Sammlung der Rechtsprechung

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
PRIIT PIKAMÄE
vom 23. September 2021 [1]

Verbundene Rechtssachen C-146/20, C-188/20, C-196/20 und C-270/20

AD, BE, CF
gegen
Corendon Airlines (C-146/20)
und
JG, LH, MI, NJ
gegen
OP als Insolvenzverwalter der Azurair GmbH (C-188/20)
und
Eurowings GmbH
gegen
flightright GmbH (C-196/20)
(Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Düsseldorf [Deutschland])
und
AG, MG, HG
gegen
Austrian Airlines AG (C-270/20)

(Vorabentscheidungsersuchen des Landesgerichts Korneuburg [Österreich])

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Luftverkehr – Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – Gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen – Art. 2 – Begriffe ‚bestätigte Buchung' und ‚ausführendes Luftfahrtunternehmen' – Art. 5 und 7 – Begriff ‚planmäßige Ankunftszeit' – Vorverlegung der Abflugzeit – Einstufung – Angebot einer anderweitigen Beförderung – Art. 14 – Verpflichtung zur Information der Fluggäste über ihre Rechte – Umfang"

I. Einleitung

1. Die Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Düsseldorf (Deutschland) und des Landesgerichts Korneuburg (Österreich) betreffen die Auslegung von Art. 2 Buchst. b, f, g, h und l, Art. 3 Abs. 2 Buchst. a, Art. 5 Abs. 1, Art. 7 Abs. 1 und 2, Art. 8 Abs. 1 Buchst. b und Art. 14 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom

[1] Originalsprache: Französisch.

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 [2].

2. Diese Ersuchen ergehen im Rahmen von Rechtsstreitigkeiten zwischen Fluggästen und mehreren Luftfahrtunternehmen über Ausgleichszahlungen wegen Annullierung oder großer Verspätung ihrer Flüge. Sie werfen eine Reihe neuer und komplexer Rechtsfragen auf, zu denen sich zu äußern der Gerichtshof Gelegenheit haben wird. Diese Rechtsfragen lassen sich allgemein in drei verschiedene Themenkomplexe gliedern, nämlich die Rechte der Fluggäste in einem dreiseitigen Verhältnis, an dem ein nicht mit dem Luftfahrtunternehmen verbundenes Reiseunternehmen beteiligt ist, die Möglichkeit, im Fall einer Vorverlegung der Abflugzeit eine Ausgleichsleistung zu erhalten, und schließlich den Umfang der jedem Luftfahrtunternehmen obliegenden Verpflichtung, die Fluggäste über die in der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Regeln für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen zu informieren.

II. Rechtlicher Rahmen

A. Verordnung Nr. 261/2004

3. Der 20. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 261/2004 lautet:

„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."

4. Art. 2 dieser Verordnung sieht vor:

„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;

…

f) ‚Flugschein' ein gültiges, einen Anspruch auf Beförderungsleistung begründendes Dokument oder eine gleichwertige papierlose, auch elektronisch ausgestellte Berechtigung, das bzw. die von dem Luftfahrtunternehmen oder dessen zugelassenem Vermittler ausgegeben oder genehmigt wurde;

g) ‚Buchung' den Umstand, dass der Fluggast über einen Flugschein oder einen anderen Beleg verfügt, aus dem hervorgeht, dass die Buchung von dem Luftfahrtunternehmen oder dem Reiseunternehmen akzeptiert und registriert wurde;

[2] ABl. 2004, L 46, S. 1.

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;

…

l) ‚Annullierung' die Nichtdurchführung eines geplanten Fluges, für den zumindest ein Platz reserviert war."

5. In Art. 3 dieser Verordnung heißt es:

„(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 EG-Vertrags unterliegt, antreten, es sei denn, sie haben in diesem Drittstaat Gegen- oder Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erhalten.

