

ZVR

Zeitschrift für Verkehrsrecht

Reiserecht

Wiener Liste – Update 2024

Eike Lindinger

Anmerkungen zu EuGH C-474/22 und C-54/23

Verena Pronebner, Nikolaus Authried

„Anderweitige Beförderung“ nach der Fluggastrechte-VO

Michael Wukoschitz

Beiträge

Abmahnungen bei Besitzstörungen

Dominik Prankl

Neue Wurzeln für die Baumhaftung: § 1319b ABGB

Christina Diesenreither

Rechtsprechung

Strafbarkeit bei geschummelter Führerscheinprüfung

Eric Reyman, Klaus Schwaighofer

Kuratorium für Verkehrssicherheit

40 Jahre Strafbarkeit bei Missachtung der Gurtanlegepflicht

Armin Kaltenegger

Die „anderweitige Beförderung“ nach der Fluggastrechte-VO

Der Beitrag schnell gelesen

Erbringt ein Luftfahrtunternehmen einem Fluggast die Luftbeförderungsleistung nicht, weil es sie verweigert, den Flug annulliert oder erheblich verspätet, stellt sich nach der Fluggastrechte-VO die Frage allfälliger „anderweitiger Beförderung“. Sie kann je nach den Umständen auf einer Entlastungsmöglichkeit oder Verpflichtung des Luftfahrtunternehmens oder auf einem Anspruch des Fluggasts beruhen. Was in Bezug auf Zeit, Abflug- oder Ankunftsort, Route etc im konkreten Fall als anderweitige Beförderung angeboten werden muss

bzw vom Fluggast gefordert werden kann, hängt von der jeweiligen Bestimmung der VO ab. Der Artikel untersucht die unterschiedlichen Zusammenhänge „anderweitiger Beförderung“, legt die dazu ergangene Rsp dar und unterzieht sie kritischer Betrachtung.

Europarecht; Luftfahrtrecht

Art 4, 5, 7, 8, 9 Fluggastrechte-VO

ZVR 2024/121



Dr. MICHAEL WUKOSCHITZ ist Rechtsanwalt in Wien.

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Entlastung bei Annullierung (Art 5 Abs 1)
- C. Informationspflicht (Art 5 Abs 2)
- D. Wahlmöglichkeit bei Unterstützungsleistungen (Art 8)
- E. Halbierung der Ausgleichsleistung (Art 7 Abs 2)
- F. Zumutbare Maßnahme nach Annullierung wegen außergewöhnl Umstände (Art 5 Abs 3)
- G. Zusammenfassung

A. Einleitung

„Das Ziel einer Reise ist nie ein Ort, sondern eine neue Sicht auf die Dinge“, lautet ein Zitat von Henry Miller.¹ Ähnlich soll es auch schon Lao-tse² gesehen haben: „Der wahre Reisende hat keinen festgelegten Weg, noch will er an ein Ziel.“

Im modernen Flugreiseverkehr kommt solchen philosophischen Überlegungen freilich kaum mehr Bedeutung zu. Vielmehr kommt es einem Reisenden, der einen Luftbeförderungsvertrag abschließt, im Allg darauf an, zur vereinbarten Zeit zum vereinbarten Ziel befördert zu werden. Der Luftbeförderungsvertrag wird daher idR als relatives Fixgeschäft qualifiziert.³ Kann der Luftbeförderungsvertrag nicht rechtzeitig erfüllt werden, ist der Reisende sohin nicht verpflichtet, eine verspätete Erfüllung zu akzeptieren.

Gleichwohl anerkennt die VO (EG) 261/2004 (sog „Fluggastrechte-VO“) ein Interesse, das Ziel der Beförderung im Falle einer Flugstörung⁴ trotzdem noch zu erreichen, und sieht dazu ua auch die Möglichkeit einer „anderweitigen Beförderung“ vor.

Der Begriff „anderweitige Beförderung“ ist in der Fluggastrechte-VO dabei in mehreren Zusammenhängen von Bedeutung:

- ▶ ein Angebot anderweitiger Beförderung innerhalb bestimmter zeitlicher Grenzen kann das Luftfahrtunternehmen bei kurzfristiger Annullierung von der Ausgleichsleistung entlasten,⁵
- ▶ bei Annullierung des gebuchten Fluges besteht eine Informationspflicht des Luftfahrtunternehmens über die Möglichkeiten anderweitiger Beförderung,⁶

- ▶ der Fluggast kann eine anderweitige Beförderung (zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder einem späteren Zeitpunkt) verlangen,⁷ wenn ihm gegen seinen Willen die Beförderung verweigert oder der Flug annulliert wurde,
- ▶ eine begrenzte Ankunftsverspätung dieser anderweitigen Beförderung kann zu einer Halbierung der Ausgleichsleistung führen,⁸ und
- ▶ eine anderweitige Beförderung gehört – nach der Rsp des EuGH⁹ – letztlich auch zu jenen zumutbaren Maßnahmen,¹⁰ die das Luftfahrtunternehmen zu prüfen (und gegebenenfalls zu ergreifen) hat, um die unerwünschten Folgen einer auf „außergewöhnlichen Umständen“ beruhenden Annullierung oder langen Verspätung für den einzelnen Fluggast zu vermeiden oder zumindest möglichst gering zu halten.

Der Beitrag untersucht die unterschiedl Funktionen, die der „anderweitigen Beförderung“ damit zukommen, und deren Auswirkung auf die Auslegung der jeweiligen Vorschrift.

B. Entlastung bei Annullierung (Art 5 Abs 1)

Informiert das Luftfahrtunternehmen den Fluggast nicht mindestens zwei Wochen vor dem geplanten Abflug über die Annullierung,¹¹ so hat dieser Anspruch auf Ausgleichsleistung nach Art 7, es sei denn, das Luftfahrtunternehmen hat eine **anderweitige Beförderung** angeboten, deren Abflug und Ankunft innerhalb eines bestimmten Zeitrahmens gemessen an den ursprünglichen Abflugs- und Ankunftszeiten liegt:

¹ Amerikanischer Schriftsteller und Maler (1891–1980).

² Chinesischer Philosoph, Begründer des Daoismus (6. Jh v Chr).

³ 9 Ob 50/15s; 8 Ob 14/18v uam.

⁴ „Flugstörung“ steht hier als Sammelbegriff für die von der Fluggastrechte-VO geregelten Tatbestände der Nichtbeförderung, Verspätung und Annullierung.

