt wird, ob zumutbare Maßnahmen, die Annullierung, Verspätung und Nichtbeförderung an sich oder nur deren Folgen verhindern sollen.<sup>14</sup>

#### **4. Die außergewöhnlichen Umstände als Vorfrage**

Nach der Entscheidung des EuGH vom 22. Dezember 2008 zu C-549/07 sind außergewöhnliche Umstände, Vorkommnisse, die aufgrund ihrer Natur oder Ursache nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens sind und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sind.<sup>15</sup>

Ein Streik, welcher nicht das Personal des Luftfahrtunternehmens betrifft, ein Vogel-<sup>16</sup> oder ein Blitzschlag, was zu entsprechender Reparatur des Flugzeuges führt bzw das Vorliegen widriger Wetterbedingungen in Kombinationen mit Restriktionen der Flugsicherung können beispielsweise einen außergewöhnlichen Umstand darstellen, wobei auch hier die Frage strittig ist, ob bereits geringfügige Verspätungen des Luftfahrtunternehmens durch Restriktionen der Flugsicherung einen außergewöhnlichen Umstand darstellen. Grundsätzlich liegt nach der Entscheidung des LG Korneuburg vom 24. Oktober 2019 zu 21 R 273/19y die Slotvergabe nicht im Einflussbereich eines Luftfahrtunternehmens.<sup>17</sup> Technische Defekte des Fluggeräts vermögen das Luftfahrtunternehmen nicht zu entlasten, da diese zum Betriebsrisiko gehören. Auch betriebliche Gründe, wie eine schwarze Liste, sind nicht als vertretbar anzusehen.<sup>18</sup>

Die Bejahung des Vorliegens von außergewöhnlichen Umständen ist die zwingende Voraussetzung für ein Luftfahrtunternehmen, sich allenfalls von der Ausgleichsleistung zu befreien. Erst bei deren Vorliegen ist in der Folge das Ergreifen der zumutbaren Maßnahmen zu prüfen.

---

<sup>13</sup> Art 5 Abs 3 VO (EG) Nr. 261/2004.

<sup>14</sup> Schmid in Schmid, Fluggastrechte-Verordnung<sup>1</sup> (2018) Art 5 Rz 139f.

<sup>15</sup> EuGH 22.12.2008, C-549/07, Wallentin-Hermann/Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA.

<sup>16</sup> Kolba/Steurer, Praxishandbuch Reiserecht (2018) 76.

<sup>17</sup> LG Korneuburg 24.10.2019, 21 R 273/19y.

<sup>18</sup> Führich, Reiserecht<sup>7</sup> (2015) § 39 Rz 26.

## 5. Zum Begriff der zumutbaren Maßnahmen und vereinzelt Beispielen

Zunächst ist darauf einzugehen, ob die Ergreifung zumutbarer Maßnahmen die Folgen einer Verspätung und Annullierung verhindern soll oder die Verspätung und Annullierung an sich. Der BGH hat in sämtlichen Urteilen betont, dass auf die Folgenverhinderung abzustellen ist.<sup>19</sup> Hingegen vertritt das LG Dortmund zu 11 S 13/12, 10.01.2013, das LG Köln vom 26.2.2013 zu 11 S 511/11, das AG Hannover zu 517 C 11149/12 am 1.2.2013 und das AG Bremen zu 9 C 0091/11 am 29.12.2011 sowie das LG Korneuburg zu 22 R 171/16a am 24.1.2017 und Teile der Literatur die Ansicht, dass nur solche Maßnahmen zu ergreifen sind, die der Vermeidung der außergewöhnlichen Umstände, nicht aber deren Folgen dienen.<sup>20</sup>

Welche zumutbaren Maßnahmen, gesetzt werden müssen bzw überhaupt möglich sind, damit sich das Luftfahrtunternehmen bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände, von der Leistung einer Ausgleichszahlung gemäß Art 7 VO (EG) Nr. 261/2004 befreien kann, stellt die Hauptfragestellung der Dissertation dar, daher wird im Einzelnen auf zumutbare Maßnahmen und ihre Judikaturdivergenzen Bezug genommen. Im Folgenden wird sehr verkürzt auf die zumutbaren Maßnahmen der Umbuchung, des Anfliegens eines Ersatzflughafens, die Problematik der Mindestumsteigezeit und die Anbringung einer weißen Wendel am Fluggerät eingegangen.

