



Sammlung der Rechtsprechung

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
vom 6. Oktober 2021¹

Rechtssache C-451/20

Airhelp Limited
gegen
Austrian Airlines AG

(Vorabentscheidungsersuchen des Landesgerichts Korneuburg [Österreich])

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Luftverkehr – Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – Ausgleichsleistungen für Fluggäste bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen – Einheitliche Buchung bei einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft – Aus zwei Flügen bestehende Flugverbindung mit erstem Abflugort und Endziel jeweils in einem Drittstaat – Ankunftsort des ersten und Abflugort des zweiten Fluges jeweils in einem Mitgliedstaat – Art. 3 Abs. 1 Buchst. a und b – Anwendungsbereich – Art. 5 Abs. 1 Buchst. c – Angebot anderweitiger Beförderung – Verspäteter Alternativflug – Tatsächliche Ankunftszeit am Endziel – Verpflichtungen des ausführenden Luftfahrtunternehmens – Art. 7 Abs. 1 – Ausgleichsanspruch“

I. Einleitung

1. Das vorliegende Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung mehrerer Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über Ausgleichsleistungen für Fluggäste².
2. Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen Airhelp Ltd. (Hongkong) als Rechtsnachfolgerin eines Fluggasts und der Fluggesellschaft Austrian Airlines AG (Österreich) wegen einer Klage auf Ausgleichszahlung für einen annullierten Flug, die damit begründet wird, dass der betroffene Fluggast sein Endziel mit dem von dieser Fluggesellschaft angebotenen Alternativflug nicht innerhalb von zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit des annullierten Fluges habe erreichen können.
3. Das Ausgangsverfahren bietet dem Gerichtshof Gelegenheit, sich zur Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 261/2004 auf einen Flug mit Abflug in einem Drittstaat, Zwischenlandung in einem Mitgliedstaat und Endziel in einem Drittstaat zu äußern. Der Gerichtshof wird zu

¹ Originalsprache: Französisch.

² Verordnung 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).

entscheiden haben, ob sich die in dieser Verordnung vorgesehene Ausgleichszahlung für zwei getrennt gebuchte Flüge, deren Abflug- bzw. Ankunftszeit in einem Mitgliedstaat liegt, auf die gesamte Flugverbindung erstreckt, wenn beide Flüge einheitlich gebucht wurden.

4. Der Gerichtshof wird ferner ersucht, den Begriff der „tatsächlichen Ankunftszeit“ im Hinblick auf die Verpflichtungen des ausführenden Luftfahrtunternehmens im Rahmen eines Angebots zur anderweitigen Beförderung zu klären und festzustellen, ob dieses Luftfahrtunternehmen für den von einem anderen Luftfahrtunternehmen durchgeführten Alternativflug verantwortlich ist, so dass eine etwaige Verspätung dieses Fluges dem ersten Luftfahrtunternehmen zuzurechnen ist.

5. Am Ende meiner Würdigung werde ich dem Gerichtshof vorschlagen, auf diese Fragen in dem Sinne zu antworten, dass die Verordnung Nr. 261/2004 auf einen Fall anwendbar ist, in dem zwei Flüge, die Gegenstand einer einzigen Buchung waren, von dieser Verordnung getrennt erfasst werden, und dass sich das ausführende Luftfahrtunternehmen, das den Beförderungsvertrag mit dem Fluggast geschlossen hat, nur dann von seiner Ausgleichspflicht befreien kann, wenn es dem Fluggast eine anderweitige Beförderung angeboten hat, die es diesem ermöglicht, sein Endziel tatsächlich innerhalb von zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit des annullierten Fluges zu erreichen.

II. Unionsrecht

6. In den Erwägungsgründen 1, 2, 6, 12 und 13 der Verordnung Nr. 261/2004 heißt es:

„(1) Die Maßnahmen der [Union] 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.

(2) Nichtbeförderung und Annullierung oder eine große Verspätung von Flügen sind für die Fluggäste ein Ärgernis und verursachen ihnen große Unannehmlichkeiten.

...

(6) Der Schutz für Fluggäste, die einen Flug von einem Flughafen in einem Mitgliedstaat antreten, sollte bei Flügen, die von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durchgeführt werden, auf Fluggäste ausgedehnt werden, die von einem Flughafen in einem Drittstaat einen Flug zu einem Flughafen in einem Mitgliedstaat antreten.

...

(12) Das Ärgernis und die Unannehmlichkeiten, die den Fluggästen durch die Annullierung von Flügen entstehen, sollten ebenfalls verringert werden. Dies sollte dadurch erreicht werden, dass die Luftfahrtunternehmen veranlasst werden, die Fluggäste vor der planmäßigen Abflugzeit über Annullierungen zu unterrichten und ihnen darüber hinaus eine zumutbare anderweitige Beförderung anzubieten, so dass die Fluggäste umdisponieren können. Andernfalls sollten die Luftfahrtunternehmen den Fluggästen einen Ausgleich leisten und auch eine angemessene Betreuung anbieten, es sei denn, die Annullierung geht auf außergewöhnliche Umstände zurück, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

- (13) Fluggästen, deren Flüge annulliert werden, sollten entweder eine Erstattung des Flugpreises oder eine anderweitige Beförderung unter zufrieden stellenden Bedingungen erhalten können, und sie sollten angemessen betreut werden, während sie auf einen späteren Flug warten.“

7. In Art. 2 („Begriffsbestimmungen“) dieser Verordnung heißt es:

„Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

...

- b) ‚ausführendes Luftfahrtunternehmen‘ ein Luftfahrtunternehmen, 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;

...

- 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;

...“

8. Art. 3 („Anwendungsbereich“) dieser Verordnung sieht vor:

„(1) Diese Verordnung gilt

- a) für Fluggäste, die auf Flughäfen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, einen Flug antreten;
- b) sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist, für Fluggäste, die von einem Flughafen in einem Drittstaat einen Flug zu einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, antreten, es sei denn, sie haben in diesem Drittstaat Gegen- oder Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erhalten.

...

(5) Diese Verordnung gilt für alle ausführenden Luftfahrtunternehmen, die Beförderungen für Fluggäste im Sinne der Absätze 1 und 2 erbringen. Erfüllt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen, das in keiner Vertragsbeziehung mit dem Fluggast steht, Verpflichtungen im Rahmen dieser Verordnung, so wird davon ausgegangen, dass es im Namen der Person handelt, die in einer Vertragsbeziehung mit dem betreffenden Fluggast steht.“

9. In Art. 5 („Annullierung“) Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii der Verordnung heißt es:

„(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.“

10. Art. 7 („Ausgleichsanspruch“) Abs. 1 und 2 der Verordnung Nr. 261/2004 sieht vor:

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

a) 250 [Euro] bei allen Flügen über eine Entfernung von 1 500 km oder weniger,

b) 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,

c) 600 [Euro] bei allen nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen.

Bei der Ermittlung der Entfernung wird der letzte Zielort zugrunde gelegt, an dem der Fluggast infolge der Nichtbeförderung oder der Annullierung später als zur planmäßigen Ankunftszeit ankommt.

