

Die British Airports Authority (kurz „BAA“) ist kein mit Hoheitsgewalt ausgestatteter Rechtsträger.

Der Beginn des Zinsenlaufes wurde ebenso nicht bestritten.

Die klagende Partei beehrte wie im Spruch ersichtlich und brachte im Wesentlichen vor, dass der von [REDACTED] [REDACTED] gebuchte Flug wegen angeblichem Schneechaos annulliert worden sei. Es sei jedoch vielmehr so gewesen, dass für den Abend des besagten Tages lediglich moderater Schneefall vorhergesagt worden sei und auch keine behördliche Sperre des Flughafens vorgelegen habe; moderater Schneefall im Dezember sei nicht außergewöhnlich. Der Flughafenbetreiber habe es aber unterlassen, für eine geeignete Schneeräumung Sorge zu tragen; es sei kein Enteisungsmittel verfügbar gewesen und zu wenige Schneeräumfahrzeuge seien eingesetzt worden. Dieses Versagen habe sich die beklagte Partei zuzurechnen, zumal es an dieser gelegen wäre, das Fluggerät in flugbereitem Zustand zu halten, wozu auch die Bevorratung mit Enteisungsmittel gehöre.

Da die BMI und die beklagte Partei zwei Tage hindurch nicht erreichbar gewesen seien, habe [REDACTED] [REDACTED] am 22.12.2010 schließlich selbst einen Heimflug über das Internet organisiert, dessen Kosten sich auf € 640,86 belaufen würden.

Beim Codesharing bestehe nach der Fluggastrechteverordnung ein direkter Anspruch gegen dasjenige Luftfahrtunternehmen, welches den Flug tatsächlich durchgeführt habe bzw durchführen hätte sollen, hier sohin gegen die beklagte Partei. [REDACTED] sei nicht über ihre Rechte aus der Fluggastrechteverordnung informiert worden.

Im Fall einer Annullierung bestünden insbesondere Ansprüche auf Ausgleichszahlungen, Erstattung der Flugscheinkosten oder anderweitige Beförderung und Betreuungsleistungen. [REDACTED] stehe, zumal sie keine Angaben zu einer möglichen anderweitigen Beförderung erhalten habe, ein Ausgleichsanspruch nach Art 7 in Höhe von € 250,-- zu. Weiters habe der Reisende unabhängig von „höherer Gewalt“ einen gesetzlichen Anspruch auf Unterstützungsleistungen gemäß Art 8. Da weder die BMI noch die beklagte Partei [REDACTED] [REDACTED] eine anderweitig Beförderung iSd Art 8 Abs 1 lit b angeboten habe, sei sie zu einer Ersatzvornahme berechtigt gewesen, weshalb sie auch Anspruch auf Ersatz der Kosten des selbst organisierten Fluges in Höhe von € 640,86 habe. Die beklagte Partei haben den Ersatz abgelehnt.

Die beklagte Partei bestritt das Klagebegehren dem Grunde und der Höhe nach, beantragte kostenpflichtige Klabsabweisung und brachte im Wesentlichen vor, dass der Flug aufgrund

außergewöhnlicher Umstände nicht zustande gekommen sei. Das Fluggerät sei tauglich gewesen, aber aufgrund der Wetterlage seien sichere Starts und Landungen nicht gewährleistet gewesen, sodass gemäß Art 5 Abs 3 der Fluggastrechteverordnung keine Ausgleichszahlung zustehe. Die beklagte Partei sei infolge höherer Gewalt von ihrer Leistungspflicht befreit gewesen und habe nicht für eine Ersatzbeförderung sorgen müssen. Darüber hinaus sei [REDACTED] schlüssig vom Vertrag zurückgetreten. Die beklagte Partei bestreitet zudem Versuche von [REDACTED] Kontakt mit der beklagten Partei aufzunehmen.