(2) Absatz 1 gilt unter der Bedingung, dass die Fluggäste

a) über eine bestätigte Buchung für den betreffenden Flug verfügen und – außer im Fall einer Annullierung gemäß Artikel 5 – sich

– wie vorgegeben und zu der zuvor schriftlich (einschließlich auf elektronischem Wege) von dem Luftfahrtunternehmen, dem Reiseunternehmen oder einem zugelassenen Reisevermittler angegebenen Zeit zur Abfertigung einfinden

oder, falls keine Zeit angegeben wurde,

– spätestens 45 Minuten vor der veröffentlichten Abflugzeit zur Abfertigung einfinden …

…"

6. Art. 5 Abs. 1 dieser Verordnung bestimmt:

„Bei Annullierung eines Fluges werden den betroffenen Fluggästen

a) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 8 angeboten,

b) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a) und Absatz 2 angeboten und im Fall einer anderweitigen Beförderung, wenn die nach vernünftigem Ermessen zu erwartende Abflugzeit des neuen Fluges erst am Tag nach der planmäßigen Abflugzeit des annullierten Fluges liegt, Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben b) und c) angeboten und

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

   i) sie werden über die Annullierung mindestens zwei Wochen vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet, oder

   ii) sie werden über die Annullierung in einem Zeitraum zwischen zwei Wochen und sieben Tagen vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet und erhalten ein Angebot zur anderweitigen Beförderung, das es ihnen ermöglicht, nicht mehr als zwei Stunden vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen und ihr Endziel höchstens vier Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit zu erreichen, oder

   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."

7. Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 lautet:

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

…

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,

…

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

…

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 und 3 500 km nicht später als drei Stunden oder

…

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

8. Art. 8 Abs. 1 dieser Verordnung bestimmt:

„(1) 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. 13 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. Gleichfalls kann keine Bestimmung dieser Verordnung in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht eines Reiseunternehmens oder eines nicht zu den Fluggästen zählenden Dritten, mit dem das ausführende Luftfahrtunternehmen in einer Vertragsbeziehung steht, beschränkt, vom ausführenden Luftfahrtunternehmen gemäß den anwendbaren einschlägigen Rechtsvorschriften eine Erstattung oder Entschädigung zu verlangen."

10. Art. 14 Abs. 2 dieser Verordnung lautet:

„Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen, das Fluggästen die Beförderung verweigert oder einen Flug annulliert, stellt jedem betroffenen Fluggast einen schriftlichen Hinweis zur Verfügung, in dem die Regeln für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen gemäß dieser Verordnung dargelegt werden. Ferner wird allen von einer Verspätung um mindestens zwei Stunden betroffenen Fluggästen ein entsprechender Hinweis zur Verfügung gestellt. Die für die Kontaktaufnahme notwendigen Angaben zu der benannten einzelstaatlichen Stelle nach Artikel 16 werden dem Fluggast ebenfalls in schriftlicher Form zur Verfügung gestellt."

B. Richtlinie (EU) 2015/2302

11. Im 33. Erwägungsgrund der Richtlinie (EU) 2015/2302 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2015 über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2011/83/EU des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 90/314/EWG des Rates[3] heißt es:

„In bestimmten Fällen sollte der Reiseveranstalter den Pauschalreisevertrag einseitig ändern können. Reisende sollten allerdings vom Pauschalreisevertrag zurücktreten können, wenn durch die Änderungen eine der wesentlichen Eigenschaften der Reiseleistungen erheblich verändert wird. Dies kann beispielsweise bei einer Verringerung der Qualität oder des Werts der Reiseleistungen der Fall sein. Eine Änderung der im Pauschalreisevertrag angegebenen Abreise-

[3] ABl. 2015, L 326, S. 1.

oder Ankunftszeiten sollte beispielsweise dann als erheblich gelten, wenn sie dem Reisenden beträchtliche Unannehmlichkeiten oder zusätzliche Kosten verursachen würde, etwa aufgrund einer Umdisponierung der Beförderung oder Unterbringung. …“

12. Art. 11 Abs. 1 dieser Richtlinie bestimmt:

„Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Reiseveranstalter vor Beginn der Pauschalreise andere Bedingungen des Pauschalreisevertrags als den Preis (Änderung gemäß Artikel 10) nur dann einseitig ändern kann, wenn