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

...

c) bei allen nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen nicht später als vier Stunden

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

11. Art. 8 („Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung“) Abs. 1 dieser Verordnung bestimmt:

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

...

b) anderweitiger Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt ...“

12. Art. 13 („Regressansprüche“) dieser Verordnung sieht vor:

„In Fällen, in denen ein ausführendes Luftfahrtunternehmen eine Ausgleichszahlung leistet oder die sonstigen sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen erfüllt, kann keine Bestimmung dieser Verordnung in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht des

Luftfahrtunternehmens beschränkt, nach geltendem Recht bei anderen Personen, auch Dritten, Regress zu nehmen. Insbesondere beschränkt diese Verordnung in keiner Weise das Recht des ausführenden Luftfahrtunternehmens, Erstattung von einem Reiseunternehmen oder einer anderen Person zu verlangen, mit der es in einer Vertragsbeziehung steht. ...“

III. Ausgangsverfahren, Vorlagefragen und Verfahren vor dem Gerichtshof

13. Ein Fluggast hatte eine bestätigte Buchung für eine vom Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft Austrian Airlines durchzuführende Flugverbindung zwischen Chişinău (Republik Moldau) und Bangkok (Thailand) erhalten, die zwei aufeinanderfolgende Flüge umfasste, die für den 29. Mai 2019 geplant waren: Der erste Flug ging von Chişinău (Republik Moldau) nach Wien (Österreich), und der zweite Flug, der einige Stunden nach der Ankunft des ersten Fluges starten sollte, ging von Wien (Österreich) nach Bangkok (Thailand) und sollte am 30. Mai 2019 um 14.20 Uhr am Zielort ankommen.

14. Der Flug von Chişinău nach Wien wurde weniger als sieben Tage vor der planmäßigen Abflugzeit annulliert. Austrian Airlines buchte den Fluggast auf einen Alternativflug von Istanbul (Türkei) nach Bangkok (Thailand) um, der ebenfalls am 30. Mai 2019, jedoch um 15.00 Uhr, ankommen sollte³. Der Alternativflug sollte somit im Verhältnis zum ursprünglich gebuchten Flug nur 40 Minuten später ankommen. Dieser Alternativflug erreichte Bangkok jedoch erst um 16.47 Uhr, d. h. zwei Stunden und 27 Minuten nach der planmäßigen Ankunftszeit des ursprünglich gebuchten Fluges.

15. Airhelp, an die der betroffene Fluggast seinen Ausgleichsanspruch nach Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 abgetreten hat, verlangt eine Ausgleichszahlung in Höhe von 300 Euro und macht geltend, dass Austrian Airlines dem Fluggast keine anderweitige Beförderung angeboten habe, die es ihm ermöglicht hätte, sein Endziel Bangkok innerhalb von zwei Stunden nach seiner ursprünglich geplanten Ankunft zu erreichen. Bei diesem Betrag wurde berücksichtigt, dass Austrian Airlines nach Ansicht von Airhelp berechtigt ist, die Ausgleichszahlung nach Art. 7 Abs. 2 Buchst. c dieser Verordnung zu kürzen, weil der Fluggast sein Endziel innerhalb einer Frist von höchstens vier Stunden nach der ursprünglich geplanten Zeit erreicht hatte. Austrian Airlines tritt diesem Antrag jedoch entgegen und macht geltend, dass der Fluggast keinen Anspruch auf eine solche Ausgleichszahlung habe, weil die planmäßige Ankunftszeit des Alternativflugs 15.00 Uhr gewesen sei und die Verspätung gegenüber der planmäßigen Ankunftszeit des ursprünglich gebuchten Fluges, d. h. 14.20 Uhr, daher nur 40 Minuten betragen habe.

16. Das in erster Instanz angerufene Gericht, das Bezirksgericht Schwechat (Österreich), gab der Klage statt und stellte fest, aus dem Wortlaut der Verordnung Nr. 261/2004 gehe hervor, dass bei der Berechnung der Verspätung eines Fluges die planmäßige Ankunftszeit des ursprünglichen Fluges mit dem Zeitpunkt zu vergleichen sei, zu dem der Alternativflug das Endziel tatsächlich erreicht habe. Daraus schloss dieses Gericht, dass ein Luftfahrtunternehmen nur dann von der Zahlung einer Ausgleichsleistung befreit sei, wenn der Fluggast sein Endziel mit dem Alternativflug tatsächlich höchstens zwei Stunden später als ursprünglich geplant erreiche.

³ Aus dem Vorabentscheidungsersuchen geht hervor, dass nicht festgestellt werden konnte, auf welche Weise oder zu welchem Zeitpunkt der Fluggast von Chişinău nach Istanbul befördert wurde.

17. Es wies darauf hin, dass im vorliegenden Fall der Fluggast Bangkok mit dem ursprünglich geplanten Flug um 14.20 Uhr habe erreichen sollen, mit dem Alternativflug tatsächlich aber erst um 16.47 Uhr, d. h. zwei Stunden und 27 Minuten später, an seinem Endziel angekommen sei. Es kam zu dem Ergebnis, dass der Antrag auf Ausgleichszahlung in Höhe eines um 50 % gekürzten Betrags begründet sei, ohne jedoch auf die Frage einzugehen, ob der vorliegende Sachverhalt tatsächlich in den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 261/2004 fällt.

18. Austrian Airlines legte gegen das erstinstanzliche Urteil Berufung beim Landesgericht Korneuburg (Österreich) ein.

19. Dieses Gericht weist darauf hin, dass sich aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs offenbar ergebe, dass die Zwischenlandung im Gebiet der Union nicht zur Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 261/2004 auf Flüge führe, die Gegenstand einer einzigen Buchung gewesen seien und deren ursprünglicher Abflugort oder deren Endziel nicht im Unionsgebiet liege. Sollte dies zutreffen, gelte diese Verordnung nicht für den ursprünglich gebuchten Flug von Chişinău (Republik Moldau) über Wien (Österreich) nach Bangkok (Thailand), weil der ursprüngliche Abflugort und das Endziel in einem Drittstaat lägen. Es fragt sich jedoch, ob ein solches Ergebnis mit dem Ziel dieser Verordnung, ein hohes Schutzniveau für die Fluggäste sicherzustellen, vereinbar ist, und weist darauf hin, dass die beiden Flüge, wenn sie nicht einheitlich gebucht worden wären, nach dem Wortlaut von Art. 3 Abs. 1 dieser Verordnung jeweils in deren Anwendungsbereich fallen würden.

20. Sodann weist dieses Gericht darauf hin, dass sich – sollte die Verordnung Nr. 261/2004 anwendbar sein – die Frage stelle, ob Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii dieser Verordnung dahin auszulegen sei, dass bei den darin festgelegten zeitlichen Grenzen auf die *planmäßigen* Abflug- und Ankunftszeiten des Alternativflugs abzustellen sei, oder ob dessen *tatsächliche* Abflug- und Ankunftszeiten maßgeblich seien. Im Ausgangsverfahren hänge der Ausgleichsanspruch nämlich von der Antwort auf die Frage ab, ob die planmäßige Ankunftszeit am Endziel mit der *planmäßigen* Ankunftszeit des Alternativflugs zu vergleichen sei (was dann keinen Ausgleichsanspruch begründe, weil die Verspätung weniger als zwei Stunden betragen habe) oder ob sie vielmehr mit der *tatsächlichen* Ankunftszeit des Alternativflugs zu vergleichen sei (was dann einen Ausgleichsanspruch begründe, weil die Verspätung mehr als zwei Stunden betragen habe).

