



Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Achte Kammer)

29. Juli 2019^{*i}

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – Luftverkehr – Nichtbeförderung – Begriffe ‚Ausgleichszahlungen‘ und ‚weiter gehender Schadensersatz‘ – Art des zu ersetzenden Schadens – Materieller oder immaterieller Schaden – Anrechnung – Weiter gehender Schadensersatzanspruch – Unterstützungsleistungen – Information der Fluggäste“

In der Rechtssache C-354/18

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Tribunalul Bacău (Landgericht Bacău, Rumänien) mit Entscheidung vom 26. April 2018, beim Gerichtshof eingegangen am 30. Mai 2018, in dem Verfahren

Radu-Lucian Rusu,

Oana-Maria Rusu

gegen

SC Blue Air – Airline Management Solutions SRL

erlässt

DER GERICHTSHOF (Achte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten F. Biltgen sowie der Richter J. Malenovský (Berichterstatter) und C. G. Fernlund,

Generalanwältin: E. Sharpston,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

– der SC Blue Air – Airline Management Solutions SRL, vertreten durch M. Popa, avocat,

* Verfahrenssprache: Rumänisch.

- der rumänischen Regierung, vertreten durch C.-R. Cantăr, L. Lițu und A. Wellman als Bevollmächtigte,
 - der deutschen Regierung, zunächst vertreten durch T. Henze, M. Hellmann, E. Lankenau und A. Berg, dann durch M. Hellmann, E. Lankenau und A. Berg als Bevollmächtigte,
 - der polnischen Regierung, vertreten durch B. Majczyna als Bevollmächtigten,
 - der Europäischen Kommission, vertreten durch L. Nicolae und N. Yerrell als Bevollmächtigte,
- aufgrund des nach Anhörung der Generalanwältin ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Art. 4, 7, 8 und 12 der Verordnung (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 Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. 2004, L 46, S. 1).
- 2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen Herrn Radu-Lucian Rusu und Frau Oana-Maria Rusu auf der einen Seite und der SC Blue Air – Airline Management Solutions SRL (im Folgenden: Blue Air) auf der anderen Seite wegen des Ausgleichs immaterieller und materieller Schäden, die sie aufgrund einer Nichtbeförderung erlitten haben.

Rechtlicher Rahmen

Völkerrecht

- 3 Art. 29 des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, geschlossen am 28. Mai 1999 in Montreal und genehmigt im Namen der Europäischen Union durch den Beschluss 2001/539/EG des Rates vom 5. April 2001 (ABl. 2001, L 194, S. 38), sieht vor:

„Bei der Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern kann ein Anspruch auf Schadensersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, sei es dieses Übereinkommen, ein Vertrag, eine unerlaubte Handlung oder ein sonstiger Rechtsgrund, nur unter den Voraussetzungen und mit den Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Übereinkommen vorgesehen sind; die Frage, welche Personen zur Klage berechtigt sind und welche Rechte ihnen zustehen, wird hierdurch nicht berührt. Bei einer derartigen Klage ist jeder eine Strafe einschließende, verschärfte oder sonstige nicht kompensatorische Schadensersatz ausgeschlossen.“

Unionsrecht

4 Die Erwägungsgründe 1, 10 und 20 der Verordnung Nr. 261/2004 lauten:

„(1) Die Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs sollten unter anderem darauf abzielen, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen. Ferner sollte den Erfordernissen des Verbraucherschutzes im Allgemeinen in vollem Umfang Rechnung getragen werden.

...

(10) Fluggäste, die gegen ihren Willen nicht befördert werden, sollten in der Lage sein, entweder ihre Flüge unter Rückerstattung des Flugpreises zu stornieren oder diese unter zufrieden stellenden Bedingungen fortzusetzen, und sie sollten angemessen betreut werden, während sie auf einen späteren Flug warten.“

...