…

b) die Änderung unerheblich ist …

…“

III. Sachverhalt, Ausgangsverfahren und Vorabentscheidungsfragen

A. Rechtssache C-188/20, Azurair

13. LH buchte für sich und andere Fluggäste (im Folgenden: im Ausgangsverfahren in Rede stehende Fluggäste) bei einem Reisebüro eine Pauschalreise nach Side (Türkei) einschließlich eines Fluges von Düsseldorf (Deutschland) nach Antalya (Türkei) und zurück.

14. In einem als „Reiseanmeldung“ bezeichneten Dokument, das LH übermittelt wurde, waren folgende Flüge der Fluggesellschaft Azurair GmbH aufgeführt: 1. Flug ARZ 8711 von Düsseldorf nach Antalya am 15 Juli 2018, mit Abflug- und Ankunftszeit um 6.00 bzw. 10.30 Uhr und 2. Flug ARZ 8712 von Antalya nach Düsseldorf am 5. August 2018, mit Abflug- und Ankunftszeit um 12.00 bzw. 14.45 Uhr. Unter diesen Angaben stand in Großbuchstaben der Hinweis: „Bitte uebe Sie zu Ihrer eigenen Sicherheit die Flug in Ihren Tickets.“

15. Die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fluggäste nahmen die in diesem Dokument angegebenen Flüge wahr. Mit dem Hinflug erreichten sie Antalya jedoch am 16. Juli 2018 um 1.19 Uhr, und für den Rückflug startete das Flugzeug am 5. August 2018 um 5.10 Uhr. Daher begehrten diese Fluggäste vor dem Amtsgericht Düsseldorf (Deutschland) von Azurair eine Entschädigung nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004. Unter Berufung auf die Angaben in der „Reiseanmeldung“ machten sie geltend, dass sich der Hinflug um mehr als drei Stunden verspätet habe, während der Rückflug annulliert worden sei, weil die Vorverlegung des Fluges als „Annullierung“ im Sinne von Art. 5 Abs. 1 dieser Verordnung einzustufen sei.

16. Azurair machte ihrerseits geltend, dass sie die fraglichen Flüge nicht zu den in der „Reiseanmeldung“ angegebenen Zeiten geplant habe, sondern dass ihre Planung den Angaben in der „Reisebestätigung/Rechnung“ entspreche, die sie am 22. Januar 2018 an die alltours flugreisen GmbH in deren Eigenschaft als Reiseveranstalterin übersandt habe.

17. Nach dieser Planung habe der Hinflug am 15. Juli 2018 um 20.05 Uhr starten und am Folgetag um 0.40 Uhr landen sollen; der Rückflug habe am 5. August 2018 um 8.00 Uhr starten und um 10.50 Uhr landen sollen. Der Hinflug, so wie er in diesem Flugplan angegeben worden sei, habe sich daher nicht um drei Stunden oder mehr verspätet. Der Rückflug sei zwar – auch in Bezug

auf den von Azurair angegebenen Flugplan – tatsächlich zeitlich vorgezogen worden, was nach ihrer Auffassung aber keine Annullierung im Sinne von Art. 2 Buchst. l der Verordnung Nr. 261/2004 sei. Azurair beantragte außerdem, eine etwaige Ausgleichszahlung nach Art. 7 Abs. 2 Buchst. b dieser Verordnung zu kürzen, weil die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fluggäste lediglich zwei Stunden und 50 Minuten vor ihrer planmäßigen Ankunftszeit an ihrem Endziel angekommen seien.

18. Das Amtsgericht Düsseldorf wies die Klage mit der Begründung ab, dass die „Reiseanmeldung“ keine Buchungsbestätigung im Sinne von Art. 2 Buchst. g der Verordnung Nr. 261/2004 darstelle, weil aus dieser Anmeldung klar hervorgehe, dass es sich lediglich um vorläufige Flugzeiten gehandelt habe. Nach Auffassung dieses Gerichts gab es kein Dokument, das als „Flugschein“ im Sinne von Art. 2 Buchst. f dieser Verordnung hätte angesehen werden können.