21. Das vorlegende Gericht weist darauf hin, dass der Wortlaut von Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii der Verordnung Nr. 261/2004 darauf keine Antwort gebe. Es fragt sich, ob die Formulierung „[sie] erhalten ein Angebot“ in dieser Bestimmung dahin auszulegen ist, dass das Luftfahrtunternehmen lediglich verpflichtet ist, dem Fluggast ein Angebot zur anderweitigen Beförderung zu unterbreiten, ohne dafür eintreten zu müssen, dass der Flug zur planmäßigen Ankunftszeit oder innerhalb einer bestimmten Zeitspanne in Bezug auf diese Zeit ankommt, so dass ihm eine etwaige Verspätung des von einem anderen Luftfahrtunternehmen durchgeführten Alternativflugs nicht zugerechnet werden kann.

22. Unter diesen Umständen hat das Landesgericht Korneuburg beschlossen, das Verfahren auszusetzen, und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Ist Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass diese Verordnung auch auf eine einheitlich gebuchte, aus zwei Teilflügen bestehende Flugverbindung, bei der beide Teilflüge von einem (vom selben) Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durchgeführt werden sollen, anzuwenden ist, wenn sowohl der Abflugort des ersten Teilflugs als auch der Ankunftsort des zweiten Teilflugs in einem Drittstaat liegen und nur der Ankunftsort des ersten Teilflugs und Abflugort des zweiten Teilflugs im Gebiet eines Mitgliedstaats liegen?

Für den Fall, dass Frage 1 bejaht wird:

2. Ist Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass der Fluggast auch dann Anspruch auf Ausgleichsleistung nach Art. 7 Abs. 1 dieser Verordnung hat, wenn er mit der ihm angebotenen anderweitigen Beförderung das Endziel zwar planmäßig nicht mehr als zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit des annullierten Fluges erreichen würde, es aber tatsächlich nicht innerhalb dieses zeitlichen Rahmens erreicht?

23. Das Vorabentscheidungsersuchen ist am 23. September 2020 in das Register der Kanzlei des Gerichtshofs eingetragen worden. Die Parteien des Ausgangsverfahrens, die österreichische und die dänische Regierung sowie die Europäische Kommission haben schriftliche Erklärungen eingereicht. Es hat keine mündliche Verhandlung stattgefunden, aber die Parteien und Beteiligten mit Ausnahme der dänischen Regierung haben die Fragen des Gerichtshofs vom 18. Mai 2021 schriftlich beantwortet.

IV. Würdigung

A. Zur Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 261/2004 auf eine Flugverbindung mit erstem Abflugort und Endziel in einem Drittstaat, die aber zwei Flüge mit Abflug- oder Ankunftsort in einem Mitgliedstaat umfasst (erste Vorlagefrage)

24. Mit seiner ersten Vorlagefrage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die Verordnung Nr. 261/2004 auf eine Flugverbindung anwendbar ist, die von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durchgeführt wird und aus zwei Flügen besteht, die Gegenstand einer einheitlichen Buchung waren, wenn der erste Abflugort und das Endziel in einem Drittstaat – im vorliegenden Fall in der Republik Moldau bzw. in Thailand – liegen und der Ankunftsort des ersten Fluges sowie der Abflugort des zweiten Fluges im Gebiet eines Mitgliedstaats liegen.

25. Ich stelle zunächst fest, dass der von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durchgeführte erste Flug, Chişinău–Wien, d. h. von einem Drittstaat (Republik Moldau) nach einem Mitgliedstaat (Österreich), gemäß Art. 3 Abs. 1 Buchst. b⁴ der Verordnung Nr. 261/2004 in deren Anwendungsbereich fällt, während der zweite Flug, Wien–Bangkok, mit Abflugort in einem Mitgliedstaat (Österreich) und Zielort in einem Drittstaat (Thailand), gemäß Art. 3 Abs. 1 Buchst. a dieser Verordnung ebenfalls in deren Anwendungsbereich fällt.

⁴ In Anbetracht der dem Gerichtshof vorgelegten Akten gehe ich davon aus, dass die in dieser Bestimmung vorgesehene Voraussetzung, dass der betreffende Fluggast in diesem Drittstaat keine Gegen-, Ausgleichs- oder Unterstützungsleistungen erhalten hat, erfüllt ist, was das vorlegende Gericht jedoch zu überprüfen haben wird.

26. Führt der Umstand, dass diese beiden Flüge, die – jeweils für sich genommen – von der Verordnung Nr. 261/2004 erfasst werden, einheitlich mit erstem Abflugort und Endziel in Drittstaaten gebucht wurden, zur Unanwendbarkeit dieser Verordnung?

27. Während Austrian Airlines und die dänische Regierung der Ansicht sind, dass diese Frage zu bejahen sei, weil die Verordnung nicht für eine Luftverkehrsverbindung zwischen einem Drittstaat und einem anderen Drittstaat gelte, vertreten Airhelp, die österreichische Regierung und die Kommission die gegenteilige Auffassung.

28. In der folgenden Analyse werde ich erläutern, warum ich die letztere Auffassung teile.

29. *Erstens* geht aus dem Wortlaut von Art. 3 Abs. 1 Buchst. a und b der Verordnung Nr. 261/2004 in Verbindung mit ihrem sechsten Erwägungsgrund nicht hervor, dass der räumliche Anwendungsbereich dieser Verordnung im Fall einer aus zwei oder mehr Flügen bestehenden Flugverbindung von den Orten des ersten Abflugs und des Endziels abhängen soll.

30. Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 stellt nämlich weder klar, dass sich die Wendung „Fluggäste, die auf Flughäfen im Gebiet eines Mitgliedstaats ... einen Flug antreten“ in Buchst. a dieser Bestimmung auf den *ersten* Abflugort des Fluggasts bezieht, noch, dass sich die Wendung „Fluggäste, die ... einen Flug zu einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats ... antreten“ in Buchst. b dieser Bestimmung auf das *Endziel* des Fluggasts bezieht⁵.

31. Außerdem hängt die Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 261/2004 offenbar nicht von den Begriffen „erster Abflugort“ und „Endziel“ ab. Sie ist vielmehr davon abhängig, dass ein Flug von einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats angetreten wird oder dass, sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist⁶, ein Flug von einem Flughafen in einem Drittstaat zu einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats vorliegt. Folglich kommt es auf den Begriff „Flug“ an, wie er vom Gerichtshof ausgelegt worden ist⁷, nämlich als ein Luftbeförderungsvorgang, der eine „Einheit“ bildet und von einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird, das die entsprechende Flugroute festlegt⁸. Meines Erachtens ergibt sich insbesondere aus dem Begriff „Einheit“, dass ein Flug als Luftverkehr zwischen zwei Flughäfen angesehen werden kann⁹.

32. Wenn der Bestimmungsort eines ersten Fluges im Gebiet eines Mitgliedstaats liegt und dem Abflugort des zweiten Fluges entspricht, ergibt sich meines Erachtens schon aus dem Wortlaut von Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004, dass dieser Ort für die Anwendbarkeit dieser Verordnung herangezogen werden kann.

