jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE OGH 2020/10/27 22R198/20b

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 27.10.2020

Kopf

Im Namen der Republik

Das Landesgericht Korneuburg als Berufungsgericht hat durch seine Richter Mag Iglseder als Vorsitzenden sowie Mag Rak und Mag Jarec LLM in der Rechtssache der klagenden Partei f***** GmbH, vertreten durch Dr Friederike Wallentin-Hermann, Rechtsanwältin in Wien, wider die beklagte Partei A***** A***** AG, vertreten durch Brenner & Klemm, Rechtsanwälte in Wien, wegen EUR 500,-- sA, infolge Berufung der beklagten Partei gegen das Urteil des Bezirksgerichts Schwechat vom 02.06.2020 (ausgefertigt mit 23.06.2020), 24 C 167/19t-10, in nicht öffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Berufung wird nicht Folge gegeben.

Die beklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei binnen 14 Tagen die mit EUR 210,84 (darin EUR 35,14 USt) bestimmten Kosten des Berufungsverfahrens zu Handen der Klagevertreterin zu ersetzen.

Die Revision ist jedenfalls unzulässig.

Text

Entscheidungsgründe:

Die Fluggäste H***** M***** und M***** M***** (im Folgenden nur: „die Fluggäste") verfügten über eine bestätigte Buchung für den von der Beklagten durchzuführenden Flug OS 373 von Wien (VIE) nach Amsterdam (AMS) am 24.08.2018, 15:05 Uhr bis 17:00 Uhr. An diesem Tag kam es in VIE den gesamten Tag über zu mehreren schweren Gewittern und starken Winden. Konkret gab es ab 09:20 Uhr Cumulonimbuswolken (Gewitterwolken), die aus Sicherheitsgründen nicht durchflogen werden dürfen und die in von 10:20 Uhr bis 15:50 Uhr andauernde Gewitter übergingen. Danach lagen immer noch Cumulonimbuswolken vor, die ab 17:50 Uhr wieder in ein Gewitter umschlugen. Zwischen 11:50 Uhr und 13:20 Uhr sowie zwischen 17:50 Uhr und 18:50 Uhr kam es überdies zu besonders starken Windböen von bis zu 30 kn.

Die Flugsicherung reagierte auf die vorliegende Wettersituation mit einer Reduktion der Anflugrate im Zeitraum von 15:00 Uhr „und" (offenbar gemeint: „bis" [vgl Zeuge L***** U***** auf S 2 des gemäß§ 281a ZPO verlesenen Protokolls zu 24 C 178/19k-9]) 21:40 Uhr auf 25 Anflüge pro Stunde. Die normale Anflugrate in VIE beträgt 44 Anflüge pro Stunde bzw 48 Anflüge pro Stunde bei optimalen Bedingungen.

Die Beklagte erhielt für den Flug OS 373 planmäßig zwei Stunden vor dem geplanten Abflug einen Slot für den Abflug, der aufgrund der vorherrschenden Wettersituation eine Abflugzeit von 16:28 Uhr vorsah. In weiterer Folge kam aufgrund eines Personalmangels bei der Flugsicherung im Südsektor Deutschlands ein weiterer Regulationscode hinzu. Die Beklagte erhielt letztlich dennoch einen (verbesserten) Abflugslot für 15:47 Uhr, den sie auch hätte einhalten

können. Sie hatte sich jedoch schon zuvor mit der Flugsicherung und der Meteorologie abgestimmt und um 14:22 Uhr die Entscheidung getroffen, den Flug OS 373 zu annullieren. Es konnte nicht festgestellt werden, dass der Beklagten die Reduktion der Anflugrate vor der Entscheidung zur Annullierung bereits bekannt war. Sie annullierte den Flug, weil sie befürchtete, dass sich dessen Verspätung durch den weiteren Tag ziehen und sich bei den nachfolgenden Rotationen vergrößern würde, wodurch es notwendig werden würde, später am Tag Annullierung vorzunehmen.

Auf den Flug OS 373 wirkten sich die Maßnahmen der Flugsicherung nicht aus. In der Zeit von 14:50 Uhr bis 17:45 fanden in VIE 150 Abflüge (zT als Codeshare-Flüge) statt. Hiervon wurden lediglich vier Flüge – allesamt Flüge der Beklagten – annulliert. Alle übrigen Flüge fanden – wenn auch mit Verspätung – statt.