⁵ Art 5 Abs 1.

⁶ Art 5 Abs 2.

⁷ Art 8 Abs 1.

⁸ Art 7 Abs 2.

⁹ EuGH 11. 6. 2020, C-74/19, TAP; bestätigt durch EuGH 14. 1. 2021, C-264/20, Austrian Airlines.

¹⁰ Art 5 Abs 3.

¹¹ Bei Annullierungsinformation mehr als zwei Wochen vor geplantem Abflug besteht auch dann kein Ausgleichsanspruch, wenn keinerlei anderweitige Beförderung angeboten wird (HG Wien 30. 4. 2021, 60 R 37/21b).

Erfährt der Fluggast zwischen zwei Wochen und sieben Tagen vor der planmäßigen Abflugzeit von der Annullierung, dürfen der Abflug der anderweitigen Beförderung nicht mehr als zwei Stunden vor der ursprünglichen Abflugzeit und die Ankunft nicht mehr als vier Stunden nach der ursprünglichen Ankunftszeit liegen.¹²

Wird er erst weniger als sieben Tage vor Abflug von der Annullierung informiert – was in der Praxis am häufigsten vorkommt –, muss ihm die anderweitige Beförderung ermöglichen,

- ▶ nicht mehr als eine Stunde vor der ursprüngl Abflugzeit abzufliegen und
- ▶ nicht mehr als zwei Stunden nach der ursprüngl Ankunftszeit an seinem Endziel anzukommen.¹³

Je nach Zeitpunkt der Information des Fluggasts von der Annullierung kann sich das Luftfahrtunternehmen durch das Angebot einer anderweitigen Beförderung von der Ausgleichszahlung entlasten.

Bei Anschlussflügen sind insoweit immer der erste Abflug und die Ankunft am Endziel relevant, Abflug- und Ankunftszeiten an Umsteige Flughäfen bleiben außer Betracht.

Ein **Kuriosum** ist idZ die EuGH-E C-229/22, *Tarom*.¹⁴ In der rumänischen Sprachfassung der VO ist der Zeitrahmen für den **Abflug** der anderweitigen Beförderung nämlich (im Widerspruch zu den anderen Sprachfassungen) anstatt mit „*nicht mehr als eine Stunde*“ mit „*nicht weniger als eine Stunde*“ angegeben. Da der Sinn der Vorschrift nicht nur wegen der 20 übrigen Sprachfassungen eindeutig ist, sondern auch aufgrund des Zwecks, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste dadurch sicherzustellen, dass die durch eine Annullierung entstehenden Ärgernisse und Unannehmlichkeiten zumindest verringert werden, konnte die Bestimmung ungeachtet des Wortlauts der rumänischen Fassung nur so ausgelegt werden, wie es den übrigen Sprachfassungen entspricht.

Der Zweck der Bestimmung liegt ganz offenkundig auch darin, dass sich das Luftfahrtunternehmen von der Ausgleichszahlung entlasten können soll, wenn es zwar die geschuldete Beförderungsleistung nicht erbringt, dem Fluggast aber immerhin eine (bezogen auf Abflug- und Ankunftszeit) zumindest einigermaßen gleichwertige Ersatzleistung anbietet.

Nach mE zutr Ansicht kommt es nicht bloß auf ein „Angebot“ an, sondern der Fluggast muss auch die **tatsächl Möglichkeit** haben, sein Endziel mit der angebotenen Ersatzbeförderung innerhalb des vorgegebenen Zeitrahmens zu erreichen;¹⁵ allfällige Verzögerungen oder Störungen bei der anderweitigen Beförderung gehen zu Lasten des Luftfahrtunternehmens.¹⁶ Maßgeblich für die Einhaltung des Zeitrahmens sind somit nicht die planmäßigen, sondern vielmehr die **tatsächl** Abflug- und Ankunftszeiten des Ersatzfluges.

In einem vom HG Wien entschiedenen Fall lag (zwar) der **planmäßige** Abflug des Ersatzfluges genau eine Stunde vor jenem des gebuchten Fluges; **tatsächl** verließ das Flugzeug den Flugsteig aber schon eine Minute früher – weshalb der tatsächl Abflug daher um diese eine Minute **außerhalb** des von Art 5 Abs 1 lit c iii vorgegebenen Zeitrahmens lag. Dennoch **verneinte** das HG Wien einen Ausgleichsanspruch, weil die „Verfrühung“ des Abflugs um eine Minute keine negativen Auswirkungen für den Fluggast gehabt hätte.¹⁷

Damit hat das HG Wien jedoch verkannt, dass es bei genauen ges Zeitgrenzen nur darauf ankommt, **ob** sie überschritten wur-

den – nicht aber, um wieviel. Die „Unannehmlichkeit“ für den Fluggast lag nämlich nicht etwa bloß in der „einen Minute“, sondern vielmehr darin, dass er **eine Stunde und eine Minute** vor der ursprüngl geplanten Zeit abfliegen musste. Sieht die VO vor, dass dem Fluggast für eine Entlastung des Luftfahrtunternehmens vor der Ausgleichsleistung (nur) ein bis zu einer Stunde früherer Abflug zuzumuten ist, erübrigen sich Überlegungen darüber, welche Auswirkungen eine zusätzl Minute im Einzelfall gehabt haben mag. Umgekehrt käme man auch nicht auf die Idee, einen Ausgleichsanspruch bei einer genau dreistündigen Ankunftsverspätung¹⁸ deswegen zu verweigern, weil die „eine Minute“ **mehr** im Vergleich zu einer (noch nicht zur Ausgleichsleistung berechtigenden) Ankunftsverspätung von 2:59 Stunden keine negativen Auswirkungen gehabt hätte.

Unverständlich erscheint daher, dass das HG Wien unter Annahme eines „*acte clair*“ nicht einmal der Anregung einer Vorlage an den EuGH gefolgt ist.

In der Rsp noch nicht behandelt wurde – soweit ersichtl – der Fall, dass dem Fluggast für die anderweitige Beförderung (oder eine Teilstrecke davon) lediglich ein sog „Stand-by“-Ticket angeboten wird, also ein Flugschein, der keinen durchsetzbaren Anspruch auf Beförderung verbrieft, sondern eine Beförderung nur nach Maßgabe freier Plätze ermöglicht.

