

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Neunte Kammer)

4. September 2014(*)

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Luftverkehr – Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – Art. 2, 5 und 7 – Anspruch auf Ausgleichszahlung bei großer Verspätung eines Fluges – Dauer der Verspätung – Begriff ‚Ankunftszeit‘“

In der Rechtssache C-452/13

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Landesgericht Salzburg (Österreich) mit Entscheidung vom 31. Juli 2013, beim Gerichtshof eingegangen am 12. August 2013, in dem Verfahren

Germanwings GmbH

gegen

Ronny Henning

erlässt

DER GERICHTSHOF (Neunte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten M. Safjan, des Richters J. Malenovský (Berichterstätter) und der Richterin A. Prechal,

Generalanwalt: Y. Bot,

Kanzler: K. Malacek, Verwaltungsrat,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 7. Mai 2014,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

- von Herrn Henning, vertreten durch Rechtsanwalt A. Skribe,
- der deutschen Regierung, vertreten durch T. Henze und J. Kemper als Bevollmächtigte,
- der Europäischen Kommission, vertreten durch W. Mölls und N. Yerrell als Bevollmächtigte,

aufgrund des nach Anhörung des Generalanwalts ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung des Begriffs „Ankunftszeit“ im Sinne der Art. 2, 5 und 7 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. L 46, S. 1).

- 2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der Germanwings GmbH (im Folgenden: Germanwings) und Herrn Henning über die Weigerung dieses Luftfahrtunternehmens, Herrn Henning wegen der Verspätung, die sein Flug bei der Ankunft am Flughafen Köln/Bonn (Deutschland) gehabt haben soll, eine Ausgleichszahlung zu leisten.

Rechtlicher Rahmen

- 3 Art. 2 („Begriffsbestimmungen“) der Verordnung Nr. 261/2004 bestimmt:

„Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

...

- h) ‚Endziel‘ den Zielort auf dem am Abfertigungsschalter vorgelegten Flugschein bzw. bei direkten Anschlussflügen den Zielort des letzten Fluges; verfügbare alternative Anschlussflüge bleiben unberücksichtigt, wenn die planmäßige Ankunftszeit eingehalten wird.“

- 4 Art. 5 („Annullierung“) der Verordnung Nr. 261/2004 sieht vor:

„(1) Bei Annullierung eines Fluges werden den betroffenen Fluggästen

...

- c) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 eingeräumt, es sei denn,

...

- iii) sie werden über die Annullierung weniger als sieben Tage vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet und erhalten ein Angebot zur anderweitigen Beförderung, das es ihnen ermöglicht, nicht mehr als eine Stunde vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen und ihr Endziel höchstens zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit zu erreichen.

...

(3) Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 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.

...“

- 5 Art. 6 („Verspätung“) der Verordnung Nr. 261/2004 lautet:

„(1) Ist für ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nach vernünftigem Ermessen absehbar, dass sich der Abflug

- a) bei allen Flügen über eine Entfernung von 1 500 km oder weniger um zwei Stunden oder mehr oder
- b) 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 um drei Stunden oder mehr oder
- c) bei allen nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen um vier Stunden oder mehr,

gegenüber der planmäßigen Abflugzeit verzögert, so werden den Fluggästen vom ausführenden Luftfahrtunternehmen

- i) die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a) und Absatz 2 angeboten,
 - ii) wenn die nach vernünftigem Ermessen zu erwartende Abflugzeit erst am Tag nach der zuvor angekündigten Abflugzeit liegt, die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben b) und c) angeboten und,
 - iii) wenn die Verspätung mindestens fünf Stunden beträgt, die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a) angeboten.
- (2) Auf jeden Fall müssen die Unterstützungsleistungen innerhalb der vorstehend für die jeweilige Entfernungskategorie vorgesehenen Fristen angeboten werden.“

6 Art. 7 („Ausgleichsanspruch“) der Verordnung Nr. 261/2004 bestimmt:

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

- a) 250 EUR bei allen Flügen über eine Entfernung von 1 500 km oder weniger,

...