Die Fluggäste wurden umgebucht und ersatzbefördert und erreichten ihr Endziel AMS um 22:13 Uhr, sohin mit einer mehr als fünfstündigen Verspätung.

Sie traten ihre Ausgleichsansprüche aus der Annullierung des gegenständlichen Fluges an die Klägerin ab, und diese nahm die Abtretung an.

Die Klägerin begehrte den Zuspruch einer Ausgleichsleistung gemäß [Art 5 Abs 1 lit c iVm Art 7 Abs 1 lit a] der Verordnung (EG) Nr 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates (EU-FluggastVO) von EUR 500,-- samt Zinsen. Dazu brachten sie im Wesentlichen vor, dass keine außergewöhnlichen Umstände [iSd Art 5 Abs 3 EU-FluggastVO], insbesondere keine für die Annullierung ursächliche Wettersituation, vorgelegen seien. Die Beklagte habe auch nicht alle zumutbaren Maßnahmen getroffen; sie hätte den Flug so durchführen können, dass die Fluggäste mit einer weniger als dreistündigen Verspätung in AMS angekommen wären.

Die Beklagte begehrte die Klagsabweisung, bestritt und brachte im Wesentlichen vor, dass die Annullierung der Wettersituation bzw den damit verbundenen Anordnungen der Flugsicherung in VIE geschuldet gewesen sei. Aufgrund der keinesfalls gewöhnlichen langanhaltenden schweren Gewitter und der heftigen Winde habe die Flugsicherung die Anflugrate reduziert. Sie habe zwar zuletzt einen Slot für 15:47 Uhr erhalten; aufgrund des Umfangs und der Unvorhersehbarkeit der Dauer der Einschränkungen habe sie aber nicht davon ausgehen können, dass sie den Flug mit einer weniger als dreistündigen Verspätung durchführen hätte können. Ein unbefristetes Zuwarten hätte zu „zwangsweisen" Annullierungen von zahlreichen Folgeflügen geführt. Am Nachmittag könnten Passagiere leichter auf andere Flüge umgebucht werden als abends. Damit wäre ihr aber eine andere Maßnahme als die Annullierung der Rotation OS 373/374 nicht zumutbar gewesen, um ein Zusammenbrechen des Flugplans zu verhindern. Ein Zuwarten auf bessere Wetterbedingungen wäre wegen der Unvorhersehbarkeit der Dauer der Einschränkungen weder für sie noch für die Fluggäste zumutbar gewesen; schon im Zeitpunkt der Annullierung sei bekannt gewesen, dass eine mehr als sechsstündige Einschränkung der Anflugrate erfolgen werde. Sowohl die Wetterphänomene als auch die damit verbundenen Vorgaben der Flugsicherung stellten außergewöhnliche Umstände iSd Art 5 Abs 3 EU-FluggastVO dar, die trotz Ergreifens aller zumutbarer Maßnahmen nicht verhindert werden hätten können.

Mit dem angefochtenen Urteil verhielt das Erstgericht die Beklagte zur Zahlung von EUR 500,-- samt Zinsen an die Klägerin sowie zum Ersatz der Prozesskosten. Es traf die aus den Seiten 2 und 3 der Urteilsausfertigung ON 10 ersichtlichen unbekämpfbaren (§ 501 ZPO) Feststellungen, die einleitend gemeinsam mit dem unstrittigen Sachverhalt wiedergegeben wurden. In rechtlicher Hinsicht führte es zusammengefasst aus, dass gemäß Art 5 Abs 1 lit c iVm Art 7 Abs 1 lit a EU-FluggastVO bei Annullierung eines Fluges über eine Entfernung von weniger als 1.500 km eine Ausgleichszahlung in Höhe von EUR 250,-- gebühre. Gemäß Art 5 Abs 3 der VO könne sich das ausführende Luftfahrtunternehmen vom Ausgleichsanspruch befreien, wenn es nachweise, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgehe, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Die außergewöhnlichen Umstände müssten für die Annullierung aber auch kausal gewesen sein. Vorliegend sei die Annullierung aber nicht unmittelbar auf die Wettersituation sondern auf das Bestreben der Beklagten, ihren Flugplan aufrecht zu erhalten, zurückzuführen. Die Reduktion der Anflugrate habe sich jedenfalls nicht auf den gegenständlichen Flug ausgewirkt. Wenn sich die Beklagte dafür entscheide, ihre Flüge – offenbar um ihre Gewinne zu erhöhen – in enger Taktung einzusetzen, könne diese Flugplanung nicht zu Lasten einzelner Fluggäste gehen. Die Flugplanung gehöre zum unternehmerischen Risiko der Beklagten, wobei sie so auszugestalten sei, dass sie unter gewöhnlichen Umständen in der Lage sei, ihren vertraglichen Verpflichtungen gegenüber den Fluggästen nachzukommen. Die unternehmerischen Ziele seien jedoch keinesfalls geeignet, als rechtsvernichtende Tatsache gegen einen geltend gemachten Ausgleichsanspruch eingesetzt zu werden.