### 5.1 Umbuchung

Im Hinblick auf die Umbuchung werden stark divergierende Meinungen vertreten. Auch die Umbuchung auf einen Flug eines anderen, konzernfremden Luftfahrtunternehmens, muss geprüft werden.<sup>21</sup> In der Entscheidung des Landesgerichts Korneuburg vom 27. März 2018 zu 21 R 82/18h erfüllt ein Luftfahrtunternehmen die vom OGH aufgestellten Kriterien (OGH 3.7.2013, 7 Ob 65/13d) bezüglich des Ergreifens zumutbarer Maßnahmen bereits dann, wenn es eine Umbuchung des Fluges anbietet.<sup>22</sup> Im Gegensatz dazu, entschied das HG Wien am 5. Juli 2018 zu 60 R 39/18t, dass eine Umbuchung keine zumutbare Maßnahme iSd Art 5 Abs 3 VO (EG) Nr. 261/2004 darstellt, weil eine Umbuchung kein Umstand sei, der die Annullierung oder Verspätung hätte vermeiden können, sondern ein davon zu unterscheidender Vorgang, der nur einzelne Fluggäste betreffe.<sup>23</sup> Neue Impulse hat diese Diskussion mit der kürzlich durch den EuGH ergangenen Entscheidung vom 11. Juni 2020 zu C-74/19 erhalten, wonach durch eine Umbuchung auf einen Flug am Folgetag nicht sämtliche zumutbaren Maßnahmen ergriffen wurden, sofern dafür keine weiteren Gründe vorliegen.<sup>24</sup>

---

<sup>19</sup> BGH 14.10.2010, Xa ZR 15/10; BGH 24.9.2013, X ZR 160/12.

<sup>20</sup> Schmid in Schmid, Fluggastrechte-Verordnung<sup>1</sup> (2018) Art 5 Rz 19f.

<sup>21</sup> AG Bremen 4.8.2011, 9 C 135/11.

<sup>22</sup> LG Korneuburg 27.3.2018, 21 R 82/18h; OGH 3.7.2013, 7 Ob 65/13d.

<sup>23</sup> HG Wien 4.7.2018, 60 R 39/18t.

<sup>24</sup> EuGH 11.6.2020, C-74/19, *LE/Transportes Aéreos Portugueses SA*.

## 5.2 Anfliegen eines Ersatzflughafens

Im Hinblick auf das Anfliegen eines Ersatzflughafens gibt es ebenfalls unterschiedliche Meinungen. Wenn beispielsweise ein Flug auf einem Flughafen umgeleitet wird, welche in unmittelbarer Nähe zum Ursprungsflughafen liegt, wie dies bei Berlin-Tegel (TXL) und Berlin-Schönefeld (SXF) der Fall ist, sowie bei Köln-Bonn (CGN) und Düsseldorf (DUS), hat das Luftfahrtunternehmen dann alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen oder würde diese Umleitung einer Annullierung gleichgestellt werden und im Falle der Ersatzbeförderung sohin eine erneute Ausgleichsleistung zustehen? Die Weiterbeförderung zum Ursprungsflughafen lässt erneut einige Fragen offen. Nicht alle „zumutbaren Maßnahmen“ iSv Art 5 Abs 3 Fluggastrechte-VO hat ein Luftfahrtunternehmen nach Ansicht des OGH ergriffen, wenn es einen Flug zum Flughafen A annulliert, ohne geprüft zu haben, ob der Flug nicht zum in der Nähe gelegenen Flughafen B umgeleitet werden kann.<sup>25</sup>

Eine Umbuchung bzw Ersatzbeförderung kann jedoch auch anderweitig erfolgen, beispielsweise mit Bus oder Bahn. Im Hinblick auf die offenen Fragen im Zusammenhang mit dem Anfliegen eines Ersatzflughafens, welches in der Nähe zum Ursprungsflughafen liegt, ist auf das Vorabentscheidungsersuchen des EuGH zu C-826/19<sup>26</sup> hinzuweisen, welches in dieser Dissertation ebenfalls zu erörtern sein wird.

## 5.3 Die Mindestumsteigezeit

Auf jedem Flughafen gibt es eine sogenannte Mindestumsteigezeit (MCT). Die MCT (Minimum Connecting Time) gibt für einen Flugplatz die minimale Zeit an, die ein Passagier für das Umsteigen von Flugzeug zu Flugzeug benötigt. Mit der MCT wird gleichzeitig der Transfer des Gepäcks abgedeckt.<sup>27</sup> Es stellt sich die Frage, ob ein Luftfahrtunternehmen hier noch einen gewissen Zeitpuffer einräumen muss, der EuGH hält zu C-294/10 ausdrücklich fest: *„Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 lässt sich daher nicht auslegen, dass im Rahmen der zumutbaren Maßnahmen eine Pflicht besteht, allgemein und undifferenziert eine Mindest-Zeitreserve einzuplanen, die für sämtliche Luftfahrtunternehmen unterschiedslos in allen Situationen des Eintritts außergewöhnlicher Umstände gilt“* und ist sohin zu prüfen, *„ob das betroffene Luftfahrtunternehmen die der Situation angemessenen Maßnahmen ergriffen hat, also diejenigen, die zu dem Zeitpunkt, zu dem die von ihm nachzuweisenden außergewöhnlichen Umstände aufgetreten sein sollen, für dieses Unternehmen insbesondere in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht tragbar waren.“*<sup>28</sup> Luftfahrtunternehmen sollen zwar entsprechende „Pufferzeiten“ einplanen, um allfällige Verspätungen abzufangen ohne dabei eine

---

<sup>25</sup> OGH 3.7.2013,7 Ob 65/13d.