(2) Wird Fluggästen gemäß Artikel 8 eine anderweitige Beförderung zu ihrem Endziel mit einem Alternativflug angeboten, dessen Ankunftszeit

- a) bei allen Flügen über eine Entfernung von 1 500 km oder weniger nicht später als zwei Stunden ...

...

nach der planmäßigen Ankunftszeit des ursprünglich gebuchten Fluges liegt, so kann das ausführende Luftfahrtunternehmen die Ausgleichszahlungen nach Absatz 1 um 50 % kürzen.

...

(4) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Entfernungen werden nach der Methode der Großkreisentfernung ermittelt.“

Ausgangsverfahren und Vorlagefrage

7 Herr Henning erwarb von Germanwings einen Flugschein für einen Flug von Salzburg (Österreich) nach Köln/Bonn. In diesem Flugschein war der Abflug vom Flughafen Salzburg für den 11. Mai 2012 um 13:30 Uhr und die Ankunft am Flughafen Köln/Bonn für denselben Tag um 14:40 Uhr vorgesehen. Die Flugstrecke zwischen diesen beiden Flughäfen beträgt nach der Methode der Großkreisentfernung weniger als 1 500 km.

8 Das Flugzeug von Herrn Henning startete am 11. Mai 2012 mit Verspätung vom Flughafen Salzburg. Bei der Ankunft setzte es um 17:38 Uhr auf der Landebahn des Flughafens Köln/Bonn auf. Seine Parkposition erreichte es jedoch erst um 17:43 Uhr, somit 3:03 Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit. Die Flugzeugtüren wurden kurz darauf geöffnet.

9 Herr Henning trägt vor, das Endziel sei mit einer Verspätung von über drei Stunden gegenüber der planmäßigen Ankunftszeit erreicht worden und ihm stehe daher gemäß den Art. 5 bis 7 der Verordnung Nr. 261/2004 eine Ausgleichszahlung in Höhe von 250 Euro zu. Germanwings macht geltend, die Verspätung betrage gegenüber der planmäßigen Ankunftszeit nur 2:58 Stunden, da die tatsächliche Ankunftszeit der Zeitpunkt gewesen sei,

zu dem die Räder des Flugzeugs die Landebahn des Flughafens Köln/Bonn berührt hätten, so dass kein Anspruch auf eine Ausgleichszahlung bestehe.

10 Das erstinstanzliche Gericht war der Auffassung, dass als tatsächliche Ankunftszeit jener Zeitpunkt maßgeblich sei, zu dem die erste Tür zum Verlassen des Flugzeugs geöffnet werde. Es verurteilte daher Germanwings dazu, an Herrn Henning eine Ausgleichszahlung von 250 Euro zu leisten. Germanwings erhob gegen diese Entscheidung Berufung beim vorlegenden Gericht.

11 Unter diesen Umständen hat das Landesgericht Salzburg beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Welcher Zeitpunkt ist für den in Art. 2, 5 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 verwendeten Begriff „Ankunftszeit“ maßgeblich:

- a) der Zeitpunkt des Aufsetzens des Flugzeugs auf der Rollbahn („Touchdown“);
- b) der Zeitpunkt, zu dem das Flugzeug seine Parkposition erreicht hat und die Parkbremsen gesetzt bzw. die Bremsklötze angebracht wurden („In-Block-Zeit“);
- c) der Zeitpunkt des Öffnens der Flugzeugtür;
- d) ein von den Parteien im Rahmen der Privatautonomie definierter Zeitpunkt?