19. Die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fluggäste legten gegen dieses Urteil beim Landgericht Düsseldorf, dem vorlegenden Gericht, Berufung ein. Dieses Gericht fragt sich, ob der vom Amtsgericht Düsseldorf vertretene Standpunkt mit den Bestimmungen der Verordnung Nr. 261/2004 vereinbar ist.

20. Unter diesen Umständen hat das Landgericht Düsseldorf beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof die folgenden Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Verfügt ein Fluggast über eine „bestätigte Buchung“ im Sinne des Art. 3 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004, wenn er von einem Reiseunternehmen, mit dem er in einer Vertragsbeziehung steht, einen „anderen Beleg“ im Sinne von Art. 2 Buchst. g der Verordnung Nr. 261/2004 erhalten hat, durch den ihm die Beförderung auf einem bestimmten, durch Abflugs- und Ankunftsort, Abflugs- und Ankunftszeit und Flugnummer individualisierten Flug versprochen wird, ohne dass das Reiseunternehmen eine Platzreservierung für diesen Flug bei dem betreffenden Luftfahrtunternehmen vorgenommen und von diesem bestätigt erhalten hat?

2. Ist ein Luftfahrtunternehmen im Verhältnis zu einem Fluggast bereits dann als ausführendes Luftfahrtunternehmen im Sinne von Art. 2 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 anzusehen, wenn dieser Fluggast zwar in einer Vertragsbeziehung zu einem Reiseunternehmen steht, das ihm die Beförderung auf einem bestimmten, durch Abflugs- und Ankunftsort, Abflugs- und Ankunftszeit und Flugnummer individualisierten Flug versprochen hat, das Reiseunternehmen jedoch für den Fluggast keinen Sitzplatz reserviert und damit keine Vertragsbeziehung zu dem Luftfahrtunternehmen im Hinblick auf diesen Flug begründet hat?

3. Kann sich die „planmäßige Ankunftszeit“ eines Fluges im Sinne von Art. 2 Buchst. h, Art. 5 Abs. 1 Buchst. c, Art. 7 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 für die Zwecke der Ausgleichsleistung wegen Annullierung oder großer Ankunftsverspätung aus einem „anderen Beleg“ ergeben, den ein Reiseunternehmen einem Fluggast ausgestellt hat, oder ist dafür auf den Flugschein gemäß Art. 2 Buchst. f der Verordnung Nr. 261/2004 abzustellen?

4. Liegt eine Annullierung eines Fluges im Sinne von Art. 2 Buchst. 1 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 vor, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen den im Rahmen einer Pauschalreise gebuchten Flug innerhalb desselben Tages um mindestens zwei Stunden und zehn Minuten vorverlegt?

5. Kann das ausführende Luftfahrtunternehmen die Ausgleichszahlungen nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 gemäß Art. 7 Abs. 2 der Verordnung kürzen, wenn sich der Zeitraum der Vorverlegung eines Fluges innerhalb der dort genannten Zeiträume bewegt?

6. Handelt es sich bei einer Mitteilung vor Reisebeginn über die zeitliche Vorverlegung eines Fluges um das Angebot einer anderweitigen Beförderung im Sinne von Art. 5 Abs. 1 Buchst. a und Art. 8 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004?

7. Verpflichtet Art. 14 Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 das ausführende Luftfahrtunternehmen dazu, den Fluggast darüber zu unterrichten, unter welcher genauen Unternehmensbezeichnung und Anschrift er welchen nach der Entfernung gestaffelten Betrag verlangen kann und gegebenenfalls welche Unterlagen er seinem Verlangen beifügen soll?

B. Rechtssache C-196/20, Eurowings

21. Am 24. Oktober 2017 buchten zwei Fluggäste bei einem Reisebüro eine Pauschalreise nach Mallorca (Spanien) einschließlich eines Fluges von Hamburg (Deutschland) nach Palma de Mallorca (Spanien) und zurück.