<sup>26</sup> EuGH C-826/19, WZ/Austrian Airlines AG, österreichisches Vorabentscheidungsersuchen, eingereicht am 13.11.2019 durch das LG Korneuburg.

<sup>27</sup> Klußmann/Malik, Lexikon der Luftfahrt<sup>4</sup> (2017) 431.

<sup>28</sup> EuGH C-294/10, 12.5.2011, C-294/10, Andrejs Eglītis, Edvards Ratnieks /Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija.

„Pflichtzeitreserve“ aufgezwungen zu bekommen.<sup>29</sup>

Es ist jedoch nicht entscheidend, ob das Luftfahrtunternehmen die Verspätung des Zubringerfluges durch Ergreifen zumutbarer Maßnahmen hätte vermeiden können, es sei hier allein zu prüfen, ob das Luftfahrtunternehmen durch zumutbare Maßnahmen das Verpassen des Anschlussfluges hätte vermeiden können. Wenn diese Frage bejaht wird, kann die Frage offenbleiben, ob die Verzögerung des ersten Fluges unvermeidbar war.<sup>30</sup> Zumutbare Maßnahmen könnten die Unterstützung durch bevorzugte Abfertigungen an Sonderschaltern, die Unterstützung bei der Bewältigung des Weges im Terminal durch Zurverfügungstellung eines Elektrofahrzeuges, die begleitete Beförderung des Fluggastes von Flugzeug zu Flugzeug über das Vorfeld, die Bitte an das Luftfahrtunternehmen, das den Anschlussflug durchführt, die Beendigung des Boarding noch wenige Minuten zu verzögern (AG Hamburg 17.12.2016, 22a C 59/16) sein.<sup>31</sup>

Abzuwägen ist hier jedoch, ob es tatsächlich zumutbar ist, dass ein Flugzeug auf vereinzelte Passagiere wartet bzw ob unverhältnismäßig hohe Umsteige-Intervalle im Interesse eines Passagiers wären, dies würde zu einer längeren Wartezeit in der Transitzone führen als auch zu weniger möglichen Umsteigeverbindungen.

Weiters ist auch die Entscheidung des AG Hannover vom 14.3.2017 zu 523 C 12833/16 heranzuziehen, wonach bei Einhaltung der Mindestumsteigezeit zwischen Zubringer- und Anschlussflug, der Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden des Fluggastes sprechen soll und sohin der Fluggast beweisen müsste, dass diesem kein Verschulden am Nichterreichen des Anschlussfluges trifft.<sup>32</sup> So auch das LG Korneuburg am 16. Mai 2019 zu 21 R 117/19g, wonach bei Einhalten der MCT von einem Verschulden des Fluggastes auszugehen ist bzw wäre von diesem zu behaupten und zu beweisen, dass es ihm aufgrund besonderer Umstände nicht möglich gewesen sei, den Anschlussflug zu erreichen.<sup>33</sup> Im Gegensatz dazu bedürfe es einer konkreten Behauptung des Luftfahrtunternehmens im erstinstanzlichen Verfahren, dass ein möglicherweise verspätet erschienener Passagier nicht mehr hätte mitgenommen werden können.<sup>34</sup> Nach der Entscheidung des LG Korneuburg vom 30. Jänner 2020 zu 21 R 374/19a, würde dem Luftfahrtunternehmen jedoch die Beweislast für die Umstände, aus denen es eine Entlastung herleiten will, obliegen und müsse diese vortragen, wann der Fluggast (entgegen seiner Behauptung) zur Abfertigung erschienen sei.<sup>35</sup> Gemäß dem LG Korneuburg vom 7. April 2020 zu 22 R 45/20b müsse das Luftfahrtunternehmen Vorbringen erstatten, ob und in welchem Ausmaß es notwendig gewesen wäre, den Anschlussflug derart verspätet starten zu lassen, dass der Passagier diesen noch hätte erreichen

---

<sup>29</sup> Schierl, Reisen und Recht<sup>1</sup> (2019) 218.

<sup>30</sup> AG Hamburg 17.12.2016, 22a C 59/16.

<sup>31</sup> Schmid in Schmid, Fluggastrechte-Verordnung<sup>1</sup> (2018) Art 5 Rz 153b.

<sup>32</sup> AG Hannover 14.3.2017, 523 C 12833/16.

<sup>33</sup> LG Korneuburg 16.5.2019, 21 R 117/19g.

<sup>34</sup> LG Korneuburg 18.10.2018, 21 R 297/18a; LG Korneuburg 30.1.2020, 21 R 297/18a; LG Korneuburg 30.1.2020, 22 R 5/20w, LG Korneuburg 07.04.2020, 22 R 45/20b.