⁵ Da der Begriff „Endziel“ in Art. 2 Buchst. h der Verordnung Nr. 261/2004 im Zusammenhang mit einem Anschlussflug als Zielort des letzten Fluges definiert wird, hätte es dem Verordnungsgeber freigestanden, in Art. 3 Abs. 1 dieser Verordnung auf diesen Begriff zu verweisen.

⁶ Vgl. Urteil vom 10. Juli 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, Rn. 30).

⁷ Vgl. u. a. Urteile vom 10. Juli 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, Rn. 40), vom 22. Juni 2016, Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, Rn. 20), und vom 22. April 2021, Austrian Airlines (C-826/19, EU:C:2021:318, Rn. 34).

⁸ Der Begriff „Flugroute“ bezeichnet die Strecke, die das Flugzeug vom Ausgangsflughafen zum Bestimmungsflughafen zurückzulegen hat (vgl. Urteil vom 13. Oktober 2011, Sousa Rodríguez u. a., C-83/10, EU:C:2011:652, Rn. 28). Ich stelle außerdem fest, dass der Begriff „Endziel“ nicht relevant ist, weil nur der Begriff „Bestimmungsflughafen“ verwendet wird.

⁹ Während der Begriff „Flug“ in der Verordnung Nr. 261/2004 nicht definiert worden ist, hat der Gesetzgeber in seinem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. März 2013 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr (COM[2013] 130 final, vierter Erwägungsgrund und Art. 1 Abs. 1 Buchst. e Unterbuchst. n) vorgeschlagen, den Begriff „Flug“ klar als einen Beförderungsvorgang im Luftverkehr zwischen zwei Flughäfen zu definieren.

33. *Zweitens* bin ich mit der österreichischen Regierung und der Kommission der Auffassung, dass Gleichbehandlungserwägungen dafür sprechen, die Verordnung Nr. 261/2004 auf eine Flugverbindung wie die im Ausgangsverfahren, die zwei Flüge umfasst, unabhängig von der Art ihrer Buchung anzuwenden.

34. Insoweit weise ich darauf hin, dass der Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 261/2004 Flüge erfasst, die einen gewissen Bezug zum Gebiet der Union aufweisen, d. h. deren Abflugort (Art. 3 Abs. 1 Buchst. a) oder Zielort (Art. 3 Abs. 1 Buchst. b) ein Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats ist. Wenn zwei Flüge jeweils einen solchen Bezug aufweisen, sollte der Umstand, dass diese Flüge einheitlich oder getrennt gebucht wurden, diesen Bezug nicht entfallen lassen und zu einer unterschiedlichen Behandlung der Fluggäste dieser Flüge führen.

35. Ich werde diese Erwägung am Beispiel von zwei Fluggästen veranschaulichen. Fluggast A hat – wie der Fluggast im Ausgangsverfahren – mit einer einheitlichen Buchung zwei Flüge gebucht, nämlich den ersten von Chişinău (Republik Moldau) nach Wien (Österreich) und den zweiten von Wien (Österreich) nach Bangkok (Thailand). Fluggast B, der dieselbe Flugroute wie Fluggast A nimmt, hat dieselben Flüge getrennt gebucht. Sowohl als Fluggast eines von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durchgeführten Fluges von einem Drittstaat in einen Mitgliedstaat (Art. 3 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004) als auch als Fluggast eines Fluges von einem Mitgliedstaat in einen Drittstaat (Art. 3 Abs. 1 Buchst. a dieser Verordnung) genießt Fluggast B eindeutig den durch diese Verordnung gewährten Schutz. Sollte dem Fluggast A dieser Schutz verweigert werden, nur weil er eine einheitliche Buchung vorgenommen hat?

36. Während sich die Fluggäste A und B als Fluggäste derselben Flüge in einer objektiv identischen Situation befinden, hätte die Weigerung, die Verordnung Nr. 261/2004 auf Fluggast A anzuwenden, zur Folge, dass diese beiden Fluggäste insofern unterschiedlich behandelt würden, als sie gegenüber den nachteiligen Folgen, die sich aus Flugverspätungen ergeben können, nicht denselben Schutz genießen würden¹⁰.

37. Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs verlangt der Grundsatz der Gleichbehandlung bzw. das Diskriminierungsverbot, dass vergleichbare Situationen nicht unterschiedlich und unterschiedliche Situationen nicht gleich behandelt werden dürfen, sofern eine solche Behandlung nicht objektiv gerechtfertigt ist¹¹.

38. Folglich sind Fluggäste, die von Flugverspätungen wie denen im Ausgangsverfahren betroffen sind, meines Erachtens als in einer vergleichbaren Situation befindlich anzusehen und dürfen daher nicht allein deshalb unterschiedlich behandelt werden, weil sich die Art der von ihnen vorgenommenen Buchungen unterscheidet.

39. *Drittens* wird diese Analyse durch das vom Gesetzgeber verfolgte Ziel gestützt.

40. Ich weise darauf hin, dass die Verordnung Nr. 261/2004 darauf abzielt, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen.

¹⁰ Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 10. Juli 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, Rn. 38).

¹¹ Vgl. u. a. Urteile vom 10. Januar 2006, IATA und ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, Rn. 95), und vom 10. Juli 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, Rn. 39).

41. Da jeder der beiden Flüge unter diese Verordnung fällt und – jeweils für sich genommen – einen Ausgleichsanspruch begründet, liefe es meines Erachtens diesem Ziel des Schutzes der Fluggäste zuwider, davon auszugehen, dass ihnen dieser Schutz nicht zusteht, wenn die Flüge einheitlich gebucht wurden.

42. Die jüngste Rechtsprechung des Gerichtshofs zur einheitlichen Buchung¹² steht nicht im Widerspruch zu dieser Auslegung.

43. Diese Rechtsprechung betrifft nämlich direkte Anschlussflüge, bei denen – anders als im Ausgangsverfahren – einer der Flüge für sich genommen nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 261/2004 fällt.

44. Das geht zunächst aus dem Urteil Wegener hervor. In der Rechtssache, in der dieses Urteil ergangen ist, ging es um einen Flug mit einheitlicher Buchung von Berlin (Deutschland) und damit von einem Mitgliedstaat zum Endziel Agadir (Marokko) in einem Drittstaat, mit einer Zwischenlandung in diesem Drittstaat in Casablanca (Marokko). Wegen des verspäteten Abflugs des ersten Fluges in Deutschland verpasste der Fluggast den zweiten Flug von Casablanca nach Agadir und erreichte sein Endziel mit einer Verspätung von mehr als vier Stunden. Der zweite Flug von und zu einem Flughafen in einem Drittstaat fiel nicht unter die Verordnung Nr. 261/2004.

45. Der Gerichtshof hat auf der Grundlage des Urteils Folkerts¹³ entschieden, dass die Verspätung für die Zwecke der Ausgleichszahlung anhand der Ankunftszeit am Endziel, d. h. am Zielort des letzten Fluges, zu beurteilen ist¹⁴. Er hat ausgeführt, aus dem Begriff „letzter Flug“ folge, dass der Begriff „direkter Anschlussflug“ so zu verstehen sei, dass er zwei oder mehr Flüge bezeichne, die für die Zwecke des in der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Ausgleichsanspruchs von Fluggästen eine Gesamtheit darstellten¹⁵. Zum Fall einer Beförderung aufgrund einer einzigen Buchung, wie sie dem Urteil Wegener zugrunde lag, hat der Gerichtshof entschieden, dass diese Beförderung insgesamt als Flug mit Anschlussflügen zu betrachten ist, der Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung unterliegt¹⁶.