Ein allfälliges Verschulden treffe den Flughafen London Heathrow und nicht die beklagte Partei; ein solches sei ihr auch nicht zurechenbar. Der Flughafen und die beklagte Partei würden nämlich in keinem Gehilfenverhältnis stehen; insbesondere ermögliche auch der Bodenabfertigungsvertrag keine Zurechnung, weil er nicht die Wartung der Rollbahnen regle. Abgesehen davon sei die Flughafensperre aufgrund einer behördlichen Anordnung erfolgt; der Flugplatz sei für An- und Abflüge untauglich gewesen. Die Aufnahme eines vollen Flugbetriebes nach einem heftigen Schneechaos sei erst mit Verzögerungen möglich; auch dies sei der beklagten Partei nicht zurechenbar. Durch Inanspruchnahme des Fluges einer dritten Fluglinie wandle sich der Anspruch nach Art 8 der Fluggastrechteverordnung in einen Schadenersatzanspruch, sodass die Zurechnung zur beklagten Partei nur nach österreichischem Recht möglich sei; da aber eine Erfüllungsgehilfeneigenschaft des Flughafenbetreibers nicht bestehe, scheitere eine Zurechnung. Die Rechtsfigur der Gehilfenhaftung sei dem Unionsrecht auch fremd.

Beweis wurde aufgenommen durch Einsichtnahme in die von den Parteien vorgelegten Urkunden ./A bis ./H und ./1, weiters durch Vernehmung der Zeugen [REDACTED] und [REDACTED]

Demnach steht folgender entscheidungswesentlicher Sachverhalt fest:

Nachdem der Flughafen London Heathrow am 18.12.2010 um 11.30 Uhr für Starts und Landungen geschlossen worden war, fand am 19.12.2010 eine beschränkte Zahl an Flügen statt. Am 20.12.2010, 0.00 Uhr, teilte die BAA in einer Presseerklärung mit, dass der Flugplatz um 6.00 Uhr für begrenzten Flugverkehr geöffnet wird; um 8.00 Uhr war die nördliche Rollbahn von Eis und Schnee befreit; um 9.00 Uhr entschied die Capacity Constraints Group, die südliche Rollbahn wegen des Enteisungsmittel-Bestandes nicht zu öffnen, wobei sie auch die Wettervorhersage als Begründung heranzog. Am 20.12.2010 war der Flughafen London Heathrow sohin nicht infolge einer behördlichen Anordnung gesperrt, sondern es gab

aufgrund bloß einer offenen Rollbahn eine Reduktion des Flugverkehrs um zwei Drittel. (.1)
Um 11.55 Uhr erhielt die BAA die Erlaubnis, die Beschränkungen der Nachtflüge zu reduzieren (.1; .G), wobei unter „Nacht“ die Zeit zwischen dem Ende der Abenddämmerung und dem Beginn der Morgendämmerung, übertragen auf lokale Zeiten, zu verstehen ist (.H).

Die AUA hatte die Information erhalten, dass im Zeitraum 20.12.2010, 10.59 Uhr (UTC), bis 22.12.2010, 6.00 Uhr (UTC), nur mit einer Runway gearbeitet wird und Fluglinien mit mehr als drei Flügen pro Tag zwei Flüge annullieren müssen. Welche Flüge gestrichen wurden, entschied in Bezug auf AUA-Flüge die beklagte Partei.

█ hatte für den 20.12.2010 einen Flug von Edinburgh nach London Heathrow mit Anschlussflug von London Heathrow nach Wien gebucht (.B). Der Flug von Edinburgh nach London Heathrow wurde durchgeführt. █ hatte aber schon vor dem Abflug in Edinburgh aus den Nachrichten vernommen, dass am Flughafen London Heathrow infolge der Wetterverhältnisse chaotische Zustände herrschen würden. Im Flugzeug wurde durchgesagt, dass die Passagiere ihr Gepäck abholen müssen; über Anschlussflüge (oder Annullierungen) wurden keinerlei Informationen erteilt.