Ausgehend von einer Obliegenheit des ausführenden Luftfahrtunternehmens, zu seiner Entlastung von der Ausgleichsleistung die anderweitige Beförderung innerhalb des Zeitrahmens nicht nur anzubieten, sondern auch tatsächl zu bewirken, dürfte ein solches „Stand-by“-Angebot aufgrund der damit verbundenen Unsicherheit eher **nicht** zur Entlastung ausreichen – und der Fluggast seinen Ausgleichsanspruch daher auch dann behalten, wenn er ein „Stand-by“-Ticket ablehnt, obwohl er damit sein Endziel möglicherweise (aber eben keineswegs sicher) mit nicht mehr als zwei Stunden Verspätung erreicht hätte.

Das LG Korneuburg hatte sich mit einem Fall zu befassen, in dem zwar die Abflug- und Ankunftszeit des Ersatzfluges jeweils innerhalb der Zeitgrenzen des Art 5 Abs 1 lit c iii lagen, aber der **Ort** des Abflugs geändert wurde: gebucht war eine Flugverbindung von Klagenfurt (KLU) über Wien-Schwechat (VIE) nach Stockholm (ARN). Der Flug KLU-VIE wurde vom Luftfahrtunternehmen annulliert und die Fluggäste auf einen Flug von Graz (GRZ) nach VIE mit Abflug 20 Minuten nach der planmäßigen Abflugzeit des Fluges KLU-VIE umgebucht, mit welchem sie den Anschlussflug nach ARN erreichten und dort auch pünktlich ankamen. Dennoch machten die Fluggäste wegen der Annullierung des Fluges KLU-VIE Ausgleichsansprüche geltend. Das ErstG wies die Klage ab.

¹² Art 5 Abs 1 lit c Z ii.

¹³ Art 5 Abs 1 lit c Z iii. Die Summe dieser beiden Zeiträume, also drei Stunden, hat der EuGH im U in den verb Rs C-402/07, *Sturgeon/Condor*, und C-432/07, *Böck, Lepuschitz/Air France*, als Untergrenze für die Gleichbehandlung von Fluggästen verspäteter Flüge herangezogen.

¹⁴ EuGH 2. 12. 2022, C-229/22, *Tarom*.

¹⁵ *Schmid, BeckOK Fluggastrechte-VO*²⁹ Art 5 Rz 43; *Führich/Achilles-Pujol in Führich/Staudinger, Reiserecht*³ § 40 Rz 18; aA *Blankenburg in Tonner/Bergmann/Blankenburg, Reiserecht*² § 4 Rz 112.

¹⁶ LG Korneuburg 5. 10. 2021, 22 R 288/21 i (gescheiterter Check-In für den Ersatzflug); BGH 10. 10. 2017, X ZR 73/16 (Verspätung des Ersatzfluges); dem folgend: LG Hannover 10. 9. 2018, 1 S 175/17.

¹⁷ HG Wien 27. 10. 2020, 1 R 203/20 d.

¹⁸ Nach dem U des EuGH in den verb Rs C-402/07, *Sturgeon/Condor*, und C-432/07, *Böck, Lepuschitz/Air France* haben Fluggäste verspäteter Flüge Anspruch auf Ausgleichsleistung, wenn sie „*ihr Endziel nicht früher als drei Stunden nach der [...] ursprünglich geplanten Ankunftszeit erreichen*“. Dies hat der EuGH im U in den verb Rs C-581/10 und C-629/10 nochmals bestätigt.

Das LG Korneuburg bezog sich zunächst auf die Rsp des EuGH, wonach ein Flug als annulliert anzusehen ist, wenn die festgelegte Flugroute, also die Strecke vom Ausgangsflughafen zum Bestimmungsflyghafen, aufgegeben wird,¹⁹ wobei Abweichungen beim Bestimmungsflyghafen dann unerhebl sind, wenn der tatsächl angeflogene Flyghafen denselben Ort, dieselbe Stadt oder dieselbe Region bedient wie der ursprüngl vorgesehene Bestimmungsflyghafen und letzterer mit einer Verspätung von weniger als drei Stunden erreicht wird.²⁰ Um das Luftfahrtunternehmen zu entlasten, müsse auch die nach Art 5 Abs 1 lit c angebotene Ersatzbeförderung zum selben Bestimmungsflyghafen oder zumindest zu einem Flyghafen in dessen unmittelbarer Nähe führen.

Was für den Bestimmungsflyghafen gelte, müsse spiegelbildlich auch auf eine anderweitige Beförderung von einem anderen Ausgangsflyghafen angewendet werden, wobei mangels entsprechenden Vorbringens des Luftfahrtunternehmens sowie aufgrund einer Entfernung von rd 130 km nicht davon ausgegangen werden könne, dass die Flyghäfen KLU und GRZ is der zit Rsp des EuGH in unmittelbarer Nähe zueinander lägen. Die Beförderung mit einem Flug von GRZ nach VIE wurde daher nicht als taugliche „anderweitige Beförderung“ iSv Art 5 Abs 1 lit c anerkannt und die Ausgleichsleistung (ungekürzt) zugesprochen.²¹

C. Informationspflicht (Art 5 Abs 2)

Mit der Mitteilung über die Annullierung eines Fluges hat das ausführende Luftfahrtunternehmen die betroffenen Passagiere nach Art 5 Abs 2 auch über eine „mögliche anderweitige Beförderung“ zu informieren. Diese Informationspflicht ist unabhängig davon, ob die in Art 5 Abs 1 lit c genannten Zeitgrenzen eingehalten werden können, weil zwischen dem zur Entlastung des Luftfahrtunternehmens geforderten „Angebot“ einerseits und den **Angaben** zu einer möglichen anderweitigen Beförderung andererseits zu unterscheiden ist.

Nach den ErwGr zur VO geht es darum, die Luftfahrtunternehmen zu veranlassen, eine zumutbare anderweitige Beförderung anzubieten, damit die Fluggäste umdisponieren können.²² Ziel der Bestimmung ist daher, die von einer Annullierung betroffenen Fluggäste in die Lage zu versetzen, eine **informierte Entscheidung** darüber zu treffen, wie sie in Anbetracht des Flugausfalls mit ihren Reiseplänen weiter verfahren wollen.

Die Information über eine mögliche anderweitige Beförderung soll dem Fluggast ermöglichen, eine informierte Entscheidung zu treffen.