Zur Vorlagefrage

12 Mit seiner Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die Art. 2, 5 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen sind, dass der Begriff „Ankunftszeit“, der verwendet wird, um das Ausmaß der Fluggästen entstandenen Verspätung zu bestimmen, für den Zeitpunkt steht, zu dem die Räder des Flugzeugs auf der Landebahn des Zielflughafens aufsetzen, oder für den Zeitpunkt, zu dem das Flugzeug seine Parkposition erreicht und die Parkbremsen gesetzt bzw. die Bremsklötze angebracht wurden, oder für den Zeitpunkt des Öffnens der Flugzeugtür oder für einen von den Parteien einvernehmlich definierten Zeitpunkt.

13 Zunächst ist festzustellen, dass die Verordnung Nr. 261/2004 zwei unterschiedliche Situationen von Flugverspätungen regelt.

14 In einigen Fällen, wie bei der in Art. 6 der Verordnung beschriebenen Flugverspätung, wird auf eine Verzögerung des Abflugs gegenüber der planmäßigen Abflugzeit abgestellt.

15 In anderen Fällen, wie denjenigen der Art. 5 und 7 der Verordnung, wird auf die bei der Ankunft des Flugs festgestellte Verspätung abgestellt. Nach diesen Artikeln ist für die Bestimmung des Ausmaßes einer solchen Verspätung die planmäßige Ankunftszeit des Flugzeugs mit dem Zeitpunkt zu vergleichen, zu dem es tatsächlich an seinem Zielort angekommen ist.

16 Diese tatsächliche Ankunftszeit wird in der Verordnung Nr. 261/2004 allerdings nicht definiert. Wie sich aber aus den Erfordernissen sowohl einer einheitlichen Anwendung des Unionsrechts wie auch des Grundsatzes der Gleichbehandlung ergibt, ist den Begriffen einer Vorschrift des Unionsrechts, die für die Erläuterung ihres Sinnes und ihrer Tragweite nicht ausdrücklich auf das Recht der Mitgliedstaaten verweist, in der Regel in der gesamten Europäischen Union eine autonome Auslegung zu geben (vgl. in diesem Sinne Urteil Ekro, 327/82, EU:C:1984:11, Rn. 11).