Es kann nicht festgestellt werden, dass es am 20.12.2010 in London bzw. London Umgebung zu heftigem Schneefall oder vergleichbaren schlechten Wetterverhältnissen gekommen war. Bei der Ankunft von █ am Flughafen London Heathrow schneite es leicht und sie nahm ca. 15 cm Schnee am Rand der Fahrwege wahr. Es kann nicht festgestellt werden, ob und bejahendenfalls wie viel Schnee zu dieser Zeit auf den Lande- und Startbahnen lag.

Nach der Landung setzte sich █ mit ihrem Lebensgefährten in Verbindung, der ihr mitteilte, dass aus dem „Teletext“ hervorginge, dass ihr Flug nach Wien gestrichen sei; später entnahm sie dies auch der Anzeigentafel in der Ankunftshalle.

Am Flughafen London Heathrow waren am 20.12.2010 nicht ausreichend Enteisungsmittel vorhanden. Dies war der Grund für den eingeschränkten Flugverkehr am 20.12.2010. Obgleich um 9.00 Uhr dieses Tages auch Bedenken in Bezug auf die Wettervorhersage geäußert wurden, kann nicht festgestellt werden, dass der gegenständliche Flug auch bei Vorhandensein von ausreichend Enteisungsmittel wetterbedingt hätte annulliert werden müssen.

Nachdem █ ihr Gepäck geholt hatte, ging sie zum Schalter der AUA, welcher jedoch verschlossen war. Beim Schalter der BMI wurde ihr mitgeteilt, dass man nichts machen könne, sie müsse bis zum nächsten Tag warten. Unterstützung wurde ihr nicht angeboten. Sie wurde am Flughafen nicht darüber aufgeklärt, welche Rechte sie als Passagier infolge einer Annullierung des Fluges hat.

■■■■■ verbrachte daraufhin die Nacht in der Abflughalle. Am nächsten Tag, dem 21.12.2010, wollte sie nochmals den AUA-Schalter aufsuchen; dieser war jedoch durch Security-Personal abgesperrt und es wurden nur Passagiere mit einer gültigen Boarding Card durchgelassen. ■■■■■ ging daraufhin zum BMI-Schalter, vor dem sich eine lange Warteschlange gebildet hatte (sie hatte sich um 7.30 Uhr angestellt, dies bis ca. 9.00 Uhr, ohne dass sie bis zu einer Kontaktperson durchgekommen wäre; es waren in etwa 150 Menschen vor ihr). Aus einem schriftlichen Aushang (Clipboard) ging hervor, dass die Montags-Flüge entweder umgebucht oder überhaupt gestrichen werden würden; weiters fand sich ein Verweis auf die Website der BMI. Der Versuch, diese Seite aufzurufen, scheiterte jedoch. Sie wollte sodann neuerlich versuchen, mit der AUA Kontakt aufzunehmen; allerdings war der Gang vor dem AUA-Schalter weiterhin durch Sicherheitspersonal abgesperrt. Auch Versuche von ■■■■■ und ihrer Familie (von Österreich aus), die AUA oder sonst einen zuständigen Ansprechpartner telefonisch zu erreichen, scheiterten.

■■■■■ suchte daraufhin selbst nach alternativen Heimreisemöglichkeiten. Eine Buchung der Rückfahrt nach Wien mit dem Zug gelang nicht, sodass ■■■■■ schließlich über das Internet nach einem Flug nach Wien suchte. Sie wählte letztlich die günstigste Flug-Variante, einen Flug von Stansted nach Nürnberg und von dort nach Wien; die Kosten beliefen sich auf € 640,86 (./E). ■■■■■ erwog den Flughafen Stansted auch deshalb, weil ihr bekannt war, dass auch am 20.12.2010 dort Flüge abgefertigt worden waren. Um die Mittagszeit des 21.12.2010 fuhr ■■■■■ vom Flughafen London Heathrow zum Flughafen Stansted, nahm sich dort ein Zimmer, flog am nächsten Tag nach Nürnberg, übernachtete dort am Flughafen und kam letztlich am 23.12.2010 in Wien an. Dass sie sich selbst um einen Rückflug gekümmert hatte, hatte ■■■■■ weder der AUA noch der BMI mitgeteilt; eine Ticketrefundierung hat sie nicht verlangt.