(20) Die Fluggäste sollten umfassend über ihre Rechte im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen informiert werden, damit sie diese Rechte wirksam wahrnehmen können.“

5 Art. 1 Abs. 1 dieser Verordnung bestimmt:

„Durch diese Verordnung werden unter den in ihr genannten Bedingungen Mindestrechte für Fluggäste in folgenden Fällen festgelegt:

- a) Nichtbeförderung gegen ihren Willen,
- b) Annullierung des Flugs,
- c) Verspätung des Flugs.“

6 Art. 4 Abs. 3 der Verordnung sieht vor:

„Wird Fluggästen gegen ihren Willen die Beförderung verweigert, so erbringt das ausführende Luftfahrtunternehmen diesen unverzüglich die Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 und die Unterstützungsleistungen gemäß den Artikeln 8 und 9.“

7 In Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung heißt es:

„Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so erhalten die Fluggäste Ausgleichszahlungen in folgender Höhe:

...

- b) 400 EUR bei allen innergemeinschaftlichen Flügen über eine Entfernung von mehr als 1 500 km und bei allen anderen Flügen über eine Entfernung zwischen 1 500 km und 3 500 km,

...“

8 Art. 8 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 bestimmt:

„Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so können Fluggäste wählen zwischen

- a) – der binnen sieben Tagen zu leistenden vollständigen Erstattung der Flugscheinkosten nach den in Artikel 7 Absatz 3 genannten Modalitäten 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) anderweitiger Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder
- c) anderweitiger Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch des Fluggastes, vorbehaltlich verfügbarer Plätze.“

9 Art. 12 Abs. 1 dieser Verordnung sieht vor:

„Diese Verordnung gilt unbeschadet eines weiter gehenden Schadensersatzanspruchs des Fluggastes. Die nach dieser Verordnung gewährte Ausgleichsleistung kann auf einen solchen Schadensersatzanspruch angerechnet werden.“

Rumänisches Recht

10 Art. 1350 des Codul civil (Zivilgesetzbuch) lautet:

„(1) Jede Person muss die Verpflichtungen erfüllen, die sie eingegangen ist.

(2) Verletzt sie diese Verpflichtung ohne Rechtfertigung, so haftet sie für den der anderen Partei entstandenen Schaden und ist unter den gesetzlich vorgesehenen Voraussetzungen zum Ersatz dieses Schadens verpflichtet.

(3) Soweit gesetzlich nichts anderes bestimmt ist, kann keine Partei die Vorschriften über die vertragliche Haftung abbedingen und andere, günstigere Vorschriften wählen.“

11 Art. 1530 des Zivilgesetzbuchs sieht vor:

„Der Gläubiger hat Anspruch auf Ersatz des ihm vom Schuldner zugefügten Schadens, der die unmittelbare und notwendige Folge der ungerechtfertigten oder gegebenenfalls schuldhaften Pflichtverletzung ist.“

12 Art. 1531 des Zivilgesetzbuchs bestimmt:

„(1) Der Gläubiger hat Anspruch auf Ersatz des gesamten Schadens, der ihm aus der Pflichtverletzung entstanden ist.

(2) Der Schaden umfasst den tatsächlichen Verlust des Gläubigers und den entgangenen Gewinn. Bei der Feststellung des Umfangs des Schadens werden in einem vernünftigen Rahmen auch die Kosten berücksichtigt, die der Gläubiger aufwendet, um den Schaden abzuwenden oder zu begrenzen.

(3) Der Gläubiger hat auch Anspruch auf Ersatz des Nichtvermögensschadens.“

13 Art. 1533 des Zivilgesetzbuchs sieht vor:

„Der Schuldner haftet nur für Schäden, die er zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses als Folge der Pflichtverletzung vorhergesehen hat oder vorhersehen konnte, es sei denn, die Pflichtverletzung ist vorsätzlich begangen oder auf ein schweres Verschulden des Schuldners zurückzuführen. Auch in diesem Fall umfasst der Schadensersatz nur dasjenige, was unmittelbare und notwendige Folge der Pflichtverletzung ist.“

14 Art. 1534 des Zivilgesetzbuchs bestimmt:

„(1) Hat der Gläubiger durch schuldhaftes Tun oder Unterlassen zur Entstehung des Schadens beigetragen, wird die vom Schuldner zu zahlende Entschädigung entsprechend gemindert. Diese Bestimmung gilt auch dann, wenn der Schaden teilweise durch ein Ereignis entstanden ist, für das der Gläubiger das Risiko übernommen hatte.