46. Ich stelle fest, dass die Betrachtung der Flüge von einem Flughafen in einem Mitgliedstaat, in jenem Fall Deutschland, zu einem Flughafen in einem Drittstaat, in jenem Fall Marokko, als eine Gesamtheit es ermöglicht hat, zu dem Ergebnis zu gelangen, dass der Fluggast Anspruch auf eine Ausgleichszahlung hatte, obwohl der zweite Flug von und zu einem Flughafen in diesem Drittstaat für sich genommen keinen Ausgleichsanspruch begründete. Diese Lösung hat eindeutig dazu beigetragen, das vom Gesetzgeber vorgesehene hohe Schutzniveau sicherzustellen.

47. Eine ähnliche Lösung wurde später im Urteil České aerolinie und im Beschluss KLM gewählt.

¹² Vgl. Urteile vom 31. Mai 2018, Wegener (C-537/17, im Folgenden: Urteil Wegener, EU:C:2018:361), und vom 11. Juli 2019, České aerolinie (C-502/18, im Folgenden: Urteil České aerolinie, EU:C:2019:604), sowie Beschluss vom 12. November 2020, KLM Royal Dutch Airlines (C-367/20, im Folgenden: Beschluss KLM, EU:C:2020:909).

¹³ Urteil vom 26. Februar 2013 (C-11/11, EU:C:2013:106, Rn. 33 und 34).

¹⁴ Urteil Wegener (Rn. 16 und 17).

¹⁵ Urteil Wegener (Rn. 18).

¹⁶ Urteil Wegener (Rn. 24 und 25).

48. Die Rechtssache, in der das Urteil *České aerolinie* ergangen ist, betraf einen Flug von einem Mitgliedstaat zu einem Endziel in einem Drittstaat mit Zwischenlandung in einem Drittstaat¹⁷. Der Fluggast hatte bei einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, das den ersten Flug durchführte, eine einheitliche Buchung vorgenommen. Der Gerichtshof hat entschieden, dass der Fluggast seinen Ausgleichsanspruch gegen dieses Luftfahrtunternehmen geltend machen konnte, obwohl es nicht das Luftfahrtunternehmen war, das den zweiten Flug durchgeführt hatte, der die Verspätung verursachte und dieser Flug – für sich genommen – keinen Ausgleichsanspruch begründete, weil er zwei Drittländer verband.

49. Schließlich betraf die Rechtssache, in der der Beschluss KLM ergangen ist, einen Flug von einem Drittstaat mit Anschlussflug und Endziel in der Union¹⁸. Er war Gegenstand einer einzigen Buchung bei einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft. Obwohl der erste Flug vom Drittstaat in die Union von einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt wurde, das kein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft war, und dieser Flug daher nicht in den Anwendungsbereich von Art. 3 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 fiel und obwohl die am Endziel festgestellte Verspätung von dem Luftfahrtunternehmen dieses ersten Fluges verursacht worden war, hat der Gerichtshof darauf hingewiesen, dass solche Flüge mit Anschlussflügen als eine Gesamtheit anzusehen sind, auf die diese Verordnung Anwendung findet¹⁹. Infolgedessen konnte der Fluggast, der sein Endziel mit einer Verspätung von drei Stunden oder mehr erreichte, seine Klage auf Ausgleichszahlung nach dieser Verordnung gegen das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft richten²⁰.

50. Der Gerichtshof hat hervorgehoben, dass diese Lösung durch das Ziel gerechtfertigt ist, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen, um zu gewährleisten, dass die beförderten Fluggäste einen Ausgleich von dem ausführenden Luftfahrtunternehmen erhalten, das den Beförderungsvertrag mit ihnen geschlossen hat, ohne dass auf die Vereinbarungen Rücksicht genommen werden muss, die dieses Unternehmen hinsichtlich der Durchführung der Flüge getroffen hat, aus denen der von ihm vermarktete Flug mit Anschlussflug bestand²¹.

51. Ich bin daher mit der Kommission der Ansicht, dass diese Rechtsprechung zur Verwirklichung des Ziels der Verordnung Nr. 261/2004 beiträgt, ein hohes Schutzniveau sicherzustellen, indem diese Verordnung dahin ausgelegt wird, dass sie *auch dann* anwendbar ist, wenn die Gesamtheit der aus mehreren Teilstrecken bestehenden Flugverbindung einen Flug enthält, auf den die Verordnung nicht anwendbar wäre, wenn dieser Flug isoliert betrachtet würde.

52. Dagegen stimme ich mit der Kommission überein, dass diese Rechtsprechung auf eine aus zwei Flügen bestehende Flugverbindung wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende nicht analog anzuwenden ist. Eine solche Anwendung stünde meines Erachtens weder mit dem Wortlaut noch mit dem Ziel der Verordnung Nr. 261/2004 in Einklang, weil diese bereits auf die beiden isoliert betrachteten Flüge anwendbar ist und die analoge Anwendung dieser Rechtsprechung zu einem Ergebnis führen würde, das dem vom Gesetzgeber verfolgten Ziel zuwiderliefe. Eine Betrachtung der Flüge in ihrer Gesamtheit, bei der nur der erste Abflugort und

¹⁷ Es handelte sich um folgende Abflug- und Ankunftsorte: erster Abflugort, Prag (Tschechische Republik, Europäische Union); Anschlussflug, Abu Dhabi (Vereinigte Arabische Emirate, Drittstaat); Endziel, Bangkok (Thailand, Drittstaat).

¹⁸ Es handelte sich um folgende Abflug- und Ankunftsorte: erster Abflugort, New York (Vereinigte Staaten, Drittstaat); Anschlussflug, Amsterdam (Niederlande, Europäische Union); Endziel, Hamburg (Deutschland, Europäische Union).

¹⁹ Vgl. Beschluss KLM (Rn. 29).

²⁰ Vgl. Beschluss KLM (Rn. 33).

²¹ Vgl. Urteil *České aerolinie* (Rn. 30) und Beschluss KLM (Rn. 31).

das Endziel berücksichtigt würden, die beide in einem Drittstaat liegen, hätte in solchen Fällen zur Folge, den durch die Verordnung Nr. 261/2004 gewährten Schutz einzuschränken, indem dem Fluggast jeglicher Schutz nach dieser Verordnung vorenthalten würde, obwohl diese von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durchgeführten Flüge einen Abflug- bzw. Ankunftsort in der Union haben und daher in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen.

53. Ich bin mit anderen Worten der Auffassung, dass die vorstehend analysierte Rechtsprechung zur einheitlichen Buchung nicht dazu führen kann, dass eine Situation, die eindeutig von der Verordnung Nr. 261/2004 erfasst wird²², vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgeschlossen wird.

54. Abgesehen davon, dass eine solche analoge Anwendung dem Wortlaut von Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 zuwiderlaufen würde, hätte sie zumindest paradoxe Folgen.