Bei einem Ausfall wie dem gegenständlichen kann es einen halben Tag dauern, bis ein normaler Vollbetrieb am Flughafen wieder hergestellt ist; am Flughafen London Heathrow herrschte am 22.12.2010, 10.34 Uhr, wieder Normalbetrieb.

Beweiswürdigung:

Soweit sich die Feststellungen auf unbedenkliche Urkunden stützen, sind diese bereits im Sachverhalt in Klammerausdrücken angeführt. Im Übrigen liegen den Feststellungen folgende Erwägungen zugrunde:

Die Feststellungen zum Geschehen, welches ■■■■■ persönlich betraf, basieren auf den völlig glaubwürdigen, überzeugenden und in sich konsistenten Aussagen der Zeugin ■■■■■ Sie schilderte die Ereignisse lebensnah und anschaulich. Ihre Schilderungen

standen auch im Einklang mit dem Zeitungsbericht ./C.

Der Zeuge ██████ gab sachlich und überzeugend die internen Vorgänge und Abläufe zwischen Flughafen, Behörden, Fluglinien, deren Informationsfluss sowie Entscheidungen (auch zu Annullierungen und Wiederherstellung des Normalflugbetriebs) wieder. Er gab mitunter offen und unumwunden zu, wenn er etwas nicht wusste bzw zu einem Thema keine Angaben machen konnte, was seine Überzeugungskraft bezüglich jener Themenkomplexe, zu denen er Antworten geben konnte, bestätigte. Seine schlüssigen Angaben zur (reduzierten) Kapazität der Flugbewegungen stehen auch im Einklang mit den Erkenntnissen, die aus ./1 gezogen werden können.

Zu den Witterungsverhältnissen konnte der Zeuge ██████ keine Angaben machen. Die Zeugin ██████ sagte in diesem Zusammenhang, dass es bei ihrer Ankunft am Flughafen London Heathrow schneite und ca. 15 cm Schnee am Rand lag; ein Schneetreiben sah sie zu diesem Zeitpunkt hingegen nicht; Wahrnehmungen dahingehend, ob auf den Start- und Landebahnen Schnee vorhanden war, hatte sie nicht. In der Aussendung ./1 wird lediglich lapidar auf die Wettervorhersage (und nicht auf die Wetterverhältnisse) Bezug genommen, ohne jedoch inhaltlich dazu eine Aussage zu treffen, wie diese nun konkret lautete. Vielmehr ergibt sich aus ./1, dass eine Rollbahn bereits am 20.12.2010 um 8.00 Uhr von Eis und Schnee befreit worden war. Auch aus den vorgelegten Zeitungsberichten konnten keine weitergehenden, fundierten Aussagen hierzu abgeleitet werden.

Insgesamt ergab sich daher aus keinem Beweismittel mit der notwendigen Wahrscheinlichkeit (RIS-Justiz RS0110701), ob nun am 20.12.2010 (oder am Vortag oder einen der darauffolgenden Tage) tatsächlich ein Schneesturm oder vergleichbare schlechte Wetterverhältnisse herrschten und ob auch Schnee auf den Start- und Landebahnen lag.

Demgegenüber konnte festgestellt werden, dass am Flughafen London Heathrow am 20.12.2010 nicht ausreichend Enteisungsmittel vorhanden waren, denn dies ergab sich dezidiert aus der Aussendung ./1. In ./1 wird nämlich der Enteisungsmittel-Bestand als Grund für den eingeschränkten Flugverkehr angeführt. Zwar wird nun in dieser Aussendung auch die Wettervorhersage als Begründung für den eingeschränkten Flugverkehr genannt; wie bereits dargelegt, wird aber nicht weiter darauf eingegangen. Zur Beantwortung der Frage, ob der gegenständliche Flug auch bei Vorhandensein von ausreichend Enteisungsmittel wetterbedingt - also nicht organisationsbedingt - hätte annulliert werden müssen, reichen damit die Beweisergebnisse jedenfalls nicht aus.