17 Der Begriff „tatsächliche Ankunftszeit“ ist daher so auszulegen, dass er in der Union einheitlich angewandt wird.

- 18 Somit muss eine der vom vorlegenden Gericht vorgeschlagenen Alternativen, nämlich die vertragliche Festlegung des Begriffs durch die Beteiligten, von vornherein ausscheiden, da in der Verordnung Nr. 261/2004 nichts Entsprechendes vorgesehen ist.
- 19 Sodann ist darauf hinzuweisen, dass der Gerichtshof bereits entschieden hat, dass Fluggäste, die eine große Verspätung erleiden, d. h. eine Verspätung von drei Stunden oder mehr, ebenso wie Fluggäste, deren ursprünglicher Flug annulliert wurde und denen das Luftfahrtunternehmen keine anderweitige Beförderung unter den in Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Voraussetzungen anbieten kann, einen Ausgleichsanspruch auf der Grundlage von Art. 7 dieser Verordnung haben, da auch sie einen irreversiblen Zeitverlust erleiden (vgl. in diesem Sinne Urteil Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, Rn. 32 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 20 Während des Fluges haben sich die Fluggäste nämlich nach Weisungen und unter der Kontrolle des Luftfahrtunternehmens in einem geschlossenen Raum aufzuhalten, in dem ihre Möglichkeiten, mit der Außenwelt zu kommunizieren, aus technischen und aus Sicherheitsgründen erheblich beschränkt sind. Unter solchen Umständen können sich die Fluggäste nicht weiter um ihre persönlichen, familiären, sozialen oder beruflichen Angelegenheiten kümmern. Erst wenn der Flug beendet ist, können sie sich wieder in gewohnter Weise betätigen.
- 21 Solange der Flug die planmäßige Dauer nicht überschreitet, sind solche Unannehmlichkeiten zwar als unumgänglich anzusehen; dies gilt jedoch nicht für eine Verspätung, da die Zeit, die unter den in der vorstehenden Randnummer beschriebenen Umständen über die planmäßige Flugdauer hinaus verstrichen ist, „verlorene Zeit“ darstellt, und zwar auch deshalb, weil die betroffenen Fluggäste diese Zeit nicht für die Ziele verwenden können, die sie dazu veranlasst haben, sich zur vereinbarten Zeit an den Zielort ihrer Wahl zu begeben.
- 22 Der Begriff „tatsächliche Ankunftszeit“ ist somit im Kontext der Verordnung Nr. 261/2004 dahin zu verstehen, dass er dem Zeitpunkt entspricht, zu dem die in Rn. 20 des vorliegenden Urteils beschriebene Situation endet.
- 23 Grundsätzlich ändert sich die Situation der Fluggäste aber nicht wesentlich, wenn die Räder ihres Flugzeugs die Landebahn des Zielflughafens berühren oder das Flugzeug seine Parkposition erreicht und die Parkbremsen gesetzt bzw. die Bremsklötze angebracht werden, da die Fluggäste weiterhin in dem geschlossenen Raum, in dem sie sich befinden, verschiedenen Einschränkungen unterliegen.
- 24 Erst wenn den Fluggästen das Verlassen des Flugzeugs gestattet ist und dafür das Öffnen der Flugzeigtüren angeordnet wird, können sie sich grundsätzlich wieder in gewohnter Weise betätigen, ohne den genannten Einschränkungen zu unterliegen.
- 25 Aus dem Vorstehenden folgt, dass die Art. 2, 5 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen sind, dass der Begriff „Ankunftszeit“, der verwendet wird, um das Ausmaß der Fluggästen entstandenen Verspätung zu bestimmen, für den Zeitpunkt steht, zu dem mindestens eine der Flugzeigtüren geöffnet wird, sofern den Fluggästen in diesem Moment das Verlassen des Flugzeugs gestattet ist.
- 26 Dem steht nicht entgegen, dass sich mehrere europäische Verordnungen und einige Dokumente der International Air Transport Association (IATA) auf den Begriff der tatsächlichen Ankunftszeit als dem Zeitpunkt beziehen, zu dem ein Flugzeug seine Parkposition erreicht. Diese Verordnungen und Dokumente verfolgen andere Ziele als die Verordnung Nr. 261/2004, nämlich Ziele, die mit den Luftverkehrsregeln und insbesondere mit der Zuweisung von Zeitnischen im Zusammenhang stehen. Die darin enthaltenen Definitionen können somit nicht für die Auslegung gleichlautender Begriffe im Kontext der Verordnung Nr. 261/2004 herangezogen werden, die einzig und allein Fluggästen, die aufgrund einer Nichtbeförderung gegen ihren Willen oder aufgrund einer Annullierung oder Verspätung ihres Fluges verschiedenen Unannehmlichkeiten ausgesetzt sind, Mindestrechte einräumen soll.

- 27 Nach alledem ist auf die Frage des vorlegenden Gerichts zu antworten, dass die Art. 2, 5 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen sind, dass der Begriff „Ankunftszeit“, der verwendet wird, um das Ausmaß der Fluggästen entstandenen Verspätung zu bestimmen, für den Zeitpunkt steht, zu dem mindestens eine der Flugzeugtüren geöffnet wird, sofern den Fluggästen in diesem Moment das Verlassen des Flugzeugs gestattet ist.

Kosten

- 28 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorlegenden 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 (Neunte Kammer) für Recht erkannt:

Die Art. 2, 5 und 7 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 sind dahin auszulegen, dass der Begriff „Ankunftszeit“, der verwendet wird, um das Ausmaß der Fluggästen entstandenen Verspätung zu bestimmen, für den Zeitpunkt steht, zu dem mindestens eine der Flugzeugtüren geöffnet wird, sofern den Fluggästen in diesem Moment das Verlassen des Flugzeugs gestattet ist.

Unterschriften