<sup>35</sup> LG Korneuburg 30.1.2020, 21 R 374/19a.

können, ob und in welchem Ausmaß dies zu einer Ankunftsverspätung des Anschlussfluges geführt hätte und ob die Passagiere des Anschlussfluges dadurch ihre Anschlussflüge verpasst hätten.<sup>36</sup>

Sollte der Fluggast vorbringen, dass eine Verspätung aufgrund von Sicherheitskontrollen entstanden ist, so handelt es sich bei Sicherheitskontrollen, um hoheitliche Maßnahmen, auf die ein Luftfahrtunternehmen keinen Einfluss nehmen kann.<sup>37</sup> Wird die MCT unterschritten, muss das Luftfahrtunternehmen darlegen und beweisen, dass der Fluggast in der konkreten Situation den Anschlussflug dennoch erreichen hätte können.<sup>38</sup>

#### **5.4 Anbringung einer weißen Wendel zur Verhinderung eines Vogelschlags**

Grundsätzlich wird die Kollision eines Flugzeuges mit einem Vogel als außergewöhnlicher Umstand qualifiziert, sofern keine zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung von Flugverspätungen zur Verfügung standen.<sup>39</sup>

In einer Entscheidung des HG Wien vom 8. Jänner 2019 zu 1 R 196/18x zu einem Vogelschlag und der damit einhergehenden Reparatur des Fluggeräts wurde festgestellt, dass ein Luftfahrtunternehmen im Einzelfall auch solche Maßnahmen ergreifen müsse, die nicht zwingend gesetzlich oder vertraglich vorgeschrieben seien, dies ergäbe sich aus der Entscheidung des EuGH C 315/15 und sei zunächst zu beurteilen, ob das Luftfahrtunternehmen in der Lage war, Vorkehrungen zu treffen, die geeignet wären, die Risiken von Kollisionen mit Vögeln zu verringern oder gar zu beseitigen. Es gäbe keine Beschränkung auf (gesetzliche oder vertragliche) Maßnahmen. Es sei auch nicht erforderlich, dass die Maßnahme die Kollision tatsächlich verhindert hätte, sondern geht es nur um die Verringerung der Risiken von Kollisionen mit Vögeln und diene zu diesem Zweck eine „weiße Wendel“ (weiße Lackierung der Triebwerkspitze der Turbine), durch die optische Rotation der weißen Wendel sollten Vögel abgeschreckt werden. Die Anbringung einer „weißen Wendel“ sei grundsätzlich nicht zwingend vorgeschrieben.<sup>40</sup> Das LG Korneuburg hielt in einer Entscheidung bereits fest, dass es in Fachkreisen strittig ist, dass eine weiße Wendel tatsächlich zur Vogelabwehr dient.<sup>41</sup>

### **6. Unterscheidung zwischen „zumutbaren“ Maßnahmen und „möglichen“ Maßnahmen**

Es ist auch zu erörtern, welche zumutbaren Maßnahmen bei Vorliegen eines außergewöhnlichen Umstandes überhaupt möglich sind, der außergewöhnliche Umstand an sich kann die Bandbreite an Möglichkeiten der Maßnahmen stark einschränken, insbesondere bei Wetterchaostagen oder Streiks

---

<sup>36</sup> LG Korneuburg 7.4.2020, 22 R 45/20b.

<sup>37</sup> LG Korneuburg vom 30. März 2017 zu 21 R 16/17a.

<sup>38</sup> RIS-Justiz RKO0000011.

<sup>39</sup> *Leupold/Gelbmann*, Ausgleichsanspruch: Vogelschlag ist „außergewöhnlicher Umstand“, VbR 2017/93, 140.

<sup>40</sup> HG Wien 8. Jänner 2019 zu 1 R 196/18x.

<sup>41</sup> LG Korneuburg 3.9.2020, 22 R 152/20p.

durch Personal des Flugbetriebs. Beispielsweise wird bei einer Verspätung eine Umbuchung obsolet, hingegen stellt sich die Frage, ob bei einer Annullierung wegen eines Streiks der Fluglotsen und damit einhergehender Kapazitätsbeschränkungen eine Umbuchung überhaupt möglich ist, ob ein Ersatzfluggerät inklusive Ersatzcrew organisiert werden kann und ob es ausreicht, die Organisation eines Ersatzfluggeräts angestrebt zu haben, auch wenn diese erfolglos war.

Aufgrund der insbesondere in Österreich massiven Strenge bei der Beurteilung der „Zumutbarkeit“, bleibt die spannende Frage, welche konkreten Maßnahmen zwar möglich, aber nicht mehr zumutbar sind und daher – obwohl denkbar – nicht vom Luftfahrtunternehmen ergriffen werden müssen.

## 7. Die Darlegungs- und Beweislast

Wenn ein Luftfahrtunternehmen nun alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen hat, ist es noch nicht entlastet, eine Ausgleichsleistung gemäß Art 7 VO (EG) 261/2004 zu bezahlen. Vielmehr trägt es hier noch die konkrete Behauptungs- und Beweislast, dass diese Maßnahmen tatsächlich ergriffen worden sind.