Rechtlich folgt:

Auf den gegenständlichen Fall findet die Fluggastrechteverordnung, VO (EG) Nr. 261/2004, Anwendung. Danach bestehen unter den in ihr genannten Bedingungen Mindestrechte für Fluggäste in den Fällen der Nichtbeförderung gegen ihren Willen, der Annullierung des Fluges und der Verspätung des Fluges. Anspruchsgegner ist in allen drei Fällen jeweils das ausführende Luftfahrtunternehmen (*Michael Aufner, Die neue EU-Überbuchungsverordnung, ZVR 2005/66; BGH 11.3.2008 – X ZR 49/07, NJW 2008, 2119 = RRa 2008, 175*). Als „ausführendes Luftfahrtunternehmen“ wird in diesem Zusammenhang ein Luftfahrtunternehmen bezeichnet, das im Rahmen eines Vertrags 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 (Art 2 lit b).

Für den gegenständlichen Fall der Annullierung eines Fluges sind die in Art 5 enthaltenen Regelungen maßgeblich. Nach Art 5 Abs 1 werden den betroffenen Fluggästen vom ausführenden Luftfahrtunternehmen unter anderem ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen gemäß Art 7 (von hier nicht vorliegenden Ausnahmefällen abgesehen) eingeräumt (lit c) und Unterstützungsleistungen gemäß Art 8 angeboten (lit a). Nach Art 5 Abs 2 erhalten die Fluggäste, wenn sie über die Annullierung unterrichtet werden, Angaben zu einer möglichen anderweitigen Beförderung. Nach Art 5 Abs 3 ist ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Art 7 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Nach Art 5 Abs 4 trägt die Beweislast dafür, ob und wann der Fluggast über die Annullierung des Fluges unterrichtet wurde, das ausführende Luftfahrtunternehmen.

Die Fluggäste erhalten gemäß Art 7 eine Ausgleichszahlung in Höhe von € 250,-- bei allen Flügen über eine Entfernung von 1.500 km oder weniger.

Nach Art 8 haben die Fluggäste einen Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung. Nach dessen Abs 1 können Fluggäste wählen zwischen a) der binnen sieben Tagen zu leistenden vollständigen Erstattung der Flugscheinkosten zu dem Preis, zu dem der Flugschein erworben wurde, für nicht zurückgelegte Reiseabschnitte sowie für bereits zurückgelegte Reiseabschnitte, wenn der Flug im Hinblick auf den ursprünglichen Reiseplan des Fluggastes zwecklos geworden ist, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Rückflug zum ersten Abflugort zum frühestmöglichen Zeitpunkt, b) einer anderweitigen Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder c) einer anderweitigen Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch des Fluggastes, vorbehaltlich verfügbarer Plätze.

In Art 14 wird die Verpflichtung zur Information der Fluggäste über ihre Rechte festgelegt.

Nach dessen Abs 1 stellt das ausführende Luftfahrtunternehmen sicher, dass bei der Abfertigung ein klar lesbarer Hinweis mit folgendem Wortlaut für die Fluggäste deutlich sichtbar angebracht wird: „Wenn ... Ihr Flug annulliert wird ..., verlangen Sie am Abfertigungsschalter oder am Flugsteig schriftliche Auskunft über ihre Rechte, insbesondere über Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen.“ Nach dessen Abs 2 händigt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen, das einen Flug annulliert, jedem betroffenen Fluggast einen schriftlichen Hinweis aus, in dem die Regeln für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen gemäß dieser Verordnung dargelegt werden.