(2) Der Schuldner ist nicht zum Ersatz von Schäden verpflichtet, die der Gläubiger bei Anwendung geringster Sorgfalt hätte abwenden können.“

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

15 Die Kläger des Ausgangsverfahrens buchten bei Blue Air zwei Flugscheine für einen Flug am 6. September 2016 von Bacău (Rumänien) nach London (Vereinigtes Königreich), wo sie ihren Wohnsitz haben und arbeiten.

16 Zum Zeitpunkt der Beförderung wurde ihnen mitgeteilt, dass der Flug mit einem anderen Flugzeug als ursprünglich geplant durchgeführt werde und ihre Beförderung wegen der geringeren Platzkapazität des zweiten Flugzeugs nicht mehr möglich sei.

17 Sie wurden deshalb auf einen anderen Flug von Blue Air umgebucht und erreichten London daher erst am 11. September 2016.

18 Im Anschluss an diese Ereignisse bot Blue Air jedem der Kläger des Ausgangsverfahrens einen kostenlosen Flugschein an, der bis 24. März 2017 zu nutzen war. Da die Kläger des Ausgangsverfahrens der Auffassung waren, dass der erlittene Schaden den Wert eines Flugscheins übersteige, lehnten sie das Angebot ab.

19 Daraufhin bot Blue Air den Klägern des Ausgangsverfahrens auf der Grundlage der Verordnung Nr. 261/2004 eine Ausgleichsleistung in Höhe von 400 Euro pro Person an. Die Kläger des Ausgangsverfahrens waren der Ansicht, dass dieser Ausgleich nur der Wiedergutmachung des erlittenen immateriellen Schadens und nicht der Wiedergutmachung des materiellen Schadens diene, der unter den Begriff des weiter gehenden Schadensersatzes falle.

20 Die Kläger des Ausgangsverfahrens befassten daraufhin die Judecătoria Bacău (Amtsgericht Bacău, Rumänien) mit der Sache. Sie beantragten vor diesem Gericht, Blue Air zu verurteilen, ihnen 437 Euro bzw. 386 Euro als Entschädigung für den materiellen Schaden zu zahlen, der sich aus einem Gehaltsabzug ergebe. Sie machten in der Folge nähere Angaben zur Höhe der

tatsächlich erlittenen Gehaltsverluste. Außerdem verlangten sie jeweils 1 500 Euro als Entschädigung für den immateriellen Schaden. Sie machten ferner geltend, dass gegen Herrn Rusu ein Kündigungsverfahren eröffnet worden sei, ihm letztlich aber nur eine Rüge erteilt worden sei.

- 21 Blue Air trägt vor, die Kläger des Ausgangsverfahrens hätten über die in Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen 400 Euro hinaus keinen Anspruch auf einen Ausgleich, weil sie nicht ausdrücklich verlangt hätten, mit einem anderen Luftfahrtunternehmen auf einer anderen Flugroute schneller befördert zu werden, sondern den für den 11. September 2016 vorgesehenen Flug akzeptiert hätten. Hätten die Kläger des Ausgangsverfahrens einen anderen Flug verlangt, hätte sie einen gesucht, der es ihnen ermöglicht hätte, ihren Bestimmungsort zu erreichen.
- 22 Die Judecătoria Bacău (Amtsgericht Bacău) gab der Klage teilweise statt. Sie verurteilte Blue Air, an die Kläger des Ausgangsverfahrens 400 Euro zur Wiedergutmachung des immateriellen Schadens zu zahlen und wies die übrigen Anträge zurück.
- 23 Sowohl die Kläger des Ausgangsverfahrens als auch Blue Air legten gegen die Entscheidung der Judecătoria Bacău (Amtsgericht Bacău) Berufung beim vorlegenden Gericht ein, das die Klarstellung einiger Aspekte im Zusammenhang mit der Auslegung der Art. 4, 7, 8 und 12 der Verordnung Nr. 261/2004 für erforderlich hält.
- 24 Vor diesem Hintergrund hat das Tribunalul Bacău (Landgericht Bacău, Rumänien) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:
 1. Dient der in Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehene Betrag von 400 Euro hauptsächlich dem Ausgleich materieller Schäden, so dass immaterielle Schäden anhand von Art. 12 zu prüfen sind, oder werden von Art. 7 Abs. 1 Buchst. b hauptsächlich immaterielle Schäden erfasst, während materielle Schäden unter Art. 12 fallen?
 2. Fällt entgangener Arbeitslohn, der den in Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 festgelegten Betrag von 400 Euro übersteigt, unter den Begriff des weiter gehenden Schadensersatzes im Sinne von Art. 12?
 3. Nach Art. 12 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung Nr. 261/2004 kann „[d]ie nach dieser Verordnung gewährte Ausgleichsleistung ... auf einen solchen Schadensersatzanspruch angerechnet werden“. Ist dieser Artikel dahin auszulegen, dass er die Anrechnung des nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 zuerkannten Betrags auf den weiter gehenden Schadensersatzanspruch in das Ermessen des nationalen Gerichts stellt, oder dahin, dass diese Anrechnung verbindlich ist?
 4. Falls die Anrechnung des Betrags nicht verbindlich ist: Nach welchen Gesichtspunkten entscheidet das nationale Gericht, ob es den in Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Betrag auf den weiter gehenden Schadensersatzanspruch anrechnet?