Hinsichtlich der Darlegungs- und Beweislast stellen sich auch große Herausforderungen vor Gericht, welche in dieser Dissertation durch Befragung von Mitarbeitern eines Luftfahrtunternehmens beleuchtet werden sollen. *„Da nicht alle außergewöhnlichen Umstände zu einer Befreiung führen, obliegt es demnach demjenigen, der sich darauf berufen möchte, darüber hinaus den Nachweis zu führen, dass sie sich jedenfalls nicht durch der Situation angepasste Maßnahmen hätten vermeiden lassen, d. h. solche, die zu dem Zeitpunkt, zu dem die entsprechenden außergewöhnlichen Umstände auftreten, für das betroffene Luftfahrtunternehmen insbesondere in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht tragbar sind.“*<sup>42</sup> Der Rahmen der Zumutbarkeit, in dem die Luftfahrtunternehmen noch Maßnahmen zu ergreifen haben, dürfte schwer zu bestimmen sein.<sup>43</sup>

Damit das angerufene Gericht beurteilen kann welche zumutbaren Maßnahmen in Frage kommen, muss das Luftfahrtunternehmen darlegen, welche anderen personellen, materiellen und finanziellen Mitteln dem Luftfahrtunternehmen zur Verfügung standen, um den Flug zum geplanten Zeitpunkt durchzuführen und aus welchen Gründen dies nicht zumutbar war, auf diese Ressourcen zurückzugreifen.<sup>44</sup>

*„Bei Flugzeugen, die auf Kurz- und Mittelstrecken eingesetzt werden, sind mehrere Umläufe an demselben Tag üblich, um eine wirtschaftlich sinnvolle Nutzung des Flugzeugs zu ermöglichen. Die EU-*

---

<sup>42</sup> EuGH 22.12.2008, C-549/07 *Wallentin-Hermann/Alitalia*.

<sup>43</sup> *Maruhn in Staudinger/Keiler, Fluggastrechte-Verordnung*<sup>1</sup> (2016) Art 5 Rz 30.

<sup>44</sup> *Schmid in Schmid, Fluggastrechte-Verordnung*<sup>1</sup> (2018) Art 5 Rz 142.

*FluggastVO setzt diese wie andere übliche wirtschaftliche und technische Gegebenheiten des Luftverkehrs voraus und will sie weder unterbinden noch steuern*<sup>45</sup>

Welche zumutbaren Maßnahmen sind für ein Luftfahrtunternehmen jene, welche wirtschaftlich und technisch tragbar sind, welche sind überhaupt zu ergreifen möglich, welche sind zumutbar und wie erfolgt die Protokollierung eines Luftfahrtunternehmens beispielsweise, wie viele Ersatzfluggeräte es zur Verfügung hatte und wo sich diese befinden, welche konkreten Kostenfolgen bzw organisatorischen und juristischen Aufwand bringt es mit sich, ein Ersatzfluggerät bereitzustellen oder eine Ersatzcrew zu organisieren.

## **8. Vorabentscheidungsverfahren zu C-826/19**

Aktuell sind beim EuGH zur Rechtssache C-826/19 folgende Vorlagefragen anhängig:

*Ist Art. 8 Abs. 3 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)<sup>46</sup> dahin auszulegen, dass er auf zwei Flughäfen anzuwenden ist, die sich beide in unmittelbarer Nähe eines Stadtzentrums befinden, jedoch nur einer im Stadtgebiet, der andere im benachbarten Bundesland?*

*Sind Art. 5 Abs. 1 Buchst. c, Art. 7 Abs. 1 und Art. 8 Abs. 3 FluggastrechteVO dahingehend auszulegen, dass im Fall einer Landung an einem anderen Zielflughafen desselben Ortes, derselben Stadt oder derselben Region ein Anspruch auf Ausgleichsleistung wegen Annullierung des Fluges zusteht?*

*Sind Art. 6 Abs. 1, Art. 7 Abs. 1 und Art. 8 Abs. 3 FluggastrechteVO dahingehend auszulegen, dass im Fall einer Landung auf einem anderen Flughafen desselben Ortes, derselben Stadt oder derselben Region ein Anspruch auf Ausgleichsleistung wegen großer Verspätung zusteht?*

*Sind Art. 5, 7 und 8 Abs. 3 FluggastrechteVO dahingehend auszulegen, dass zur Ermittlung, ob ein Fluggast einen Zeitverlust von drei Stunden oder mehr im Sinne des Urteils vom 19.11.2009 in den verbundenen Rechtssachen C-402/07 und C-432/07, Sturgeon u. a.,<sup>47</sup> erlitten hat, die Verspätung derart zu berechnen ist, dass es auf den Zeitpunkt der Landung am anderen Zielflughafen ankommt oder auf*

---

<sup>45</sup> BGH 12.06.2014, X ZR 121/13.

<sup>46</sup> VO (EG) 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 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. 259/91, AB L 2004/46/1, S 1.

<sup>47</sup> EuGH 19.11.2009, C-402/07, Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH; EuGH 19.11.2009, C-432/07, Böck, Lepuschütz/Air France SA.