Gegen dieses Urteil richtet sich dieBerufung der Beklagten aus dem Berufungsgrund der unrichtigen rechtlichen Beurteilung mit dem Antrag, das angefochtene Urteil dahin abzuändern, dass das Klagebegehren zur Gänze abgewiesen werden; hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

Die Klägerin beantragt der Berufung nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Berufung ist nicht berechtigt.

Die Berufungswerberin moniert die Rechtsansicht des Erstgerichts als unrichtig und hält ihr im Wesentlichen entgegen, es könne einem Luftfahrtunternehmen nicht vorgeworfen werden, auf Basis von entsprechenden Prognosen und Erfahrungswerten eine Annullierungs- entscheidung bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände zu treffen. Vorausschauende Annullierungen, um ein Zusammenbrechen des Flugplanes zu verhindern, seien auch im Sinne der Fluggäste von anderen Flügen der Beklagten am selben Tag. Sie befinde sich im Dilemma, dass sie im Rahmen ihrer Verantwortung für den Flugplan diesen in seiner Gesamtheit erfassen und entsprechend koordinieren müsse, um im Falle des Auftretens von außergewöhnlichen Umständen deren Auswirkungen möglichst so abzufangen, dass die Auswirkungen auf den Flugplan und damit die Gesamtheit der Passagiere möglichst gering gehalten werde. Andernfalls wäre ein Luftfahrtunternehmen gezwungen, ein Fluggerät blockiert zu halten, obwohl es bereits davon ausgehen könne, dass sich eine Annullierung oder erhebliche Verspätung nicht mehr vermeiden lasse; es müsste tatenlos abwarten, bis ein Flug tatsächlich mehr als drei Stunden verspätete wäre, bevor es weitere Maßnahmen setzen dürfe. Es könne nur im Sinne der Fluggäste sein, einen Flug zu einem Zeitpunkt zu annullieren, zu welchem absehbar sei, dass dieser nicht mehr oder wenn, dann nur mit erheblicher Verspätung durchgeführt werden könne, den Passagieren das Ärgernis des Wartens zu ersparen und sie umzubuchen. Sie habe die Annullierungsentscheidung an diesem von außergewöhnlichen Umständen betroffenen Tag zu einem Zeitpunkt getroffen, zu dem sie anhand von Erfahrungswerten davon ausgehen habe können, dass sich die Lage aufgrund der Wetterbedingungen und Slotrestriktionen nicht verbessern werde. Würde man bei der vorsorglichen Annullierung eines Fluges untertags, welche dazu diene, eine Vielzahl von Annullierungen in den Abendstunden zu vermeiden, nur auf eine „Organisationsentscheidung“ abstellen, würde man das Luftfahrtunternehmen letztlich dazu zwingen, sehenden Auges mit möglichen Annullierungen so lange zuzuwarten, bis die Auswirkungen von außergewöhnlichen Umständen voll einschlagen und damit auch die maximalen Auswirkungen erzielen. In diesem Sinne könnte sich – folgt man der Rechtsansicht des Erstgerichts – ein Luftfahrtunternehmen leichter auf außergewöhnliche Umstände stützen, wenn es zunächst abwartet, bis sich diese massiv und ungehindert ausgewirkt haben, anstatt diesem zugute zu halten, dass es entsprechend früh reagiert und durch gezielte und möglichst wenig invasive Maßnahmen (wie eine strategische Annullierung einzelner Flüge) gröbere Auswirkungen verhindert habe. Hinzu komme, dass sich Annullierungen untertags – wie hier gegenständlich – leichter abfangen ließen, indem die Passagiere auf spätere Flüge am gleichen Tag umgebucht würden, während Annullierungen in den Abendstunden grundsätzlich dazu führen würden, dass die Passagiere zunächst in Hotels untergebracht werden müssten und sich die Auswirkungen auf den Flugverkehr bis in den Folgetag erstrecken würden.