Wendet man diese Bestimmungen auf den gegenständlichen Fall an, ergibt sich, dass das Klagebegehren zu Recht besteht:

Die Verordnung stellt nicht darauf ab, mit wem der Fluggast den Beförderungsvertrag tatsächlich geschlossen hat, sondern nimmt ganz generell zunächst das ausführende Luftfahrtunternehmen in die Pflicht. Damit hat der Fluggast einen Anspruchsgegner unmittelbar an der Hand, auf den er direkt am Flughafen greifen kann (vgl etwa HG Wien 28.12.2009, 1 R 31/09v). Beim sog. Codesharing – wie im gegenständlichen Fall – ist nur dasjenige Luftfahrtunternehmen, das den Flug tatsächlich durchführt, ausführendes Luftfahrtunternehmen iSd Fluggastrechteverordnung und damit im Falle der Annullierung des Flugs zu Unterstützungs- und Ausgleichsleistungen verpflichtet (BGH, Urteil vom 26. 11. 2009 - Xa ZR 132/08). Ausführendes Unternehmen im dargestellten Sinn ist gegenständlich die beklagte Partei.

Da der Flug annulliert wurde, muss das ausführende Luftfahrtunternehmen dem Fluggast (neben hier nicht weiter relevanten Betreuungsleistungen nach Art 9) eine Ausgleichszahlung nach Art 7 leisten und Unterstützungsleistungen nach Art 8 anbieten.

Zur begehrten Ausgleichszahlung von € 250,--:

Die Distanz zwischen London und Wien übersteigt nicht 1.500 km, sodass grundsätzlich nach Art 7 Abs 1 lit a von einem Anspruch des Fluggastes auf eine Ausgleichszahlung in Höhe von € 250,-- auszugehen ist. Nach Art 5 Abs 3 der Verordnung ist ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nur dann nicht verpflichtet, diese Ausgleichszahlung zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Der alleinige Beweis außergewöhnlicher Umstände reicht nicht aus, auch das Ergreifen aller zumutbaren Maßnahmen muss vom Luftfahrtunternehmen nachgewiesen werden (*Schuster*, Praxisfragen des Reiserechts in Österreich, Juristische Schriftenreihe Band 232, 198 mwN).

Schlechte Wetterbedingungen (zB starke Stürme, Nebelfelder, heftiges Schneegestöber, etc)

sind grundsätzlich als außergewöhnliche Umstände anzusehen (Erwägungsgrund 14 der VO; vgl auch *Führich*, Reiserecht, Handbuch des Reisevertrags-, Reisevermittlungs-, Reiseversicherungs- und Individualreiserechts⁶, Rz 1033ff, 1036ff, auch mit Verweisen auf [europarechtliche] Judikatur; EuGH, 22.11.2008, C-549/07 – Wallentin-Hermann/Alitalia, NJW 2009, 347 = RRa 2009, 35). Es konnte gegenständlich aber nicht festgestellt werden, dass es am 20.12.2010 zu heftigem Schneefall oder vergleichbaren schlechten Wetterverhältnissen gekommen war. Weiters konnte nicht festgestellt werden, dass der gegenständliche Flug auch bei Vorhandensein von ausreichend Enteisungsmittel wetterbedingt hätte annulliert werden müssen. Sofern daher im Ergebnis überhaupt von außergewöhnlichen Umständen gesprochen werden kann, hat die beklagte Partei keinesfalls erfolgreich behauptet und nachgewiesen, alle zumutbaren Maßnahmen im Sinne des Art 5 Abs 3 eingehalten zu haben:

Die beklagte Partei beschränkt sich nämlich darauf, dass sie kein Verschulden an der Annullierung des Fluges treffe, weil für die Schneeräumung der Flughafenbetreiber verantwortlich sei. Die daraus resultierende Untätigkeit bzw das Zuwarten der beklagten Partei kann nicht eine Ergreifung aller zumutbaren Maßnahmen sein, schließlich ist sie berechtigt, bestimmte Flüge am Flughafen London Heathrow durchzuführen und ist auch für deren sichere Durchführung verantwortlich. Die beklagte Partei hat nun aber nicht einmal behauptet etwas unternommen zu haben bzw weshalb es ihr nicht möglich gewesen wäre, etwas zu unternehmen. Beispielsweise muss auch bei einem außerbetrieblichen Streik, der einen Entlastungsgrund darstellen könnte, das ausführende Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergreifen, um die Auswirkungen zu verhindern (*Schuster*, aaO). Eine zumutbare Maßnahme kann auch die Benutzung eines nahe gelegenen Ersatzflughafens sein (vgl auch OLG Koblenz RRa 2008, 181 = NJW-RR 2008, 1232; AG Düsseldorf RRa 2008, 144). Auch darauf ging die beklagte Partei nicht ein. Ihrer Behauptungs- und Beweislast in Bezug auf die Ergreifung aller zumutbaren Maßnahmen iSd Art 5 Abs 3 kam die beklagte Partei sohin nicht erfolgreich nach.