Um dieses Ziel zu erreichen, wird sich die Information nicht bloß auf **eine** mögliche Alternative beschränken können, sondern **alle** vernünftigerweise in Betracht kommenden Beförderungsmöglichkeiten aufzeigen müssen.²³ Beweispflichtig für den Zugang der Information ist das Luftfahrtunternehmen, bloße Weiterleitung an einen Vermittler genügt nicht, es sei denn, der Fluggast hätte den Vermittler ausdrückl zur Entgegennahme der Informationen des Luftfahrtunternehmens ermächtigt.²⁴ Die Information ist **zusätzl** zu dem von Art 14 Abs 2 geforderten schriftl Hinw über die Regeln für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen²⁵ zu erteilen, weil andernfalls Art 5 Abs 2 keinen eigenständigen Anwendungsbereich hätte.

In der Praxis wird von den Luftfahrtunternehmen nach einer Annullierung eine Umbuchung oft automatisiert vorgenommen, ohne über allfällige weitere Möglichkeiten zu informieren. Die

anderweitige Beförderung wird damit der Disposition des Fluggastes weitgehend entzogen.

D. Wahlmöglichkeit bei Unterstützungsleistungen (Art 8)

Sowohl bei Nichtbeförderung²⁶ als auch bei Annullierung²⁷ hat der Fluggast die Wahl zwischen

- ▶ der Erstattung des Flugpreises binnen sieben Tagen samt allfälligem Rückflug zum ersten Abflugort,
- ▶ anderweitiger Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt, oder
- ▶ anderweitiger Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch des Fluggastes (vorbehaltlich verfügbarer Plätze),

wobei dieses Wahlrecht auch bei einer durch außergewöhnl Umstände verursachten Annullierung besteht.²⁸ Eine Beschränkung des Wahlrechts (etwa in den Beförderungsbedingungen des Luftfahrtunternehmens) ist nach Art 15 Abs 1 unzulässig.²⁹

Während das Luftfahrtunternehmen für eine anderweitige Beförderung zum frühestmögl Zeitpunkt nötigenfalls wohl auch auf Kapazitäten anderer Luftfahrtunternehmen zurückgreifen muss,³⁰ steht die Wahl einer Beförderung zu einem **späteren** Zeitpunkt ausdrückl unter dem Vorbehalt „**verfügbarer Plätze**“. Ob es dabei jedoch darauf ankommt, dass auf dem Flug zum gewählten Datum überhaupt noch Plätze verfügbar sind, oder (nur) die verfügbaren Plätze in der ursprüngl gebuchten Beförderungsklasse³¹ oder gar Buchungsklasse³² maßgeblich sind bleibt unklar. Eine Beschränkung auf eine bestimmte Buchungsklasse scheint aber schon deswegen unangemessen, weil es allein in der Entscheidung des Luftfahrtunternehmens liegt, wieviele Plätze es jeweils einer Buchungsklasse zuordnet. Gleiches kann in gewissem Maße auch für die Beförderungsklassen gelten (insb bei Kurzstreckenflügen, bei denen idR keine Flugzeuge mit baulich getrennten Kabinenbereichen eingesetzt werden). Die tendenziell weite Auslegung von Fluggastansprüchen durch den EuGH spricht daher eher für eine Maßgeblichkeit der überhaupt auf

¹⁹ EuGH 13. 10. 2011, C-83/10, *Sousa Rodriguez*, Rn 28.

²⁰ EuGH 22. 4. 2021, C-826/19, *Austrian Airlines*; 6. 10. 2021, C-253/21, *TUIFly*.

²¹ LG Korneuburg 20. 7. 2023, 22 R 68/23i.

²² ErwGr 12 VO (EG) 261/2004.

²³ So wohl auch *Marhun* in *Staudinger/Keiler*, Fluggastrechte-VO Art 5 Rz 5, der von einer Verpflichtung spricht, „über mögliche andere Beförderungen zu informieren“.

²⁴ EuGH 21. 12. 2021, C-263/20, *Laudamotion*; 27. 9. 2022, C-307/21, *Ryanair*.

²⁵ Diese beinhalten nach Art 8 Abs 1 auch die Wahl zwischen Flugpreiserstattung, frühestmöglicher anderweitiger Beförderung oder anderweitiger Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt.

²⁶ Art 4 Abs 1 iVm Art 8 VO (EG) 261/2004.

²⁷ Art 5 Abs 1 lit a iVm Art 8 VO (EG) 261/2004.

²⁸ OGH 3. 7. 2013, 7 Ob 65/13 d.

²⁹ *Keiler* in *Staudinger/Keiler*, Fluggastrechte-VO Art 8 Rz 4; *Steinrötter*, BeckOGK Fluggastrechte-VO Art 15 Rz 12.

³⁰ *Degott*, BeckOK Fluggastrechte-VO²⁹ Art 8 Rz 18; *Steinrötter*, BeckOGK Fluggastrechte-VO Art 8 Rz 33 und 44; auch der EuGH spricht im U C-49/22, *Austrian Airlines*, Rn 28 ausdrückl davon, dass das Angebot anderweitiger Beförderung nach Art 8 Abs 1 auch Flüge anderer Luftfahrtunternehmen umfassen kann, wenn damit das Endziel mit geringerer Verspätung erreicht werden kann als mit dem nächsten eigenen Flug des betreffenden Luftfahrtunternehmens.

³¹ Die Beförderungsklassen gliedern sich iW in Economy (Y), Business (C) und First Class (F); manche Luftfahrtunternehmen bieten auch eine „Premium Economy“ als Zwischenstufe zwischen Economy und Business Class an.

³² Buchungsklassen korrespondieren mit bestimmten Tarifbedingungen; innerhalb ein und derselben Beförderungsklasse gibt es idR mehrere Buchungsklassen, die ebenfalls mit Buchstaben (zB K, V etc) bezeichnet werden.

einem Flug verfügbaren Plätze, sodass das Luftfahrtunternehmen erforderlichenfalls auch ein „Upgrade“ vorzunehmen hätte.

Für die Option einer anderweitigen Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch des Fluggastes soll nach einem U des BGH **kein** zeitl Zusammenhang mit dem ursprüngl gebuchten Flug erforderl sein.³³ Der Fluggast kann demnach etwa auch eine Beförderung erst Monate später wählen, ohne dass das Luftfahrtunternehmen einen Aufpreis verrechnen dürfte.