5. Ist der Schaden, der dadurch entstanden ist, dass Gehalt nicht ausgezahlt wurde, weil es dem Arbeitnehmer nicht möglich war, am Arbeitsplatz zu erscheinen, da er wegen der anderweitigen Beförderung verspätet am Zielort eintraf, unter dem Gesichtspunkt der Erfüllung der Verpflichtungen aus Art. 8 der Verordnung Nr. 261/2004 oder aus Art. 12 in Verbindung mit Art. 4 zu beurteilen?
6. Gehört es zur Erfüllung der Unterstützungsverpflichtung des Luftfahrtunternehmens aus Art. 4 Abs. 3 und Art. 8 der Verordnung Nr. 261/2004, dass der Fluggast umfassend über alle der in Art. 8 Abs. 1 Buchst. a bis c der Verordnung vorgesehenen Möglichkeiten einer anderweitigen Beförderung informiert werden muss?
7. Wer trägt unter den Voraussetzungen von Art. 8 der Verordnung Nr. 261/2004 die Beweislast dafür, dass die anderweitige Beförderung zum frühestmöglichen Zeitpunkt stattgefunden hat?
8. Verpflichtet die Verordnung Nr. 261/2004 die Fluggäste, nach anderen Flügen zu ihrem Zielort zu suchen und das Luftfahrtunternehmen zu bitten, verfügbare Plätze auf diesen Flügen zu finden, oder ist das Luftfahrtunternehmen von Amts wegen verpflichtet, nach der besten Möglichkeit für die Beförderung des Fluggasts zum Zielort zu suchen?
9. Ist es für die Bestimmung der von den Fluggästen erlittenen Schäden von Bedeutung, dass diese mit dem Vorschlag des Luftfahrtunternehmens, ihnen einen Flug am 11. September 2016 anzubieten, einverstanden waren, obwohl sie davon ausgehen konnten, dass sie für die Zeit der Abwesenheit vom Arbeitsplatz nicht bezahlt werden würden?

Zu den Vorlagefragen

Zu den Fragen 1, 2, 5 und 9

- 25 Mit seinen Fragen 1, 2, 5 und 9, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorliegende Gericht wissen, ob Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass der in dieser Bestimmung vorgesehene Betrag dazu dient, einen Schaden wie einen Verdienstausschlag auszugleichen oder ob ein solcher Schaden Gegenstand des in Art. 12 Abs. 1 dieser Verordnung vorgesehenen weiter gehenden Schadensersatzanspruchs sein kann. Außerdem möchte es wissen, wie dieser Schaden im Hinblick auf diese Verordnung zu bestimmen ist.
- 26 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die Verordnung Nr. 261/2004 darauf abzielt, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste unabhängig davon sicherzustellen, ob sie von einer Nichtbeförderung oder einer Annullierung oder Verspätung eines Fluges betroffen sind, da sie alle von vergleichbaren Ärgernissen und großen Unannehmlichkeiten in Verbindung mit dem Luftverkehr betroffen sind (Urteil vom 19. November 2009, Sturgeon u. a., C-402/07, EU:C:2009:716, Rn. 44).
- 27 Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 sieht insoweit erstens Ausgleichszahlungen für Fluggäste vor, deren Höhe sich u. a. nach der Flugentfernung richtet. Im Einzelnen sieht Art. 7 Abs. 1 Buchst. b eine Ausgleichszahlung von 400 Euro bei allen innergemeinschaftlichen Flügen über eine Entfernung von mehr als 1 500 km und bei allen anderen Flügen über eine Entfernung zwischen 1 500 km und 3 500 km vor.