55. Sie würde dazu führen, dass die Kombination eines von dieser Verordnung erfassten Fluges mit einem nicht von ihr erfassten Flug, wie in den Rechtssachen, in denen die Urteile Wegener und České aerolinie sowie der Beschluss KLM ergangen sind, dem Fluggast einen Schutz ermöglichen würde, der die Gesamtheit der beiden Flüge umfasst, während ihm die Kombination von zwei Flügen, die – wie im Ausgangsverfahren – jeweils gesondert von dieser Verordnung erfasst werden, jeglichen Schutz entzöge.

56. Konkret würde dies bedeuten, dass die Fluggäste eines Fluges, auf den die Verordnung Nr. 261/2004 nicht anwendbar ist, wie die Fluggäste des Fluges Agadir–Casablanca in der Rechtssache, in der das Urteil Wegener ergangen ist, oder des Fluges Abu Dhabi–Bangkok in der Rechtssache, in der das Urteil Fall České aerolinie ergangen ist, vor den Folgen einer Annullierung oder Verspätung besser geschützt wären als die Fluggäste von zwei Flügen, die jeweils für sich in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, wie die Fluggäste der Flüge Chişinău–Wien und Wien–Bangkok in einem Fall wie dem des Ausgangsverfahrens.

57. Ich möchte hinzufügen, dass sich aus den Urteilen Wegener und České aerolinie sowie aus dem Beschluss KLM nicht ergibt, dass eine aus mehreren Teilstrecken bestehende Flugverbindung für die Zwecke der Ausgleichszahlung nach der Verordnung Nr. 261/2004 in allen Fällen als ein einziger Flug anzusehen ist, sondern nur, dass dies im Rahmen von Flugkonfigurationen wie denjenigen, um die es in diesen Rechtssachen ging, in Betracht kommen kann.

58. Schließlich bin ich der Auffassung, dass das Urteil Emirates Airlines²³, das eine Hin- und Rückreise betraf, für die Auslegung spricht, dass zwei Flüge wie die im Ausgangsverfahren getrennt zu prüfen sind, auch wenn sie Gegenstand einer einzigen Buchung waren. Der Gerichtshof hat nämlich entschieden, dass der Hinflug und der Rückflug, die Gegenstand einer einheitlichen Buchung waren, eigenständig zu betrachten sind²⁴, so dass eine solche Hin- und Rückreise nicht in den Anwendungsbereich von Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung

²² Entweder nach Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004: wie im Fall des Fluges Wien–Bangkok; oder nach Art. 3 Abs. 1 Buchst. b dieser Verordnung: wie im Fall des Fluges Chişinău–Wien, der von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durchgeführt wurde.

²³ Urteil vom 10. Juli 2008 (C-173/07, EU:C:2008:400, Rn. 52).

²⁴ Vgl. Urteil vom 10. Juli 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, Rn. 51).

Nr. 261/2004 fällt. Die Auslegung des Gerichtshofs in diesem Urteil beruht u. a. auf der Notwendigkeit, die praktische Wirksamkeit dieser Bestimmung nicht zu beeinträchtigen und den Schutz, der den Fluggästen nach dieser Verordnung zu gewähren ist, nicht zu verringern²⁵.

59. Aus all diesen Gründen ist Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 meines Erachtens dahin auszulegen, dass diese Verordnung auf eine von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft betriebene Flugverbindung anwendbar ist, die aus zwei Flügen besteht und Gegenstand einer einzigen Buchung war, wenn der erste Abflugort und das Endziel jeweils in einem Drittstaat liegen, der Ankunftsort des ersten Fluges und der Abflugort des zweiten Fluges jedoch jeweils im Gebiet eines Mitgliedstaats liegen, so dass jeder Flug – für sich genommen – in den Anwendungsbereich dieser Bestimmung fällt.

60. In Anbetracht der von mir vorgeschlagenen Antwort auf die erste Vorlagefrage bin ich der Auffassung, dass es keiner Entscheidung darüber bedarf, ob das Abkommen zwischen der EU und der Republik Moldau über die Schaffung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums auf den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens anwendbar ist²⁶.

B. Zur Berücksichtigung der planmäßigen oder der tatsächlichen Ankunftszeit am Endziel für die Zwecke der Ausgleichszahlung (zweite Vorlagefrage)

61. Mit seiner zweiten Vorlagefrage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob ein Fluggast nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii der Verordnung Nr. 261/2004 Anspruch auf eine Ausgleichszahlung hat, wenn der ihm angebotene Alternativflug sein Endziel zwar weniger als zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit des annullierten Fluges erreichen sollte, der Fluggast sein Endziel aber tatsächlich nicht innerhalb dieses zeitlichen Rahmens erreicht hat.

62. Im Wesentlichen geht es bei dieser Frage darum, ob ein ausführendes Luftfahrtunternehmen, das ein Angebot zur anderweitigen Beförderung gemacht hat, das ursprünglich den zeitlichen Anforderungen dieser Bestimmung genüge, auch für die Verspätung des von einem anderen ausführenden Luftfahrtunternehmen durchgeführten Alternativflugs verantwortlich ist, sofern dieser Flug diesen Anforderungen nicht mehr entspricht.

63. Nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung Nr. 261/2004 haben Fluggäste bei Annullierung eines Fluges grundsätzlich einen Anspruch gegen das ausführende Luftfahrtunternehmen auf Ausgleichsleistungen nach Art. 7 dieser Verordnung.

²⁵ Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 10. Juli 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, Rn. 34 und 35).

²⁶ Die Frage der Anwendung des Abkommens zwischen der EU und der Republik Moldau ist von der Kommission aufgeworfen worden, ohne dass diese sich hierzu klar geäußert hätte und ohne dass der Gerichtshof vom vorlegenden Gericht hierzu befragt worden wäre. Ich weise jedoch hilfsweise darauf hin, dass dieses Abkommen im Unterschied zu anderen von der Union geschlossenen Abkommen, die ich nachstehend anführe, keine Bestimmung enthält, die in ähnlicher Weise wie diese anderen Abkommen vorsieht, dass in allen Fällen, in denen die im Abkommen aufgeführten Rechtsakte der Union, insbesondere die Verordnung Nr. 261/2004, auf „Mitgliedstaat(en)“ Bezug nehmen, diese Bezugnahme so zu verstehen ist, dass sie außer den Mitgliedstaaten der Union auch die Republik Moldau umfasst. Daraus folgt meines Erachtens, dass die Anwendung des Abkommens zwischen der EU und der Republik Moldau nicht bedeutet, dass die Republik Moldau wie ein Mitgliedstaat zu behandeln wäre. Dieser Staat bleibt ein Drittstaat im Sinne der Verordnung Nr. 261/2004. Daraus leite ich ab, dass der erste Abflugort in der Republik Moldau mit einem Endziel in Thailand nicht die Annahme zulässt, dass der Flug in seiner Gesamtheit in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fällt. Zu den anderen von der Union geschlossenen Abkommen gehören z. B. das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum vom 2. Mai 1992 (ABl. 1994, L 1, S. 3) in der durch das Übereinkommen über die Beteiligung der Republik Bulgarien und Rumäniens am Europäischen Wirtschaftsraum (ABl. 2007, L 221, S. 15) geänderten Fassung (vgl. u. a. Art. 47 Abs. 2 und Art. 126 Abs. 1 Nr. 8 des Protokolls 1 und Anhang XIII sowie Urteil vom 11. Juni 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, Rn. 32), oder das Übereinkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten, der Republik Albanien, Bosnien und Herzegowina, der Republik Bulgarien, der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien, der Republik Island, der Republik Kroatien, der Republik Montenegro, dem Königreich Norwegen, Rumänien, der Republik Serbien und der Übergangsverwaltung der Vereinten Nationen in Kosovo zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums vom 16. Oktober 2006 (ABl. 2006, L 285, S. 3, vgl. u. a. Anhang II Nr. 3).