Der BGH begründet dies zum einen mit dem Wortlaut der Vorschrift, der keine zeitl Grenze vorsieht, zum anderen auch mit der Systematik und dem Zweck der VO, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen. Eine unzumutbare Belastung für das Luftfahrtunternehmen sei mit einer freien Wahl des (späteren) Zeitpunkts durch den Fluggast nicht verbunden, zumal diese ohnehin unter dem Vorbehalt verfügbarer Plätze stünde.

Zu einem Vorabentscheidungsersuchen sah sich der BGH **nicht** veranlasst; ein über Vorlagebeschluss des LG Frankfurt/Main beim EuGH (ua) zur Frage der Notwendigkeit eines zeitl Zusammenhangs zwischen der gewünschten späteren Beförderung und dem ursprüngl Flug anhängiges Vorabentscheidungsverfahren³⁴ blieb zufolge Streichung aus dem Register³⁵ ohne Entscheidung, ein weiteres³⁶ ist noch offen.

Entscheidet sich der Fluggast gegen die Ticketpreisrückerstattung, hat er die Wahl zwischen anderweitiger Beförderung zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder – vorbehaltlich Verfügbarkeit – zu einem beliebigen späteren Zeitpunkt.

IZm der COVID-19-Krise hatte der EuGH über einen Fall zu entscheiden, in dem der gebuchte (Rück-)Flug von Mauritius nach Wien-Schwechat pandemiebedingt annulliert wurde, die Fluggäste aber einen zu gleichen Flugzeiten vom Luftfahrtunternehmen im Auftrag des Außenministeriums durchgeführten Repatriierungsflug in Anspruch nahmen und dafür zusammen € 1.000,- an „Unkostenbeitrag“ bezahlen mussten.

Die Fluggäste forderten den Ersatz dieses Betrags durch das Luftfahrtunternehmen, weil es nach Art 8 Abs 1 lit b zu einer (kostenlosen) anderweitigen Beförderung verpflichtet gewesen wäre.

Der EuGH entschied, dass ein Repatriierungsflug, der von einem MS iZm einer konsularischen Unterstützungsmaßnahme im Anschluss an die Annullierung eines Fluges organisiert werde, keine „anderweitige Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen“ iSv Art 8 Abs 1 lit b sei, die das ausführende Luftfahrtunternehmen einem von der Annullierung betroffenen Fluggast anbieten müsse. Es bestehe gegenüber dem Luftfahrtunternehmen auch **kein** Anspruch auf Ersatz der für den Repatriierungsflug aufgewendeten Kosten, wohl aber Anspruch auf Ersatz der Flugscheinkosten für nicht zurückgelegte oder zwecklos gewordene Reiseabschnitte sowie auf angemessenen Ersatz des durch eine Verletzung der Unterstützungspflicht nach Art 8 Abs 1 (einschl der Informationspflicht) verursachten Schadens.³⁷

Der EuGH erörtert zunächst, dass der in der VO nicht definierte Begriff „anderweitige Beförderung“ nach gewöhnl Sprachgebrauch an einen alternativen Reiseplan denken lasse, der sich insb hins der Strecke oder der Zeiten von der ursprüngl vorgesehenen Route unterscheide, aber dennoch an das gleiche Endziel führe, ohne dass der Begriff damit auf ein kommerzielles Angebot begrenzt würde.

Die primärrechtl Grundlage der VO³⁸ lasse jedoch **keine** Ausweitung des Anwendungsbereichs auf nicht kommerzielle Flüge zu, weshalb für die Durchführung einer anderweitigen Beförderung iSv Art 8 Abs 1 nur **kommerzielle** Flüge in Frage kämen. Ein im Kontext einer konsularischen Unterstützungsmaßnahme eines Staates organisierter Repatriierungsflug sei **kein** kommerzieller Flug und daher auch keine „anderweitige Beförderung“, die das Luftfahrtunternehmen nach Art 8 Abs 1 anbieten müsse.

Wird ein Flug um mehr als eine Stunde vorverlegt, gilt dies als Annullierung.³⁹ Die Mitteilung über die Vorverlegung kann aber nach Ansicht des EuGH gleichzeitig auch ein **Angebot zur anderweitigen Beförderung** iSv Art 8 Abs 1 lit b sein, da eine anderweitige Beförderung „zum frühestmöglichen Zeitpunkt“ auch eine sein könne, die **früher** stattfinde als der ursprüngl gebuchte Flug.⁴⁰

Allerdings muss das Luftfahrtunternehmen dem Fluggast die **Wahl** zwischen den Optionen des Art 8 Abs 1 lit a bis c lassen und ihn darüber auch informieren.⁴¹ Es genügt daher nicht, dem Fluggast bloß eine Vorverlegung des von ihm gebuchten Fluges um mehr als eine Stunde bekanntzugeben, ohne gleichzeitig auch darauf hinzuweisen, dass der Fluggast, anstatt diesen vorverlegten Flug wahrzunehmen, auch die Rückerstattung des Flugpreises oder eine anderweitige Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt verlangen kann. Mit der bloßen Mitteilung der Vorverlegung wird das Luftfahrtunternehmen seiner Informationspflicht sohin **nicht** gerecht – was zu Schadenersatzansprüchen des Fluggastes führen kann.⁴²

E. Halbierung der Ausgleichsleistung (Art 7 Abs 2)

Liegt die nach Art 8 angebotene anderweitige Beförderung zwar außerhalb des Zeitrahmens des Art 5 Abs 1 lit c, übersteigt aber die Ankunftsverspätung am Endziel bei Flügen bis zu einer Entfernung von 1.500 km keine zwei Stunden, bei innergemeinschaftl Flügen von mehr als 1.500 km oder anderen Flügen zwischen 1.500 km⁴³ und 3.500 km keine drei Stunden und bei sonstigen Flügen⁴⁴ keine vier Stunden, so kann das Luftfahrtunternehmen die Ausgleichszahlung nach Art 7 Abs 2 um 50% kürzen.

Nach hA tritt die Kürzung nicht ipso iure ein, sondern muss vom Luftfahrtunternehmen geltend gemacht werden.⁴⁵ ME ist

³³ BGH 27. 6. 2023, X ZR 50/22; *Degott*, BeckOK Fluggastrechte-VO²⁹ Art 8 Rz 16 b ff; ebenso schon *Ullenboom*, RRA 2023, 3; aA noch OLG Köln 16. 2. 2021, 6 U 127/20.