- 28 Die in Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 festgesetzten Beträge dienen dazu, dass standardisiert und unverzüglich – ohne die Mühen gerichtlicher Geltendmachung – der Schaden wiedergutmacht wird, der in den Unannehmlichkeiten besteht, die u. a. – wie dies im Ausgangsverfahren der Fall ist – durch die Nichtbeförderung im Personenluftverkehr entstehen (vgl. entsprechend Urteil vom 10. Januar 2006, IATA und ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, Rn. 45).
- 29 Schon der Wortlaut von Art. 4 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004, der auf Art. 7 dieser Verordnung verweist, verpflichtet nämlich das betroffene Luftfahrtunternehmen, den Fluggästen, die er gegen ihren Willen nicht befördert hat, unverzüglich Ausgleichsleistungen zu erbringen.
- 30 Die Pauschalbeträge sollen nur den Schaden ausgleichen, der für alle betroffenen Fluggäste praktisch identisch ist (vgl. entsprechend Urteile vom 10. Januar 2006, IATA und ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, Rn. 43, sowie vom 23. Oktober 2012, Nelson u. a., C-581/10 und C-629/10, EU:C:2012:657, Rn. 52).
- 31 Weder Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 noch die Verordnung insgesamt sehen hingegen den Ausgleich eines durch den Grund der Reise der betroffenen Fluggäste bedingten individuellen Schadens vor, dessen Wiedergutmachung zwangsläufig die Prüfung seines Umfangs im Einzelfall erfordert und deshalb nur Gegenstand eines nachträglichen und individualisierten Ausgleichs sein kann (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 10. Januar 2006, IATA und ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, Rn. 43).
- 32 Im Ausgangsverfahren haben die Kläger infolge der Nichtbeförderung einen Verdienstausschlag erlitten, der darauf zurückzuführen ist, dass es ihnen wegen der verspäteten Ankunft am Zielort nicht möglich war, an ihrem Arbeitsplatz zu erscheinen.
- 33 Ein solcher Verdienstausschlag ist als individueller Schaden anzusehen, der durch die spezifische Situation der betroffenen Fluggäste bedingt ist, und verlangt eine Einzelfallbeurteilung des Umfangs der dadurch entstandenen Schäden.
- 34 Folglich fällt ein solcher Schaden nicht unter die in Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen pauschalen Ausgleichsleistungen.
- 35 Zweitens gilt die Verordnung Nr. 261/2004 nach ihrem Art. 12 Abs. 1 Satz 1 unbeschadet des weiter gehenden Schadensersatzanspruchs eines Fluggasts.
- 36 Aus diesem Wortlaut ergibt sich, dass die Verordnung Nr. 261/2004 dem nicht entgegenstehen kann, dass ein geschädigter Fluggast einen Ausgleich für einen eigenen Schaden erhalten kann, der individuell und nachträglich zu beurteilen ist. Dies gilt, soweit das nationale Recht oder das Völkerrecht ihm einen Anspruch auf einen solchen Schadensersatz gewährt und unter der Voraussetzung, dass dieser Schadensersatz weiter geht als die in der Verordnung vorgesehenen pauschalen Ausgleichsleistungen.
- 37 Ein Schadensersatz ist als weiter gehend im Sinne von Art. 12 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 anzusehen, wenn er auf einem der in Art. 1 Abs. 1 dieser Verordnung genannten Fälle beruht, der die Unannehmlichkeiten verursacht, die nach der Verordnung standardisiert und unverzüglich ausgeglichen werden.