*den Zeitpunkt der Beförderung zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen oder zu einem sonstigen nahegelegenen, mit dem Fluggast vereinbarten Zielort?*

*Ist Art. 5 Abs. 3 FluggastrechteVO dahingehend auszulegen, dass sich das Luftfahrtunternehmen, das Flüge im Flugumlaufverfahren durchführt, auf ein Vorkommnis stützen kann, in concreto auf eine gewitterbedingte Reduzierung einer Anflugrate, das auf der Vorvorrotation des betroffenen Fluges eingetreten ist?*

*Ist Art. 8 Abs. 3 FluggastrechteVO dahingehend auszulegen, dass das Luftfahrtunternehmen im Fall der Landung auf einem anderen Zielflughafen die Beförderung an einen anderen Ort von sich aus anbieten muss oder dass der Fluggast die Beförderung begehren muss?*

*Sind Art. 7 Abs. 1, Art. 8 Abs. 3 und Art. 9 Abs. 1 Buchst. c FluggastrechteVO dahingehend auszulegen, dass dem Fluggast wegen der Verletzung der in Art. 8 und 9 dieser Verordnung normierten Unterstützungs- und Betreuungspflichten ein Anspruch auf Ausgleichsleistung zusteht?<sup>48</sup>*

Es ist zu erwarten, dass im Zuge des Verfassens der Dissertation diese Vorlagefragen beantwortet werden und wäre insbesondere im Hinblick auf die letzte Frage und im Zusammenhang zu den zumutbaren Maßnahmen eine Erörterung desselben vorzunehmen. Nach Art 8 der Fluggastrechte-VO hat ein Fluggast Anspruch auf Erstattung der Ticketkosten oder auf eine anderweitige Beförderung zum Endziel und damit ein Wahlrecht. Wenn nun eine Verletzung der Unterstützungs- und Betreuungspflichten einen Anspruch auf Ausgleichsleistung darstellt, wäre zu erörtern, wie dies durch zumutbare Maßnahmen verhindert werden kann.

Auch die Auslegung der Fragen 1-4 wäre entsprechend zu erörtern, da es insbesondere im Hinblick auf die Voraussetzungen, ob auch in diesen Fällen ein Ausgleichsanspruch vorliegt und in weiterer Folge der Ausgleichsanspruch durch das Vorliegen eines außergewöhnlichen Umstandes und des Ergreifens von zumutbaren Maßnahmen verhindert werden konnte oder ob das Luftfahrtunternehmen durch das Anfliegen des Ausweichflughafens nicht schon alle zumutbaren Maßnahmen getroffen hat, wäre ebenfalls im Zuge der Dissertation zu erörtern.

## **9. Ziel der Dissertation**

Die Dissertation soll durch die länderübergreifende Vergleichung der Rechtsprechung zu allgemeinen Grundsätzen führen, nach welchen bewertet werden kann, ob ein Luftfahrtunternehmen, zumutbare Maßnahmen ergriffen hat, welche eine Befreiung der Ausgleichsleistung rechtfertigen.

---

<sup>48</sup> EuGH C-826/19, WZ/Austrian Airlines AG, österreichisches Vorabentscheidungsersuchen, eingereicht am 13.11.2019 durch das LG Korneuburg.

### III. Überblick des aktuellen Forschungsstandes

Die Dissertation baut auf Fachliteratur im Luftfahrtrecht auf, wird jedoch auch vor allem durch die Rechtsprechung geprägt sein. Viele Entscheidungen der letzten Jahre waren hinsichtlich der Ergreifung zumutbarer Maßnahmen bahnbrechend.

Festzuhalten ist, dass die Rechtsprechung des EuGHs sowie der europäischen Gerichte, wie beispielsweise des BGH äußerst uneinheitlich ist. Auch auf nationaler Ebene ist die Uneinheitlichkeit der Rechtsprechung am Beispiel der Umbuchung sehr gut darzustellen. Diese Judikaturdivergenz besteht bis zum heutigen Tage und kann es sohin prozessentscheidend sein, bei welchem Gericht eine Klage auf Ausgleichsleistung eingebracht wird.

Unter diesem Aspekt soll die Rechtsprechung in Österreich mit jener in Deutschland und anderen europäischen Gerichten sowie dem EuGH verglichen werden, da die Unterschiede und damit die Anforderungen der Luftfahrtunternehmen unterschiedlich bewertet werden.

Hinsichtlich der Fluggastrechte-Verordnung existieren bereits vereinzelte Hochschulschriften, insbesondere ist hier jene von *Christian Uitz* aus dem Jahr 2015 zu den unbestimmten Rechtsbegriffen der Fluggastrechte-Verordnung im Lichte der Vorabentscheidung *Wallentin-Hermann gegen Alitalia* (RS C-549/07) hervorzuheben. Da die zentrale Fragestellung dieser Dissertation die außergewöhnlichen Umstände der Fluggastrechte-Verordnung darstellen und zumutbare Maßnahmen erst dann notwendig sind, wenn sich ein außergewöhnlicher Umstand ergibt, wird diese Arbeit für die Aufarbeitung der genannten Thematik von besonderer Bedeutung sein.<sup>49</sup>