22. Ihnen wurde vom Reiseveranstalter ITS ein als „Reiseanmeldung“ bezeichnetes Dokument übermittelt, in dem u. a. folgender Flug der Fluggesellschaft Eurowings GmbH angegeben war: Flug EW 7582 von Hamburg nach Palma de Mallorca am 22. Mai 2018 mit Abflug um 7.30 Uhr und Ankunft um 10.05 Uhr.

23. Diese Fluggäste traten den genannten Flug tatsächlich an. Sie erreichten ihr Endziel jedoch nicht um 10.05 Uhr, sondern um 21.08 Uhr. Nachdem sie ihre möglichen Ausgleichsansprüche nach der Verordnung Nr. 261/2004 an die flightright GmbH abgetreten hatten, erhob diese beim Amtsgericht Düsseldorf Klage mit der Begründung, dass die Fluggäste über eine bestätigte Buchung für den fraglichen Flug verfügt hätten, dessen planmäßige Ankunft am 22. Mai 2018 um 10.05 Uhr gewesen sei.

24. Eurowings entgegnete, dass den Fluggästen eine bestätigte Buchung für den Flug EW 7582 mit planmäßiger Ankunft um 19.05 Uhr vorgelegen habe. Folglich habe die Verspätung weniger als drei Stunden betragen, was keinen Anspruch auf Entschädigung begründe.

25. Das erstinstanzliche Gericht gab der Klage von flightright mit der Begründung statt, dass die vom Reiseveranstalter ITS ausgestellte „Reiseanmeldung“ eine Buchungsbestätigung im Sinne von Art. 2 Buchst. g der Verordnung Nr. 261/2004 in Verbindung mit deren Art. 2 Buchst. f darstelle. Dieses Gericht vertrat nämlich die Auffassung, dass die den betroffenen Fluggästen übermittelte Reiseanmeldung einen „anderen Beleg“ im Sinne von Art. 2 Buchst. g darstelle, weil diese Bestimmung nur verlange, dass die Buchung vom Reiseunternehmen akzeptiert worden sei. Im Übrigen gebe es kein Dokument, das als „Flugschein“ im Sinne von Art. 2 Buchst. f dieser Verordnung angesehen werden könne.

26. Eurowings legte gegen dieses Urteil Berufung beim Landgericht Düsseldorf, dem vorlegenden Gericht, ein. Dieses Gericht fragt sich im Wesentlichen, ob eine von einem Reiseunternehmen ausgestellte Buchungsbestätigung, die nicht auf einer Buchung beruht, die bei dem auf Ausgleichsleistung in Anspruch genommenen Luftfahrtunternehmen vorgenommen wurde, als „bestätigte Buchung“ im Sinne von Art. 3 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004 angesehen werden kann.

27. Unter diesen Umständen hat das Landgericht Düsseldorf beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof die folgenden Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Verfügt ein Fluggast über eine „bestätigte Buchung“ im Sinne des Art. 3 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004, wenn er von einem Reiseunternehmen, mit dem er in einer Vertragsbeziehung steht, einen „anderen Beleg“ im Sinne von Art. 2 Buchst. g der Verordnung Nr. 261/2004 erhalten hat, durch den ihm die Beförderung auf einem bestimmten, durch Abflugs- und Ankunftsort, Abflugs- und Ankunftszeit und Flugnummer individualisierten Flug versprochen wird, ohne dass das Reiseunternehmen eine Platzreservierung für diesen Flug bei dem betreffenden Luftfahrtunternehmen vorgenommen und von diesem bestätigt erhalten hat?