- 38 Im vorliegenden Fall steht fest, dass der Verdienstausschlag der eigene Schaden der Kläger des Ausgangsverfahrens sowie individuell und nachträglich zu beurteilen ist und auf einer Nichtbeförderung gegen ihren Willen beruht, deren Unannehmlichkeiten unverzüglich und standardisiert nach der Verordnung Nr. 261/2004 ausgeglichen werden können.
- 39 Unter diesen Umständen ist ein solcher Verdienstausschlag als ein Schaden anzusehen, der Gegenstand des in Art. 12 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen weiter gehenden Schadensersatzanspruchs sein kann.
- 40 Drittens ist es, wie sich aus Rn. 31 des vorliegenden Urteils ergibt, da die Verordnung Nr. 261/2004 keinen Ausgleich für einen personalisierten Schaden wie einen Verdienstausschlag vorsieht, Sache des vorlegenden Gerichts, die verschiedenen Tatbestandsmerkmale dieses Schadens – gegebenenfalls einschließlich des Verhaltens der geschädigten Fluggäste – und den Umfang des Ausgleichs für den Schaden anhand der einschlägigen Rechtsgrundlage zu bestimmen und zu beurteilen.
- 41 Nach alledem ist auf die Fragen 1, 2, 5 und 9 zu antworten, dass erstens Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass der in dieser Bestimmung vorgesehene Betrag nicht dazu dient, einen Schaden wie einen Verdienstausschlag auszugleichen, dass zweitens dieser Schaden Gegenstand des in Art. 12 Abs. 1 dieser Verordnung vorgesehenen weiter gehenden Schadensersatzanspruchs sein kann und dass es drittens Sache des vorlegenden Gerichts ist, die verschiedenen Tatbestandsmerkmale des Schadens und den Umfang seines Ausgleichs anhand der einschlägigen Rechtsgrundlage zu bestimmen und zu beurteilen.

Zu den Fragen 3 und 4

- 42 Mit den Fragen 3 und 4, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die Verordnung Nr. 261/2004, insbesondere ihr Art. 12 Abs. 1 Satz 2, dahin auszulegen ist, dass sie dem zuständigen nationalen Gericht erlaubt, die nach dieser Verordnung gewährte Ausgleichsleistung auf den weiter gehenden Schadensersatzanspruch anzurechnen, es aber nicht dazu verpflichtet. Das vorlegende Gericht stellt sich außerdem die Frage, unter welchen Bedingungen das zuständige nationale Gericht diese Anrechnung vornehmen könnte.
- 43 Art. 12 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung Nr. 261/2004 sieht insoweit vor, dass die nach dieser Verordnung gewährte Ausgleichsleistung auf den weiter gehenden Schadensersatzanspruch angerechnet werden kann.
- 44 Diesem klaren Wortlaut ist somit zu entnehmen, dass Art. 12 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung Nr. 261/2004 nicht zu einer Anrechnung verpflichtet, einer eventuellen Anrechnung aber auch nicht entgegensteht.
- 45 Wie nämlich in den Rn. 35 und 36 des vorliegenden Urteils ausgeführt, kann das nationale Recht oder das Völkerrecht dem betroffenen Fluggast einen weiter gehenden Schadensersatzanspruch gewähren, da die Verordnung Nr. 261/2004 nach ihrem Art. 12 Abs. 1 Satz 1 unbeschadet dieses Schadensersatzanspruchs gilt.
- 46 Außerdem ergibt sich aus Art. 12 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 bei einer gemeinsamen Betrachtung seiner beiden Sätze, dass diese Verordnung nicht dahin ausgelegt werden kann, dass sie Bedingungen vorgibt, die die Befugnis des zuständigen nationalen Gerichts zu einer

eventuellen Anrechnung der nach der Verordnung gewährten Ausgleichsleistung auf einen weitergehenden Schadensersatzanspruch einschränken könnten. Solche Bedingungen wären daher mit Art. 12 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung nicht vereinbar.

- 47 Nach alledem ist auf die Fragen 3 und 4 zu antworten, dass die Verordnung Nr. 261/2004, insbesondere ihr Art. 12 Abs. 1 Satz 2, dahin auszulegen ist, dass sie dem zuständigen nationalen Gericht erlaubt, die nach dieser Verordnung gewährte Ausgleichsleistung auf den weitergehenden Schadensersatzanspruch anzurechnen, es aber nicht dazu verpflichtet und ihm keine Bedingungen für die Anrechnung vorgibt.