Ähnlich hierzu auch die Dissertation von *Stephan Gruber* „Der Begriff der ‚außergewöhnlichen Umstände‘ im Sinne der Passagierrechte-Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft“ aus dem Jahr 2015, welcher die Problematik der Auslegung der außergewöhnlichen Umstände erörtert, insbesondere ob darunter auch technische Gebrechen fallen.<sup>50</sup> Die Dissertation von *Teresa Speil* behandelt die Themengebiete der Nichtbeförderung, Annullierung und Verspätung.<sup>51</sup> Ebenfalls zu erwähnen ist die Dissertation von *Nikolaus Authried* „Fluggastrechte und -pflichten in der Europäischen Union und im österreichischen Verkehrsrecht“.<sup>52</sup>

Aufbauend auf diesen Dissertationen wäre das vorliegende Dissertationsvorhaben eine wertvolle

---

<sup>49</sup> *Uitz*, Die unbestimmten Rechtsbegriffe der Fluggastrechte VO (EG) 261/2004 im Lichte der Vorabentscheidung *Wallentin-Hermann gegen Alitalia* (RS C-549/07), Dissertation (2015).

<sup>50</sup> *Gruber*, Der Begriff der „außergewöhnlichen Umstände“ im Sinne der Passagierrechte-Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft, Dissertation (2015).

<sup>51</sup> *Speil*, Die unionsrechtliche Regelung der Fluggastrechte, Dissertation (2016).

<sup>52</sup> *Authried*, Fluggastrechte und -pflichten in der Europäischen Union und im österreichischen Verkehrsrecht, Dissertation (2014).

Ergänzung, da auch der Begriff der „zumutbaren Maßnahmen“ unbestimmt ist und die Rechtsprechung auf nationaler Ebene und europäischer Ebene stark variiert. Hinsichtlich der Erörterung von zumutbaren Maßnahmen durch ein Luftfahrtunternehmen ist eine weitgehende Auseinandersetzung im Sinne einer Dissertation daher jedenfalls eine Bereicherung des derzeitigen Forschungsstandes im Hinblick auf die Entlastung von Luftfahrtunternehmen bei Vorliegen außergewöhnliche Umstände im Sinne der Fluggastrechte-Verordnung. Es existiert in diesem Zusammenhang, insbesondere für die österreichische Jurisdiktion, abgesehen von vereinzelt Fachartikeln, keine umfassende Betrachtung des aktuellen Stands der Lehre und Rechtsprechung.

#### **IV. Geplante Methoden**

Als Methoden sollen Interviews mit Mitarbeitern einzelner Luftfahrtunternehmen erfolgen, insbesondere im Hinblick auf das Verständnis der technischen Möglichkeiten eines Luftfahrtunternehmens bei Flugunregelmäßigkeiten. Die Rechtsprechung soll auch länderübergreifend verglichen werden, sowie Fachliteratur, Zeitschriften, Online Medien und auch elektronische Medien wie Videos herangezogen werden.

#### **V. Zeitplan**

Das erste Semester dient der Orientierung und Planung, sowie der Materialbeschaffung und der Recherche. Im ersten Semester wird die Vorlesung zur rechtswissenschaftlichen Methodenlehre absolviert werden. Im zweiten Semester wird ein Seminar im Dissertationsfach (beispielsweise „Seminar aus Zivilrecht, IPR und Rechtsvergleichung“) erfolgen und die Präsentation des Dissertationsvorhabens. Die drei Seminare im Ausmaß von 6 SSt, sowie 18 ECTS werden auf die restlichen drei Semester aufgeteilt, so dass pro Semester ein Seminar absolviert werden wird. Die Schreibphase würde sohin im zweiten Semester beginnen und bis zum 4 bzw 5 Semester andauern.

|                 |  |
|-----------------|--|
| <u>WS 20/21</u> | Materialbeschaffung<br>Recherche<br>Präsentation des Dissertationsvorhabens  |
| <u>SS 2021</u>  | SE - Seminar im Dissertationsfach (z.B. „Seminar aus Zivilrecht, IPR und Rechtsvergleichung“)<br>VO – Vorlesung zur rechtswissenschaftlichen Methodenlehre<br>Recherche<br>Abfassen der Dissertation |
| <u>WS 21/22</u> | SE-Seminar<br>Recherche<br>Abfassen der Dissertation   |
| <u>SS 2022</u>  | SE-Seminar<br>Wahlfächer<br>Recherche<br>Abfassen der Dissertation   |
| <u>WS 22/23</u> | SE-Seminar<br>Wahlfächer<br>Recherche<br>Abfassen der Dissertation   |
| <u>SS 23/24</u> | Finalisierung der Dissertation<br>Defensio   |

## **VI. Literaturliste**

### **Monographien**

*Janköster*, Fluggastrechte im internationalen Luftverkehr, Verspätung von Fluggästen, Überbuchung und Annullierung von Flügen (2009).

*Schierl*, Reisen und Recht, Leitfaden für Praktiker<sup>1</sup> (2019).