Somit besteht der von der klagenden Partei geltend gemachte Ausgleichsanspruch in Höhe von € 250,-- zu Recht.

Zum begehrten Ersatz der Kosten des von [REDACTED] selbst organisierten Fluges nach Wien in Höhe von € 640,86:

Wenn die beklagte Partei argumentiert, [REDACTED] habe dadurch, dass sie selbst ihre Rückreise organisiert habe, am Vertrag nicht festhalten wollen, ist dem unter Zugrundelegung der Feststellungen nicht zuzustimmen: [REDACTED] versuchte wiederholt, die beklagte Partei zu erreichen, sämtliche ihr zumutbaren Kontaktaufnahmeversuche scheiterten allerdings aus Gründen, die allesamt der Sphäre der beklagten Partei zuzurechnen sind.

Die beklagte Partei erfüllte ihre jeweiligen Informations-, Fürsorge- und Sorgfaltspflichten gegenüber [REDACTED] nicht. Insbesondere belehrte die beklagte Partei [REDACTED] nicht über ihre Rechte nach der Fluggastrechteverordnung und verstieß eklatant gegen ihre aus der Verordnung entspringenden Pflichten (Art 5, 8, 9 und 14). Vor diesem Hintergrund organisierte [REDACTED] berechtigterweise selbst einen anderweitigen Flug zum Endziel Wien und war eine solche Beförderung eben im gegenständlichen Fall nur über den Umweg nach Nürnberg möglich.

Die Ansprüche nach Art 8 bestehen völlig unabhängig davon, ob die Annullierung rechtzeitig bekannt gegeben wird oder das Luftfahrtunternehmen sich auf außergewöhnliche, unvermeidbare Umstände als Entlastung berufen kann. Es sind dies daher sog. Ansprüche ohne eine Entlastungsmöglichkeit, welche vom ausführenden Luftfahrtunternehmen unabhängig von einem Verschulden zu erfüllen sind (EuGH 10.1.2006, C-344/04; *Führich*, Reiserecht, Handbuch des Reisevertrags-, Reisevermittlung-, Reiseversicherungs- und Individualreiserechts⁶, Rz 1029 ff; Rz 945; explizit für den Fall des Code-Sharing: BGH vom 22.11.2009 – Xa ZR 132/08). Diese hätte die beklagte Partei somit jedenfalls gegenüber [REDACTED] zu erfüllen gehabt. Die Informationen und vor allem die Leistungen nach Art 8 hat das Luftfahrtunternehmen von sich aus anzubieten, es ergibt sich aus den Bestimmungen sowie deren telos nicht, dass es hierzu einer vorangegangenen Urgenz durch den Fluggast bedürfte.

Nach Art 8 Abs 1 haben die Fluggäste bei den Unterstützungsleistungen ein freies Wahlrecht zwischen den verschiedenen, darin genannten Ansprüchen. Eine anderweitige Beförderung kann auch mit einem Ersatzflug, Bus, Bahn oder Schiff erfolgen.

Die Unterstützungsleistungen konkretisieren die nationalen Ansprüche wegen Nichtleistung des gebuchten Fluges. Als Ansprüche aus einer Verordnung des Gemeinschaftsrechtes haben sie allerdings Vorrang vor den Regelungen des nationalen Schuldrechtes. (*Führich*, Reiserecht, Handbuch des Reisevertrags-, Reisevermittlung-, Reiseversicherungs- und Individualreiserechts⁶, Rz 1049)