Zu den Fragen 6 und 8

- 48 Mit seinen Fragen 6 und 8, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorliegende Gericht wissen, ob Art. 4 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass er das ausführende Luftfahrtunternehmen dazu verpflichtet, die betroffenen Fluggäste umfassend über alle der in Art. 8 Abs. 1 dieser Verordnung vorgesehenen Möglichkeiten zu informieren, oder ob er auch die betroffenen Fluggäste dazu verpflichtet, aktiv an der Suche nach entsprechenden Informationen mitzuwirken.
- 49 Insoweit ist zunächst darauf hinzuweisen, dass Art. 4 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 u. a. vorsieht, dass das ausführende Luftfahrtunternehmen, wenn es Fluggästen gegen ihren Willen die Beförderung verweigert, diesen die Unterstützungsleistungen gemäß Art. 8 dieser Verordnung erbringt.
- 50 Sodann ist festzustellen, dass Art. 8 („Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung“) der Verordnung Nr. 261/2004 in Abs. 1 bestimmt, dass Fluggäste zwischen drei dort aufgeführten Möglichkeiten wählen können, nämlich im Wesentlichen erstens die Erstattung der Flugscheinkosten und gegebenenfalls einen Rückflug zum ersten Abflugort zum frühestmöglichen Zeitpunkt, zweitens eine anderweitige Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt und drittens eine anderweitige Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zu einem späteren Zeitpunkt nach ihren Wünschen, vorbehaltlich verfügbarer Plätze.
- 51 Ferner wird im zehnten Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 261/2004 das Wesentliche dieser Wahlmöglichkeiten so zusammengefasst, dass Fluggäste, die gegen ihren Willen nicht befördert werden, in der Lage sein sollten, entweder ihre Flüge unter Rückerstattung des Flugpreises zu stornieren oder diese unter zufriedenstellenden Bedingungen fortzusetzen.
- 52 Schließlich folgt aus dem 20. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 261/2004 u. a., dass Fluggäste, denen die Beförderung verweigert wird, umfassend über ihre Rechte informiert werden sollten, damit sie diese Rechte wirksam wahrnehmen können.
- 53 Aus einer Gesamtbetrachtung aller dieser Bestimmungen und Erwägungsgründe der Verordnung Nr. 261/2004 ergibt sich erstens, dass das Luftfahrtunternehmen, das Fluggästen die Beförderung verweigert hat, diesen Unterstützungsleistungen erbringen muss, insbesondere, indem es ihnen unter den in Art. 8 Abs. 1 Buchst. a, b und c der Verordnung festgelegten Voraussetzungen Vorschläge für die Wahl unterbreitet.

- 54 Daraus ergibt sich zweitens, dass ein solcher Vorschlag den Fluggästen, denen die Beförderung verweigert wurde, die Informationen liefern muss, die erforderlich sind, damit sie eine zweckdienliche Wahl treffen können, um entweder ihren Flug unter Rückerstattung des Flugpreises zu stornieren oder ihre Reise zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder zu einem späteren Zeitpunkt fortzusetzen.
- 55 Drittens folgt daraus, dass, da der Fluggast, dem die Beförderung verweigert wurde, einen Anspruch auf Unterstützungsleistungen des betroffenen Luftfahrtunternehmens hat, der den Anspruch einschließt, die Informationen zu erhalten, die für eine zweckdienliche und informierte Wahl erforderlich sind, die Zuerkennung eines solchen Anspruchs nicht die Pflicht des Fluggasts einschließen kann, aktiv an der Suche nach Informationen mitzuwirken, die der Vorschlag des Luftfahrtunternehmens enthalten muss.
- 56 Nach alledem ist auf die Fragen 6 und 8 zu antworten, dass Art. 4 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass er das ausführende Luftfahrtunternehmen dazu verpflichtet, die betroffenen Fluggäste umfassend über alle der in Art. 8 Abs. 1 dieser Verordnung vorgesehenen Möglichkeiten zu informieren, und die betroffenen Fluggäste nicht verpflichtet sind, aktiv an der Suche nach entsprechenden Informationen mitzuwirken.