Die Umbuchung auf den Flug OS 377 (VIE–AMS) am selben Tag sei sowohlex ante, als auch ex post betrachtet, die schnellste Möglichkeit, um die Fluggäste bestimmungsgemäß zu befördern.

Dem ist zunächst zu entgegnen, dass sich die großteils allgemein gehaltenen Ausführungen der Berufungswerberin in einem wesentlichen Punkt nicht mit dem festgestellten Sachverhalt in Einklang bringen lassen. Es konnte nämlich nicht festgestellt werden, dass – und schon gar nicht bereits im Zeitpunkt der Annullierungsentscheidung – absehbar gewesen sei, dass sich der zuletzt erhaltene, um 42 Minuten verspätete Abflugslot weiter nach hinten verschieben werde.

Den – allerdings weitgehend nicht auf den konkreten Fall bezogenen – Ausführungen der Berufungswerberin ist insoweit beizupflichten, als ein Luftfahrtfahrtunternehmen alle der Situation angemessenen Maßnahmen zu ergreifen hat, indem es alle ihm zur Verfügung stehenden personellen, materiellen und finanziellen Maßnahmen einsetzt, um zu vermeiden, dass das Vorkommnis zur Annullierung oder großen Verspätung des betroffenen Fluges führt, ohne dass jedoch von ihm angesichts der Kapazitäten seines Unternehmens zum maßgeblichen Zeitpunkt nicht tragbare Opfer verlangt werden können (EuGH C-501/17 Pauels Rn 31).

In diesem Sinne verkennt das Berufungsgericht keineswegs, dass ein Luftfahrtfahrtunternehmen vor der Situation

stehen kann, in der absehbar ist, dass aufgrund des Vorliegens außergewöhnlicher Umstände die Durchführung aller mit demselben Fluggerät vorgesehenen Flüge an diesem Tag zumindest mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht mehr möglich sein wird, und es dadurch mit der Entscheidung konfrontiert wird, entweder Änderungen in seinem Flugplan vorzunehmen oder nicht einzugreifen und den Lauf der Dinge abzuwarten.

Dem steht – entgegen der offenkundigen Ansicht des Erstgerichts – auch nicht entgegen, dass das Fluggerät im Flugumlaufverfahren eingesetzt wird. 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-FluggastVO setzt diese wie andere übliche wirtschaftliche und technische Gegebenheiten des Luftverkehrs voraus und will sie weder unterbinden noch steuern (BGH X ZR 121/13; LG Korneuburg 22 R 119/20k ua). Damit kann die Maßnahme, Flugzeuge nicht im Flugumlaufverfahren einzusetzen, jedenfalls nicht als zumutbare Maßnahme zur Vermeidung von Annullierungen oder großen Verspätungen aufgrund des Eintritts außergewöhnlicher Umstände angesehen werden, weil sie im Regelfall zu untragbaren Opfern auf Seiten der Luftfahrtfahrtunternehmen führen würde.

Auch das vom Erstgericht thematisierte offenkundige Gewinnstreben der Beklagten steht der Beurteilung einer bestimmten Maßnahme als unzumutbar nicht grundsätzlich entgegen; immerhin handelt es sich bei der Beklagten um eine Aktiengesellschaft und nicht etwa um eine auf Gemeinnützigkeit ausgerichtete Körperschaft.