Die Unterstützungs- und Betreuungsleistungen sind als Mindestdienstleistungen und nicht als Schadenersatz zu qualifizieren. Lediglich die eingangs behandelte, pauschale Ausgleichszahlung ist ein pauschalierter Schadenersatz (*Führich*, Reiserecht, Handbuch des Reisevertrags-, Reisevermittlung-, Reiseversicherungs- und Individualreiserechts⁶, Rz 945; Schlussantrag des Generalanwaltes *Geelhoed*, RRa 2005, 273; *Staudinger/Schmidt-Bendun*, VersR 2004, 971, 972). Bei diesen verschuldensunabhängig ohne Entlastungsmöglichkeit zu gewährenden Leistungen handelt es sich um einen dem deutschen und österreichischen Recht fremden Anspruch des Gemeinschaftsrechtes und daher allein schon deshalb um keinen Schadenersatzanspruch (*Führich*, Reiserecht, Handbuch des Reisevertrags-, Reisevermittlung-, Reiseversicherungs- und Individualreiserechts⁶, Rz 1050).

Gemäß der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat vom 4.4.2007 (KOM [2007] 168, 8) würden in vielen Fällen Unterstützungsleistungen nicht unaufgefordert oder gar nicht erbracht. Bei Nichterfüllung dieser Ansprüche besteht ein Ersatzanspruch des Fluggastes gegenüber dem zur Leistung verpflichteten ausführenden Luftfahrtunternehmen auf die aufgewendeten Kosten (AG Köln RRa 2007, 44 = BeckRS 2007, 05051; AG Dortmund RRa 2008, 188; *Tonner*, VuR 2009, 209, 212; *Führich*, Reiserecht, Handbuch des Reisevertrags-, Reisevermittlungs-, Reiseversicherungs- und Individualreiserechts⁶, Rz 1050). Dieser Ersatzanspruch kann nicht gegen die Ausgleichsleistungen aufgerechnet werden (*Führich*, Reiserecht, Handbuch des Reisevertrags-, Reisevermittlungs-, Reiseversicherungs- und Individualreiserechts⁶, Rz 1050; *Schuster*, Praxisfragen des Reiserechts in Österreich, Juristische Schriftenreihe Band 232, 213; *Führich*, MDR 7/2007; AG Dortmund 4.3.2008, 431 C 11621/07, RRa 2008, 188). Sofern in der Literatur Erwägungen in diese Richtung dem Anschein nach nur zu den Leistungen nach Art 9 angestellt werden, so ist evident, dass dieselben Grundsätze auch für jene nach Art 8 Geltung haben müssen.

Über die Verordnung hinausgehende Schadenersatzansprüche bleiben nach Art 12 dem nationalen Recht vorbehalten. Die Verordnung begründet nun durch die vertragsunabhängige Verpflichtung, gegebenenfalls einen Ersatzflug bereitzustellen, ein gesetzliches Schuldverhältnis sui generis zwischen dem ausführenden Luftfahrtunternehmen und dem Reisenden. Auf diese Sonderbeziehung finden im Fall der Nichterfüllung der primären Verpflichtung die schadenersatzrechtlichen Bestimmungen des nationalen Rechtes, gegenständlich allen voran die §§ 1295ff ABGB, Anwendung.

Die beklagte Partei ist nach den Feststellungen schuldhaft ihren gegenüber [REDACTED] bestehenden Pflichten nach Art 5, Art 8 Abs 1 sowie Art 14 der Verordnung nicht nachgekommen, woraus für diese zusätzliche Kosten resultierten. Aus dieser Pflichtverletzung folgt im Zusammenhalt mit den §§ 1295ff ABGB – unabhängig von einem Vertragsverhältnis zwischen [REDACTED] und der beklagten Partei – ein Ersatzanspruch in Höhe der geltend gemachten Flugkosten.

Die Höhe der Zinsen ergibt sich aus den §§ 1000, 1333 ABGB.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 41 Abs 1 ZPO.

Bezirksgericht für Handelssachen Wien, Abteilung 10
Wien, 01. August 2012
Dr. Petra Meissner, Richterin

Elektronische Ausfertigung
gemäß § 79 GOG