³⁴ C-335/23, *Qatar Airways*.

³⁵ Beschluss des Präsidenten d EuGH v. 14. 8. 2023.

³⁶ C-516/23, *Qatar Airways*.

³⁷ EuGH 8. 6. 2023, C-49/22, *Austrian Airlines*.

³⁸ Ehemals Art 80 Abs 2 EG-V, nunmehr Art 100 Abs 2 AEUV.

³⁹ EuGH 21. 12. 2021, C-263/20, *Laudamotion*; verb Rs C-146/20 ua, *Corendon ua*. Anders als bei der Verspätung werden die Zeitgrenzen des Art 5 Abs 1 lit c Z iii für einen früheren Abflug und eine spätere Ankunft hier **nicht** adiert.

⁴⁰ EuGH 21. 12. 2021, verb Rs C-146/20 ua, *Corendon ua*, Rz 98.

⁴¹ So richtig auch *Degott*, BeckOK Fluggastrechte-VO³⁰ Art 8 Rn 15b.

⁴² EuGH 8. 6. 2023, C-49/22, *Austrian Airlines*.

⁴³ Richtig wohl: mehr als 1.500 km, weil Flüge bis zu genau 1.500 km schon durch die vorherige Kategorie abgedeckt sind.

⁴⁴ Als Flüge, die die Grenzen der Gemeinschaft und eine Flugdistanz von 3.500 km überschreiten.

⁴⁵ *Marhun*, BeckOK Fluggastrechte-VO²⁹ Art 7 Rz 34; *Steinrötter*, BeckOGK Fluggastrechte-VO Art 7 Rz 22; *Führich/Achilles-Pujol* in *Führich/Staudinger*, Reiserecht⁹ § 40 Rz 16; vorsichtiger *Keiler* in *Staudinger/Keiler*, Fluggastrechte-VO Art 7 Rz 27 („[...] lässt aber die Interpretation zu, dass das Luftfahrtunternehmen von sich aus aktiv Abs 2 geltend zu machen hat“).

dies als **Gestaltungsrecht** des Luftfahrtunternehmens anzusehen. Seine Ausübung kann auch für die Kostenentscheidung relevant sein:

Die Kürzung des Ausgleichsanspruchs ist ein vom Luftfahrtunternehmen wahrzunehmendes Gestaltungsrecht, bis zu dessen Ausübung der Ausgleichsanspruch in voller Höhe besteht.

Während das HG Wien vollen Kostenersatz zugesprochen hat, wenn zunächst die ungekürzte Ausgleichsleistung eingeklagt und die Klage unmittelbar nach Geltendmachung des Kürzungsrechts auf den halben Betrag eingeschränkt wurde,⁴⁶ geht das LG Korneuburg vom reinen Erfolgsprinzip aus und vergleicht die Geltendmachung des Kürzungsrechts mit anderen anspruchsvorwerfenden Umständen.⁴⁷

ME ist maßgeblich, ob das Kürzungsrecht ex nunc oder ex tunc wirkt. Wirkt es als Gestaltungsrecht nur ex nunc, so war bis zu seiner Geltendmachung der volle Ausgleichsanspruch berechtigt und die Ausübung des Gestaltungsrechts ist nicht anders zu bewerten als eine geleistete Teilzahlung. Dafür spricht auch der Grundsatz der effektiven Durchsetzung der durch die VO eingeräumten Rechte: Folgt man der Ansicht des LG Korneuburg, wäre der Fluggast im Ergebnis zur Vermeidung nachteiliger Kostenfolgen gezwungen, bei möglichem Kürzungseinwand des Luftfahrtunternehmens von vornherein nur den gekürzten Anspruch geltend zu machen, auch wenn das Luftfahrtunternehmen sein Kürzungsrecht (noch) nicht geltend gemacht hat, womit der bis zur Ausübung dieses Rechts bestehende Anspruch auf volle Ausgleichsleistung ins Leere liefe.

F. Zumutbare Maßnahme nach Annullierung wegen außergewöhnl Umstände (Art 5 Abs 3)

Schon im U *TAP*⁴⁸ hat der EuGH klargestellt, dass sich die „zumutbaren Maßnahmen“, die ein Luftfahrtunternehmen im Falle „außergewöhnl Umstände“ zu ergreifen (oder deren Unmöglichkeit darzulegen) hat, nicht auf den Einsatz aller ihm zur Verfügung stehenden personellen, materiellen und finanziellen Mittel zur Vermeidung des außergewöhnl Umstandes selbst (einschl der Reduzierung des Risikos seines Eintretens⁴⁹) und zur Vermeidung einer auf diesem Umstand beruhenden Annullierung oder langen Verspätung beschränken.

Das Luftfahrtunternehmen muss vielmehr auch alle ihm zur Verfügung stehenden Mittel einsetzen, um eine zumutbare, zufriedenstellende und frühestmögliche **anderweitige Beförderung** sicherzustellen, wozu insb die Suche nach anderen direkten oder indirekten Flügen – auch **anderer** Fluggesellschaften – gehört, die zu einer geringeren Verspätung führen.⁵⁰ Ob mit einem Luftfahrtunternehmen, dessen Flug für eine frühestmögliche Ersatzbeförderung in Betracht kommt, eine Vereinbarung über eine wechselseitige Anerkennung von Flugscheinen⁵¹ oder eine Direktverrechnung besteht, ist nach zutr Ansicht des LG Korneuburg unerheblich, solange mit einer Umbuchung auf einen solchen Flug keine untragbaren Opfer für das ausführende Luftfahrtunternehmen verbunden sind.⁵²

Die Verpflichtung zu frühestmöglicher anderweitiger Beförderung als „zumutbare Maßnahme“ gilt nach ebenso zutr Ansicht des BGH auch noch dann, wenn bereits feststeht, dass die Ankunftsverspätung am Endziel keinesfalls mehr auf weniger als drei Stunden beschränkt werden kann.⁵³