Aus der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs lässt sich nunmehr hinreichend deutlich ableiten, dass die zumutbaren Maßnahmen iSd Art 5 Abs 3 der VO in drei Kategorien einzuteilen sind, von denen eine die Maßnahmen zur Vermeidung einer aus einem außergewöhnlichen Umstand resultierenden Annullierung (bzw einer großen Verspätung) umfasst (EuGH C-501/17 Germanwings/Pauels Rn 31; C-74/19 Transportes Aéreos Portugueses Rn 57; LG Korneuburg 21 R 375/19y, 22 R 69/19f). Diese Kategorie der zumutbaren Maßnahmen stellt also auf die Durchbrechung bzw Vermeidung eines Kausalzusammenhangs zwischen einem eingetretenen außergewöhnlichen Umstand und der Annullierung (bzw einer großen Verspätung) ab (RKO0000014).

Auch die Entscheidung über die weitere Vorgangsweise nach dem Aufbauen einer Rotationsverspätung aufgrund eines außergewöhnlichen Umstands hat sich daher stets am Kriterium der Zumutbarkeit, wie sie in der Entscheidung des EuGH C-501/17 Germanwings/Pauels zum Ausdruck kommt, zu orientieren. Trifft das Luftfahrtfahrtunternehmen also wie im vorliegenden Fall die Entscheidung, einen Flug, für den es über einen – wenn auch verspäteten – Abflugslot verfügt, vorsorglich zu annullieren, hat es im Streitfall auch darzulegen, aus welchen konkreten Gründen eine andere Vorgangsweise als diese Annullierung ihr (noch) weniger zumutbar gewesen wäre.

Die Berufungswerberin argumentiert mehrfach und ausführlich, die Annullierungsentscheidung sei sogar geboten, um das Zusammenbrechen des Flugplanes zu verhindern. Dem ist entgegenzuhalten, dass es die Beklagte im erstinstanzlichen Verfahren verabsäumt hat, den weiteren Flugplan dem Gericht auch nur ansatzweise darzulegen. Insbesondere fehlt Vorbringen dazu, dass und auf welcher Strecke und zu welchen Zeiten das Fluggerät, das für den Flug OS 373 vorgesehen war, nach Durchführung des Fluges nach der Landung in AMS in weiterer Folge noch hätte eingesetzt werden sollen. Soweit sich die Beklagte auf „Prognosen" stützt, wurden diese weder dem Erstgericht noch dem Berufungsgericht zur inhaltlichen Überprüfung zugänglich gemacht. Der Sachverhaltsvortrag der Beklagten lässt somit auch nicht erkennen, welche konkreten nachteiligen Folgen eine verspätete Durchführung des gegenständlichen Fluges (bzw der gegenständlichen Rotation OS 373/374) voraussichtlich gehabt hätte, sodass nicht beurteilt werden kann, ob die verspätete Durchführung der Beklagten weniger zumutbar gewesen wäre als die Annullierung unter voraussichtlich pünktlicher Abwicklung der Folgerotation(en).

Zusammengefasst könnte die – von der Klägerin als verabsäumt beanstandete – Maßnahme der Aufrechterhaltung des Fluges OS 373 nur dann als nicht zumutbar angesehen werden, wenn sie der Beklagten weniger zumutbar gewesen wäre als die Annullierung des Fluges, wozu die Beklagte aber kein hinreichendes Vorbringen erstattet hat.

Letztlich hat also die Beklagte den Kausalzusammenhang zwischen den allenfalls einen außergewöhnlichen Umstand darstellenden Wetterbedingungen und der Restriktionen der Flugsicherung als deren unmittelbare Folge nicht nachweisen können bzw blieb Vorbringen zu den zumutbaren Maßnahmen zur Durchbrechung des Kausalzusammenhangs zwischen außergewöhnlichem Umstand und Annullierung unzureichend.

Damit war auch der Berufung ein Erfolg zu versagen.

Die Kostenentscheidung gründet auf §§ 41 Abs 1, 50 Abs 1 ZPO.

Der Ausspruch über die Unzulässigkeit der Revision beruht auf §§ 500 Abs 2 Z 2, 502 Abs 2 ZPO.

Textnummer

EKO0000024

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LG00119:2020:02200R00198.20B.1027.000

Im RIS seit

10.11.2020

Zuletzt aktualisiert am

10.11.2020

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, http://www.ogh.gv.at

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at