64. Das ausführende Luftfahrtunternehmen kann sich von dieser Ausgleichspflicht nur in seltenen Ausnahmefällen, die in den Ziff. i bis iii der erstgenannten Bestimmung vorgesehen sind, von dieser Ausgleichspflicht befreien²⁷.

65. Wurde der Fluggast gemäß Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii dieser Verordnung weniger als sieben Tage vor der planmäßigen Abflugzeit über die Annullierung des Fluges unterrichtet, hat er Anspruch auf eine Ausgleichsleistung, es sei denn, dass zwei Bedingungen kumulativ erfüllt sind. Erstens muss der Fluggast ein Angebot zur anderweitigen Beförderung erhalten, das es ihm ermöglicht, nicht mehr als eine Stunde vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen. Zweitens muss diese anderweitige Beförderung es ihm ermöglichen, *sein Endziel höchstens zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit zu erreichen*²⁸.

66. Der Wortlaut von Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii der Verordnung Nr. 261/2004 gibt – ebenso wie der Wortlaut ihres Art. 7 Abs. 2 – keinen eindeutigen Aufschluss darüber, ob für die Feststellung, ob diese Voraussetzung erfüllt ist, auf die *planmäßige* oder auf die *tatsächliche* Ankunftszeit des Alternativflugs abzustellen ist.

67. Der Gerichtshof hat jedoch darauf hingewiesen, dass es für die Zwecke der für eine Verspätung zu leistenden Ausgleichszahlung nach Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 allein auf die Verspätung ankommt, die gegenüber der planmäßigen Ankunftszeit am Endziel festgestellt wird²⁹.

68. Genauer gesagt, hat der Gerichtshof entschieden, 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 ist³⁰, und somit den Zeitpunkt bezeichnet, zu dem das Flugzeug tatsächlich am Zielflughafen angekommen ist.

69. Ich weise ferner darauf hin, dass der Gerichtshof dem Fluggast einen Ausgleichsanspruch nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii der Verordnung Nr. 261/2004 zuerkannt hat, indem er den Zeitpunkt der Landung des Flugzeugs, das den Alternativflug durchführte, und damit seine tatsächliche Ankunftszeit am Endziel berücksichtigt hat³¹.

70. Ich schließe daraus, dass die zweite in Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehene Voraussetzung tatsächlich nicht erfüllt ist, wenn ein Alternativflug sein Endziel in Wirklichkeit mit einer Verspätung von mehr als zwei Stunden gegenüber der planmäßigen Ankunftszeit des ursprünglich gebuchten Fluges erreicht hat, so wie im

²⁷ Diese Ausnahmen sind eng auszulegen. Vgl. u. a. Urteil vom 22. Dezember 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, Rn. 20), und Beschluss vom 27. Juni 2018, flightright (C-130/18, nicht veröffentlicht, EU:C:2018:496, Rn. 14).

²⁸ Ich weise darauf hin, dass sich die in dieser Ziff. iii genannte „planmäßige Ankunftszeit“ auf die planmäßige Ankunftszeit des *ursprünglich* gebuchten Fluges bezieht.

²⁹ Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 26. Februar 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, Rn. 35). Der vom Gerichtshof verwendete Ausdruck „festgestellt“ weist darauf hin, dass der konkrete Zeitpunkt maßgeblich ist, zu dem der Fluggast sein Endziel tatsächlich erreicht hat.

³⁰ Vgl. Urteil vom 4. September 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141, Rn. 27), und Beschluss vom 1. Oktober 2020, FP Passenger Service (C-654/19, EU:C:2020:770, Rn. 28 und 29).

³¹ Vgl. Beschluss vom 27. Juni 2018, flightright (C-130/18, nicht veröffentlicht, EU:C:2018:496, Rn. 6 bis 8 und 23). Der Sachverhalt der Rechtssache, in der dieser Beschluss ergangen ist, lässt nicht erkennen, ob die tatsächliche Ankunftszeit mit der planmäßigen Ankunftszeit des Alternativflugs identisch war. Gleichwohl ist der Umstand, dass der Gerichtshof den Zeitpunkt der Landung herangezogen hat, ein recht deutlicher Hinweis.

vorliegenden Fall, in dem sich der Alternativflug um zwei Stunden und 27 Minuten verspätet hatte, so dass der betroffene Fluggast Anspruch auf die Ausgleichsleistung nach Art. 7 dieser Verordnung haben müsste.

71. Zum einen bin ich mit der Kommission der Ansicht, dass diese Auslegung die einzige ist, die dem Ziel der Verordnung Nr. 261/2004 entspricht, den Schaden auszugleichen, der dem Fluggast durch die Verspätung letztlich entstanden ist und der in einem irreversiblen Zeitverlust besteht³².

72. Da die Unannehmlichkeit, die dieser Zeitverlust im Rahmen eines Fluges mit Anschlussflügen darstellt, erst bei der Ankunft des Fluggasts an seinem Endziel zutage tritt³³, kann die Verspätung des Alternativflugs nur im Hinblick auf die tatsächliche Ankunftszeit des Fluggasts beurteilt werden.

73. Zum anderen kann diese Auslegung nicht dadurch in Frage gestellt werden, dass das ausführende Luftfahrtunternehmen ein Angebot zur anderweitigen Beförderung unterbreitet hat, das die für eine solche Beförderung erforderlichen zeitlichen Voraussetzungen auf dem Papier erfüllt.

74. Zwar könnte der Wortlaut von Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii der Verordnung Nr. 261/2004, wonach das ausführende Luftfahrtunternehmen ihnen ein „Angebot zur anderweitigen Beförderung [zu unterbreiten hat], das es ihnen ermöglicht, ... ihr Endziel ... zu erreichen“, bedeuten, dass die ordnungsgemäße Durchführung eines Angebots zur anderweitigen Beförderung, das die dort genannten Voraussetzungen erfüllt, nicht mehr in den Verantwortungsbereich dieses Luftfahrtunternehmens fällt, sobald dieses Angebot von dem betreffenden Fluggast angenommen wurde.

75. In Anbetracht des Ziels, die durch die Annullierung eines Fluges verursachten Ärgernisse und großen Unannehmlichkeiten zu verringern³⁴, müssen die Bestimmungen, die den Fluggästen Rechte verleihen, jedoch weit ausgelegt werden³⁵.

76. Insoweit geht zunächst aus Art. 8 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 in Verbindung mit ihren Erwägungsgründen 12 und 13 hervor, dass sich das ausführende Luftfahrtunternehmen von seiner Ausgleichspflicht nur befreien kann, wenn es alle ihm zur Verfügung stehenden Mittel *eingesetzt* hat, um eine zumutbare, zufriedenstellende und frühestmögliche anderweitige Beförderung sicherzustellen³⁶.