Das ausführende Luftfahrtunternehmen hat dem Fluggast dabei stets (auch) jene Ersatzverbindung anzubieten, mit der er sein Ziel am **frühesten** erreichen kann, mag diese allenfalls – zB wegen eines notwendigen Umstiegs – auch mit (weiterer) Unbill für ihn verbunden sein: Ob der Fluggast allfällige Nachteile in Kauf nimmt, muss seiner eigenen Entscheidung überlassen bleiben.⁵⁴ Der Rsp des EuGH ist **nicht** zu entnehmen, dass das Luftfahrtunternehmen als „frühestmögliche“ Ersatzverbindung lediglich eine „gleichwertige“ anzubieten hat; das Postulat der Gleichwertigkeit gilt nämlich nur iZm Art 8 Abs 1 lit b und c Fluggastrechte-VO, der Rechtsansprüche der Fluggäste regelt, nicht aber auch für jene Maßnahmen, die das Luftfahrtunternehmen zu seiner Entlastung von der Ausgleichsleistung ergreifen muss.⁵⁵

Ähnlich ist das wohl in Bezug auf die Frage zu beurteilen, ob im Rahmen der zumutbaren Maßnahmen auch eine Beförderung von einem **anderen Abflughafen** anzubieten ist, wenn diese zu einer geringeren Ankunftsverspätung führen kann: Dass eine Beförderung von einem anderen Abflughafen innerhalb der Zeitgrenzen des Art 5 Abs 1 lit c Z iii das Luftfahrtunternehmen nicht nach dieser Bestimmung von der Ausgleichsleistung befreit,⁵⁶ steht einer potentiellen Eignung von Abflügen von einem anderen Flughafen als „zumutbare Maßnahme“ iSd Art 5 Abs 3 nämlich **nicht** entgegen, weil es dabei va darum geht, die nachteiligen Auswirkungen einer auf „außergewöhnl Umständen“ beruhenden Annullierung oder langen Verspätung für den Fluggast möglichst gering zu halten.⁵⁷ Auch hier sollte es daher der Entscheidung des Fluggastes überlassen bleiben, ob er die mit einem Wechsel des Abflughafens allenfalls verbundenen Nachteile zugunsten einer früheren Ankunft am Endziel in Kauf nehmen möchte.

Nur wenn kein Platz auf einem anderen direkten oder indirekten Flug verfügbar ist, der es dem betreffenden Fluggast ermöglicht, mit weniger Verspätung als der nächste Flug des betreffenden Luftfahrtunternehmens an seinem Endziel anzukommen, oder wenn die Durchführung einer solchen anderweitigen Beförderung ein für das Luftfahrtunternehmen angesichts seiner Kapazitäten zum maßgeblich Zeitpunkt nicht tragbares Opfer bedeuten würde, genügt eine Beförderung des Fluggastes mit dem nächsten vom betreffenden Luftfahrtunternehmen selbst durchgeführten Flug.⁵⁸

Wenig überzeugend ist die vom HG Wien vertretene Ansicht, für eine „Billigfluglinie“ wäre, angesichts ihrer beschränkteren wirtschaftl Kapazitäten, eine Ersatzbeförderung mit einem anderen Luftfahrtunternehmen, das durchschnittl dreimal so teure Ticketpreise verrechnet, ein untragbares wirtschaftl Opfer und daher keine zumutbare Maßnahme.⁵⁹

Zunächst ist es die freie **wirtschaftl Entscheidung** jedes Luftfahrtunternehmens, zu welchen Preisen es seine Tickets anbietet.

⁴⁶ HG Wien 22. 11. 2019, 1 R 148/19i.

⁴⁷ LG Korneuburg 4. 6. 2020, 22 R 598/20m; 3. 11. 2020, 22 R 202/20s.

⁴⁸ EuGH 11. 6. 2020, C-74/19, *TAP*; bestätigt durch EuGH 14. 1. 2021, C-264/20, *Austrian Airlines*.

⁴⁹ EuGH C-315/15, *Peskova*.

⁵⁰ EuGH 11. 6. 2020, C-74/19, *TAP*, Rn 59.

⁵¹ Interline-Agreement.

⁵² LG Korneuburg 24. 10. 2023, 22 R 109/23v uam.

⁵³ BGH 10. 10. 2023, X ZR 123/22.

⁵⁴ LG Korneuburg 22 R 109/23v; 22 R 176/22w; 22 R 4/23b ua.

⁵⁵ LG Korneuburg 22 R 150/23y.

⁵⁶ LG Korneuburg 20. 7. 2023, 22 R 68/23i.

⁵⁷ IdS verweist auch LG Korneuburg in 22 R 109/23v auf die Einbeziehung eines anderen Flughafens (BLQ statt FLR) als möglichem Abflughafen.

⁵⁸ EuGH 11. 6. 2020, C-74/19, *TAP*, Rn 60.

⁵⁹ HG Wien 50 R 28/22g; 1 R 58/22h.

tet,⁶⁰ wobei ein wirtschaft vernünftig handelndes Luftfahrtunternehmen bei der Festsetzung der Ticketentgelte auch Kosten allenfalls notwendig werdender Umbuchungen mit einkalkuliert.⁶¹ Ein Luftfahrtunternehmen muss als umsichtiger Unternehmer Kosten dieser Art voraussehen, um seine Verpflichtungen gegebenenfalls erfüllen zu können.⁶² Es stünde auch jeder „Billigfluglinie“ ohne weiteres frei, ihre Tickets zu höheren Preisen zu verkaufen, um das Risiko von Ersatzbuchungen abzufedern.⁶³

Der EuGH spricht in stRsp davon, dass das Luftfahrtunternehmen im Rahmen der zumutbaren Maßnahmen „alle ihm zur Verfügung stehenden personellen, materiellen und finanziellen Mittel“ einsetzen muss⁶⁴ – von einer „Relevanz“ von Ticketpreisen ist hingegen **keine** Rede. Es kommt für die Beurteilung der Zumutbarkeit daher auf die **wirtschaftl Leistungsfähigkeit** des betroffenen Luftfahrtunternehmens an,⁶⁵ wobei insb auch zu berücksichtigen sein wird, ob für Umbuchungen wegen außergewöhnl Umstände durch **Rückstellungen** Vorsorge getroffen wurde oder hätte werden müssen.