### **Handbuch**

*Führich*, Reiserecht<sup>7</sup>, Handbuch und Kommentar (2015) § 39 Rz 26.

*Lindinger/Labacher*, Fluggastrechte mit dem EU-Fluggastrechte-Index, Praxishandbuch (2012) Rz 73.

*Kolba/Steurer*, Praxishandbuch Reiserecht (2018) 76.

### **Kommentierung**

*Bollweg/Keiler/Maruhn/Staudinger* in *Staudinger, Keiler* (Hrsg), Fluggastrechte-Verordnung<sup>1</sup>, Handkommentar (2016) Art 5 Rz 30.

*Degott/Hopperdietzel/Maruh/Schmid* in *Schmid* (Hrsg), Fluggastrechte-Verordnung<sup>1</sup>, Kommentar (2018) Art 5.

### **Sammelwerk**

*Flitsch* in *Kammel/Schummer* (Hrsg), Der Luftbeförderungsvertrag (2016).

### **Lexikon**

*Klußmann/Malik*, Lexikon der Luftfahrt<sup>4</sup> (2017) 431.

### **Hochschulschriften**

*Authried*, Fluggastrechte und -pflichten in der Europäischen Union und im österreichischen Verkehrsrecht, Dissertation (2014).

*Gruber*, Der Begriff der „außergewöhnlichen Umstände“ im Sinne der Passagierrechte-Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft, Dissertation (2015).

*Speil*, Die unionsrechtliche Regelung der Fluggastrechte, Dissertation (2016).

*Uitz*, Die unbestimmten Rechtsbegriffe der Fluggastrechte VO (EG) 261/2004 im Lichte der Vorabentscheidung Wallentin-Hermann gegen Alitalia (RS C-549/07), Dissertation (2015).

### **Zeitschriften**

*Leupold/Gelbmann*, Ausgleichsanspruch: Vogelschlag ist „außergewöhnlicher Umstand“, VbR 2017/93, 140.

*Topal-Gökceli*, Pflicht zur Ausgleichsleistung durch Luftfahrtunternehmen, das einen Teilflug durchgeführt hat, bei Flugverbindung mit Umsteigen in einem Drittstaat, ZfRV-LS 2019/31, 169.

### **Verordnung**

VO (EG) 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 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. 259/91, ABl L 2004/46/1.

### **Entscheidungssammlung**

BG Schwechat 07.10.2015, 1 C 399/15k.

LG Korneuburg 22.08.2015, 22 R 34/15b.

Exposé  
Mag. Sophie Haiden

LG Korneuburg 27.09.2016, 22 R 116/16p.

LG Korneuburg 07.04.2020, 22 R 69/19f.

LG Korneuburg 28.03.2019, 21 R 76/19b.

LG Korneuburg, 24.10.2019, 21 R 273/19y.

LG Korneuburg 24.01.2017, 22 R 171/16a.

LG Korneuburg 27.03.2018, 21 R 82/18h.

LG Korneuburg 30.03.2017, 21 R 16/17a.

LG Korneuburg, 2.07.2020, 22 R 106/20y.

LG Korneuburg 3.9.2020, 22 R 152/20p.

LG Frankfurt 26.9.2014, 2-24 S 13/14.

HG Wien 05.07.2018, 60 R 39/18t.

HG Wien 08.01.2019, 1 R 196/18x.

OGH 03.07.2013, 7 Ob 65/13d.

AG König Wusterhausen 11.03.2016, 4 C 1901/15.

AG König Wusterhausen 08.06.2016, 4 C 617/16.

AG Bremen 04.08.2011, 9 C 135/11.

AG Bremen 29.12.2011, 9 C 0091/11.

AG Erding 26.01.2012, 5 C 1252/12.

AG Erding 23.07.2012, 3 C 719/12.

AG Erding 27.07.2015, 7 C 1205/14.

AG Hannover 30.09.2013, 3 C 719/12.

AG Hannover 01.02.2013, 517 C 11149/12.

AG König Wusterhausen 17.02.2016, 4 C 1942/15.

LG Dortmund 10.01.2013, 11 S 13/12.

LG Köln 26.02.2013, 11 S 511/11.

BGH 12.06.2014, X ZR 121/13.

BGH 14.10.2010, Xa ZR 15/10.

BGH 24.09.2013, X R 160/12.

BGH 12.06.2014, XR 121/13.

EuGH 19.11.2009, C-402/07, *Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH*; EuGH 19.11.2009, C-432/07, *Böck, Lepuschitz/Air France SA*.

EuGH 22.12.2008, C-549/07, *Wallentin-Hermann/Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA*.

EuGH 11.6.2020, C-74/19, *LE/Transportes Aéreos Portugueses SA*. EuGH C-294/10, 12.5.2011, C-294/10, *Andrejs Eglītis, Edvards Ratnieks /Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija*.

EuGH C-826/19, *WZ/Austrian Airlines AG*, österreichisches Vorabentscheidungsersuchen, eingereicht am 13.11.2019 durch das LG Korneuburg.

RIS-Justiz RKO0000011.