2. Ist ein Luftfahrtunternehmen im Verhältnis zu einem Fluggast bereits dann als ausführendes Luftfahrtunternehmen im Sinne von Art. 2 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 anzusehen, wenn dieser Fluggast zwar in einer Vertragsbeziehung zu einem Reiseunternehmen steht, das ihm die Beförderung auf einem bestimmten, durch Abflugs- und Ankunftsort, Abflugs- und Ankunftszeit und Flugnummer individualisierten Flug versprochen hat, das Reiseunternehmen jedoch für den Fluggast keinen Sitzplatz reserviert und damit keine Vertragsbeziehung zu dem Luftfahrtunternehmen im Hinblick auf diesen Flug begründet hat?

3. Kann sich die „planmäßige Ankunftszeit“ eines Fluges im Sinne von Art. 2 Buchst. h, Art. 5 Abs. 1 Buchst. c, Art. 7 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 für die Zwecke der Ausgleichsleistung wegen Annullierung oder großer Ankunftsverspätung aus einem „anderen Beleg“ ergeben, den ein Reiseunternehmen einem Fluggast ausgestellt hat, oder ist dafür auf den Flugschein gemäß Art. 2 Buchst. f der Verordnung Nr. 261/2004 abzustellen?

C. Rechtssache C-146/20, Corendon Airlines

28. Die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fluggäste buchten über ein Reisebüro eine Pauschalreise nach Antalya. Im Anschluss an diese Buchung bestätigte die Fluggesellschaft Corendon Airlines, dass der Abflug von Düsseldorf nach Antalya am 18. Mai 2018 um 10.20 Uhr stattfinden werde. Später verlegte Corendon Airlines den Flug um eine Stunde und 40 Minuten auf 8.40 Uhr am 18. Mai 2018 vor, allerdings unter Beibehaltung der Flugnummer.

29. Da diese Fluggäste den so vorgezogenen Flug verpasst hatten, erhoben sie vor dem Amtsgericht Düsseldorf Klage gegen Corendon Airlines und verlangten u. a. eine Ausgleichszahlung nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004. Zur Begründung ihrer Klage machten sie geltend, dass sie über die Vorverlegung des Fluges nicht informiert worden seien und diese in Wirklichkeit einer Annullierung gleichkomme. Corendon Airlines trug hingegen vor, die Fluggäste seien am 8. Mai 2018 vom Reiseveranstalter über die Vorverlegung des Fluges informiert worden.

30. Das Amtsgericht Düsseldorf vertrat die Auffassung, die Vorverlegung eines Fluges um eine Stunde und 40 Minuten komme einer Annullierung des Fluges nicht gleich, weil diese Vorverlegung geringfügig sei, und wies die Klage der Fluggäste daher ab.

31. Diese legten gegen das Urteil Berufung beim Landgericht Düsseldorf, dem vorlegenden Gericht, ein. Dieses Gericht fragt sich, ob der vom Amtsgericht Düsseldorf vertretene Standpunkt mit der Verordnung Nr. 261/2004 vereinbar ist.

32. Unter diesen Umständen hat das Landgericht Düsseldorf beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof die folgenden Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Liegt eine Annullierung eines Fluges im Sinne von Art. 2 Buchst. l und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 vor, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen den im Rahmen einer Pauschalreise gebuchten Flug mit planmäßigem Abflug um 10.20 Uhr (LT) auf 8.40 Uhr (LT) desselben Tages vorverlegt?

2. Handelt es sich bei der Mitteilung zehn Tage vor Reisebeginn über die Vorverlegung eines Fluges von 10.20 Uhr (LT) auf 8.40 Uhr (LT) desselben Tages um das Angebot einer anderweitigen Beförderung im Sinne von Art. 5 Abs. 1 Buchst. a und Art. 8 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004?

D. Rechtssache C-270/20, Austrian Airlines

33. Die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fluggäste buchten bei der Fluggesellschaft Austrian Airlines AG einen Flug von Wien (Österreich) nach Kairo (Ägypten). Die planmäßige Abflugzeit am 24. Juni 2017 war 22.15 Uhr, die planmäßige Ankunftszeit 1.45 Uhr des Folgetages. Am Tag des Fluges annullierte Austrian Airlines den Flug und bot den Fluggästen einen Flug mit Abflug am selben Tag um 10.20 Uhr und Ankunft in Kairo um 13.50 Uhr an, was diese Fluggäste akzeptierten. Sie erreichten ihr Endziel somit elf Stunden und 55 Minuten vor der ursprünglichen planmäßigen Ankunftszeit.