Wäre einer sog „Billigfluglinie“ eine Umbuchung auf einen „regulären“ Carrier bereits allein wegen des Preisunterschiedes unzumutbar, hätten Fluggäste auf Flugstrecken, die sonst nur von „regulären“ Carriern bedient werden, **überhaupt keinen** Anspruch auf Ersatzbeförderung mehr, was mit dem Ziel der Fluggastrechte-VO, ein **hohes Niveau an Verbraucherschutz** zu gewährleisten, **nicht** in Einklang zu bringen wäre. Die Bedeutung, die dem Ziel des Schutzes der Fluggäste zukommt, kann nämlich negative wirtschaftl Folgen selbst **beträchtl Ausmaßes** für das Luftfahrtunternehmen rechtfertigen.⁶⁶

Der EuGH hat zudem schon im U *IATA und ELFAA*⁶⁷ unmissverständlich klargestellt, dass die Fluggastrechte-VO für eine „Sonderbehandlung“ von Billigfluglinien **keinen Raum** lässt, weil der beim Fluggast eintretende Schaden in keinem Zusammenhang mit der Preispolitik des Luftfahrtunternehmens steht.⁶⁸

Für eine Sonderbehandlung von Billigfluglinien besteht auch bei der Beurteilung der Zumutbarkeit einer anderweitigen Beförderung durch Umbuchung kein Raum.

Der Verband der europäischen Billigfluggesellschaften (European Low Fares Airline Association/ELFAA)⁶⁹ hatte dort zu argumentieren versucht, die pauschalen Ausgleichsleistungen wären für Billigfluglinien unzumutbar, weil sie deren Ticketpreise idR um ein Mehrfaches übersteigen würden. Der EuGH ist dem freilich (völlig zu Recht) nicht gefolgt.

Für einen **Vorrang** der Interessen der Fluggäste spricht auch das U *McDonagh*, wonach die Betreuungspflicht nach Art 9 der Fluggastrechte-VO **keiner** zeitl oder finanziellen Begrenzung unterliegt, das Fehlen einer solchen Begrenzung aber auch **nicht** gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstößt.⁷⁰ *Ryanair* hatte dort erfolglos argumentiert, eine unbegrenzte Betreuungspflicht sei ihr unzumutbar, weil diese sie um einen Teil der Früchte ihrer Arbeit und Investitionen bringe.

Auch wenn der EuGH die Beurteilung, ob eine anderweitige Beförderung für das betreffende Luftfahrtunternehmen „*angesichts seiner Kapazitäten zum maßgeblichen Zeitpunkt ein nicht tragbares Opfer*“ bedeuten würde, den nationalen Gerichten überlässt,⁷¹ greift daher eine bloß am Verhältnis von Ticketpreisen orientierte Beurteilung jedenfalls zu kurz – und führt letztlich auch zu einer **Wettbewerbsverzerrung** zugunsten von Billigfluglinien. Da die Frage weit über den Einzelfall hinaus Bedeu-

tung hat und die generelle Auslegung des Begriffs der „Zumutbarkeit“ betrifft, wäre eine Vorlage zur Vorabentscheidung an den EuGH geboten.

G. Zusammenfassung

Der in der VO nicht definierte Begriff „anderweitige Beförderung“ wird in verschiedenen Zusammenhängen verwendet, wobei es iW entweder um Ansprüche des Fluggastes oder um Entlastungsmöglichkeiten für das Luftfahrtunternehmen geht.

Wie der EuGH völlig zutr ausgesprochen hat,⁷² sind Bedeutung und Tragweite dieses Begriffs vor diesem Hintergrund entsprechend seinem Sinn nach dem gewöhnl Sprachgebrauch und unter Berücksichtigung des Zusammenhangs, in dem er verwendet wird, und der Ziele, die mit der Regelung, zu der er gehört, verfolgt werden, zu bestimmen.⁷³ Es wäre daher verfehlt, die in einem konkreten Zusammenhang notwendigen und sinnvollen Einschränkungen der Tragweite dieses Begriffs pauschal auf seine Bedeutung in anderen Zusammenhängen zu übertragen.

Daher kann sich ein Luftfahrtunternehmen bspw nicht dadurch von der Ausgleichszahlung entlasten, dass es für einen annullierten Flug innerhalb der Zeitgrenzen eine anderweitige Beförderung von einem anderen Flughafen aus anbietet – gleichwohl kann aber die Verpflichtung bestehen, einen solchen Flug im Rahmen der „zumutbaren Maßnahmen“ anzubieten, wenn der ursprüngl Flug wegen außergewöhnl Umstände annulliert wurde.

Maßgebl sind immer die berechtigten Interessen der Beteiligten in der konkreten Situation – wobei nach der Rsp des EuGH im Zweifel stets jene des Fluggasts Vorrang haben und der Fluggast bei einer auftretenden Flugstörung stets die Möglichkeit haben muss, eine informierte Entscheidung über seine Beförderung zu treffen.

Ist von „anderweitiger Beförderung“ nach der Fluggastrechte-VO die Rede, muss daher immer auch auf den konkreten Zusammenhang der Verwendung dieses Begriffs Bedacht genommen und berücksichtigt werden, dass Bedingungen oder Einschränkungen, die für eine bestimmte Konstellation gelten, in einer anderen bedeutungslos sein können.

Plus

ÜBER DEN AUTOR

E-Mail: wukoschitz@coop-recht.at

⁶⁰ Art 22 VO (EG) 1008/2008, *Preisfreiheit*.

⁶¹ *Schmid*, BeckOK Fluggastrechte-VO Art 5 Rz 258.3.

⁶² GA EuGH C-12/11 Rn 60.

⁶³ GA EuGH C-12/11 Rn 58.

⁶⁴ EuGH C-308/21, *SATA*, Rn 18; C-264/20, *Austrian Airlines*, Rn 28; C-74/19, *TAP*, Rn 57 uam.

⁶⁵ *Schmid*, BeckOK Fluggastrechte-VO Art 5 Rz 258 b.

⁶⁶ EuGH C-12/11, *McDonagh*, Rn 48; C-581/10, *Nelson*, Rn 81.

⁶⁷ EuGH 10. 1. 2006, C-344/04, *IATA und ELFAA*.

⁶⁸ EuGH C-344/04, *IATA und ELFAA*, Rn 98.

⁶⁹ Dieser Verband wurde 2016 aufgelöst.

⁷⁰ EuGH 31. 1. 2013, C-12/11, *McDonagh*, Rn 45 f.

⁷¹ EuGH 11. 6. 2020, C-74/19, *TAP*, Rn 61.

⁷² EuGH 8. 6. 2023, C-49/22, *Austrian Airlines*, Rn 25.

⁷³ Der EuGH verweist dazu auf das U 31. 1. 2013, C-12/11, *McDonagh*, Rn 28.