77. Darüber hinaus hat die Verpflichtung zur Zahlung von Ausgleichsleistungen Anreizeffekte für das ausführende Luftfahrtunternehmen, was bedeutet, dass das Recht des Fluggasts auf anderweitige Beförderung wirksam umgesetzt werden muss, weil es andernfalls Gefahr laufe, ausgehöhlt zu werden³⁷.

³² Vgl. u. a. Urteile vom 19. November 2009, *Sturgeon u. a.* (C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 52), sowie vom 23. Oktober 2012, *Nelson u. a.* (C-581/10 und C-629/10, EU:C:2012:657, Rn. 48).

³³ Vgl. Urteil Wegener (Rn. 16).

³⁴ Vgl. zweiter Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 261/2004 und Urteil vom 12. März 2020, *Finnair* (C-832/18, EU:C:2020:204, Rn. 30).

³⁵ Vgl. u. a. Urteile vom 19. November 2009, *Sturgeon u. a.* (C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 44 und 45), und vom 22. Dezember 2008, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, Rn. 17). Vgl. in diesem Sinne zum Ziel des Schutzes der Verbraucher einschließlich der Fluggäste auch Urteil vom 23. März 2021, *Airhelp* (C-28/20, EU:C:2021:226, Rn. 50).

³⁶ Vgl. Urteil vom 11. Juni 2020, *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460, Rn. 58 und 59).

³⁷ Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 12. März 2020, *Finnair* (C-832/18, EU:C:2020:204, Rn. 32).

78. Daraus folgt meines Erachtens, dass das ausführende Luftfahrtunternehmen, das dem Fluggast ein Angebot zur anderweitigen Beförderung zu unterbreiten hat, auch dafür sorgen muss, dass die angebotene Beförderung ordnungsgemäß durchgeführt wird, damit dieser Fluggast sein Endziel tatsächlich unter Bedingungen erreicht, die hinsichtlich des Flugplans mit denen des annullierten Fluges vergleichbar sind.

79. Ferner ergibt sich die wirksame Durchführung der anderweitigen Beförderung meines Erachtens implizit aus der Vertragsbeziehung zwischen dem Fluggast und dem „ausführenden Luftfahrtunternehmen“, und zwar in Anbetracht der Definition dieses Begriffs in Art. 2 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004. Der zwischen diesen Parteien geschlossene Vertrag garantiert den Fluggästen nämlich, dass sie ihr Endziel zu der planmäßigen Zeit erreichen³⁸.

80. Erfüllt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen, das in keiner Vertragsbeziehung mit dem betreffenden Fluggast steht, Verpflichtungen im Rahmen der Verordnung Nr. 261/2004, ist nämlich nach Art. 3 Abs. 5 Satz 2 dieser Verordnung *davon auszugehen, dass es im Namen der Person handelt, die in einer Vertragsbeziehung mit dem betreffenden Fluggast steht*. Dies bedeutet im vorliegenden Fall, dass das Luftfahrtunternehmen, das die anderweitige Beförderung durchgeführt hat, als im Auftrag von Austrian Airlines handelnd angesehen wird, die dieses Unternehmen mit der anderweitigen Beförderung betraut hat.

81. Mit dieser Lösung lässt sich somit verhindern, dass sich das Luftfahrtunternehmen, mit dem der Fluggast den Beförderungsvertrag geschlossen hat, hinter dem Luftfahrtunternehmen verschanzt, das die mangelhafte Durchführung des Alternativflugs verursacht hat³⁹.

82. Schließlich erscheint es nicht unangemessen, dass die in der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Verpflichtungen von den Luftfahrtunternehmen getragen werden, die mit den betroffenen Fluggästen durch einen Beförderungsvertrag verbunden sind, weil dieser Vertrag den Fluggästen einen Anspruch auf einen weder annullierten noch verspäteten Flug verschafft⁴⁰, und zwar unbeschadet des Rechts dieser Luftfahrtunternehmen, Erleichterungen in Bezug auf Ausgleichszahlungen in Anspruch zu nehmen⁴¹ oder bei anderen Personen, die die Verspätung verursacht haben, Regress zu nehmen⁴².

83. Aufgrund der vorstehenden Erwägungen bin ich der Auffassung, dass eine anderweitige Beförderung, die von dem Luftfahrtunternehmen angeboten wird, das den Beförderungsvertrag mit dem Fluggast geschlossen hat, von diesem Unternehmen wirksam durchgeführt werden muss, so dass ein Fluggast Anspruch auf Ausgleichsleistungen nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 hat, wenn die tatsächliche Ankunftszeit dieser anderweitigen Beförderung am Endziel die planmäßige Ankunftszeit des ursprünglich gebuchten Fluges um mehr als zwei Stunden überschreitet.

³⁸ Vgl. in diesem Sinne Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat vom 11. April 2011 über die Anwendung der Verordnung 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Falle der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen (KOM[2011] 174 endgültig, S. 8).

³⁹ Vgl. entsprechend im Rahmen einer Codesharing-Vereinbarung zwischen zwei ausführenden Luftfahrtunternehmen Urteil České aerolinie (Rn. 27, 29 und 30) und Beschluss KLM (Rn. 29 bis 31).

⁴⁰ Vgl. u. a. Urteile vom 19. November 2009, Sturgeon u. a. (C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 68), sowie vom 23. Oktober 2012, Nelson u. a. (C-581/10 und C-629/10, EU:C:2012:657, Rn. 80).

⁴¹ Vgl. Art. 7 Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004.

⁴² Vgl. Art. 13 der Verordnung Nr. 261/2004, wonach ein Unternehmen wie Austrian Airlines vom ausführenden Luftfahrtunternehmen, das die Verspätung des Alternativflugs verursacht hat, Entschädigung verlangen kann.

V. Ergebnis

84. Nach alledem schlage ich dem Gerichtshof vor, auf die Fragen des Landesgerichts Korneuburg (Österreich) wie folgt zu antworten:

1. Art. 3 Abs. 1 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 ist dahin auszulegen, dass diese Verordnung auf eine von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft betriebene Flugverbindung anwendbar ist, die aus zwei Flügen besteht und Gegenstand einer einzigen Buchung war, wenn der erste Abflugort und das Endziel jeweils in einem Drittstaat liegen, der Ankunftsort des ersten Fluges und der Abflugort des zweiten Fluges jedoch jeweils im Gebiet eines Mitgliedstaats liegen, so dass jeder Flug – für sich genommen – in den Anwendungsbereich dieser Bestimmung fällt.
2. Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii der Verordnung Nr. 261/2004 ist dahin auszulegen, dass eine anderweitige Beförderung, die von dem Luftfahrtunternehmen angeboten wird, das den Beförderungsvertrag mit dem Fluggast geschlossen hat, von diesem Unternehmen wirksam durchgeführt werden muss, so dass ein Fluggast Anspruch auf Ausgleichsleistungen nach Art. 7 Abs. 1 dieser Verordnung hat, wenn die tatsächliche Ankunftszeit der anderweitigen Beförderung am Endziel die planmäßige Ankunftszeit des ursprünglich gebuchten Fluges um mehr als zwei Stunden überschreitet.