Zur siebten Frage

- 57 Mit seiner siebten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 8 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass für die Zwecke dieser Bestimmung das ausführende Luftfahrtunternehmen die Beweislast dafür trägt, dass die anderweitige Beförderung zum frühestmöglichen Zeitpunkt stattgefunden hat, oder ob er dahin auszulegen ist, dass die Fluggäste hierfür die Beweislast tragen.
- 58 Wie aus den Rn. 53 und 54 des vorliegenden Urteils hervorgeht, hat das Luftfahrtunternehmen, das Fluggästen die Beförderung verweigert hat, die Pflicht, diesen Unterstützungsleistungen zu erbringen, um ihnen eine zweckdienliche und informierte Wahl zwischen den verschiedenen Möglichkeiten, die in Art. 8 Abs. 1 Buchst. a, b und c angeführt sind, zu ermöglichen.
- 59 Das ausführende Luftfahrtunternehmen muss den betroffenen Fluggästen daher auch die Variante einer anderweitigen Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt gemäß Art. 8 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 anbieten.
- 60 Bei der Unterbreitung des konkreten Vorschlags muss das ausführende Luftfahrtunternehmen mehrere relevante Gesichtspunkte, die sich auf den Vorschlag auswirken, berücksichtigen und in Einklang bringen, insbesondere die Ankunftszeit am Endziel der anderweitigen Beförderung, die Bedingungen, unter denen die beabsichtigte anderweitige Beförderung erfolgen kann, sowie die Frage, ob die anderweitige Beförderung vom Luftfahrtunternehmen selbst durchgeführt werden kann oder ob die Hilfe eines anderen Luftfahrtunternehmens nötig ist, gegebenenfalls je nach dessen Verfügbarkeit.
- 61 Die Verantwortlichkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens nach Art. 8 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 dafür, eine anderweitige Beförderung vorzuschlagen und zu organisieren, schließt die Beweislast dafür ein, dass die dementsprechend organisierte anderweitige Beförderung zum frühestmöglichen Zeitpunkt stattgefunden hat.

- 62 Nach alledem ist auf die siebte Frage zu antworten, dass Art. 8 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass für die Zwecke dieser Bestimmung das ausführende Luftfahrtunternehmen die Beweislast dafür trägt, dass die anderweitige Beförderung zum frühestmöglichen Zeitpunkt stattgefunden hat.

Kosten

- 63 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorliegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Achte Kammer) für Recht erkannt:

- 1. Erstens ist Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung (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 Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 dahin auszulegen, dass der in dieser Bestimmung vorgesehene Betrag nicht dazu dient, einen Schaden wie einen Verdienstausschlag auszugleichen, zweitens kann dieser Schaden Gegenstand des in Art. 12 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen weiter gehenden Schadensersatzanspruchs sein, und drittens ist es Sache des vorliegenden Gerichts, die verschiedenen Tatbestandsmerkmale des Schadens und den Umfang seines Ausgleichs anhand der einschlägigen Rechtsgrundlage zu bestimmen und zu beurteilen.**
- 2. Die Verordnung Nr. 261/2004, insbesondere ihr Art. 12 Abs. 1 Satz 2, ist dahin auszulegen, dass sie dem zuständigen nationalen Gericht erlaubt, die nach dieser Verordnung gewährte Ausgleichsleistung auf den weiter gehenden Schadensersatzanspruch anzurechnen, es aber nicht dazu verpflichtet und ihm keine Bedingungen für die Anrechnung vorgibt.**
- 3. Art. 4 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 ist dahin auszulegen, dass er das ausführende Luftfahrtunternehmen dazu verpflichtet, die betroffenen Fluggäste umfassend über alle der in Art. 8 Abs. 1 dieser Verordnung vorgesehenen Möglichkeiten zu informieren, und die betroffenen Fluggäste nicht verpflichtet sind, aktiv an der Suche nach entsprechenden Informationen mitzuwirken.**
- 4. Art. 8 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 ist dahin auszulegen, dass für die Zwecke dieser Bestimmung das ausführende Luftfahrtunternehmen die Beweislast dafür trägt, dass die anderweitige Beförderung zum frühestmöglichen Zeitpunkt stattgefunden hat.**

Unterschriften

¹ Die vorliegende Sprachfassung ist in den Schlagwörtern und in Rn. 37 gegenüber der ursprünglich online gestellten Fassung geändert worden.