34. Austrian Airlines leistete jedem der in Rede stehenden Fluggäste außergerichtlich eine Ausgleichszahlung in Höhe von 200 Euro unter Kürzung des in Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Betrags der Ausgleichsleistung um 50 % gemäß Art. 7 Abs. 2 Buchst. b dieser Verordnung.

35. Die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fluggäste erhoben beim Bezirksgericht Schwechat (Österreich) eine Klage gegen Austrian Airlines auf vollständige Entschädigung nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004. Sie machten geltend, obwohl sie in Kairo nicht verspätet eingetroffen seien, habe ihre vorzeitige Ankunft sie ebenso geschädigt wie eine erhebliche Verspätung, und wiesen darauf hin, dass sie das Angebot von Austrian Airlines nur angenommen hätten, weil sie durch die von dieser Fluggesellschaft alternativ angebotene Option zwei Urlaubstage verloren hätten.

36. Das Bezirksgericht Schwechat wies die Klage mit der Begründung ab, aus dem klaren Wortlaut von Art. 7 Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 ergebe sich, dass diese Bestimmung auch dann anwendbar sei, wenn der Fluggast sein Endziel mit einem früheren Flug erreiche.

37. Die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fluggäste legten gegen dieses Urteil beim Landesgericht Korneuburg, dem vorlegenden Gericht, Berufung ein. Dieses Gericht fragt sich, ob die Regelung, nach der die Ausgleichszahlung bei einer Verspätung von nicht mehr als drei Stunden gemäß Art. 7 Abs. 2 Buchst. b der Verordnung um 50 % gekürzt werden darf, auch bei einer verfrühten Ankunft angewendet werden kann, die nicht mehr als drei Stunden vom ursprünglichen Flugplan abweicht. Hierzu weist das vorlegende Gericht darauf hin, dass ein erheblich früherer Abflug für den Fluggast zu Nachteilen führen könne, die im Hinblick auf die in dieser Bestimmung vorgesehenen Kriterien ebenso schwerwiegend seien wie eine verspätete Ankunft.

38. Unter diesen Umständen hat das Landesgericht Korneuburg beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof die folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Ist Art. 7 Abs. 2 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass das Luftfahrtunternehmen den Anspruch auf Ausgleichsleistung nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung auch dann kürzen kann, wenn den Fluggästen infolge Annullierung des gebuchten Fluges ein Alternativflug angeboten wird, dessen planmäßige Abflugzeit und dessen planmäßige Ankunftszeit jeweils 11.55 Stunden vor den Flugzeiten des annullierten Fluges liegen?

IV. Verfahren vor dem Gerichtshof

39. Die Vorlageentscheidungen vom 6. April 2020 in den Rechtssachen C-188/20, Azurair, und C-196/20, Eurowings, sind am 30. April 2020 bzw. am 6. Mai 2020 bei der Kanzlei des Gerichtshofs eingegangen.

40. Die Vorlageentscheidung vom 17. Februar 2020 in der Rechtssache C-146/20, Corendon Airlines, ist am 20. März 2020 bei der Kanzlei des Gerichtshofs eingegangen. Die Vorlageentscheidung vom 16. Juni 2020 in der Rechtssache C-270/20, Austrian Airlines, ist am 18. Juni 2020 bei der Kanzlei des Gerichtshofs eingegangen.

41. Mit Beschluss des Präsidenten des Gerichtshofs vom 15. Juni 2020 sind die Rechtssachen C-188/20, Azurair, und C-196/20, Eurowings, zu gemeinsamem schriftlichen und mündlichen Verfahren und zu gemeinsamer Entscheidung verbunden worden.

42. Mit Beschluss des Gerichts vom 27. April 2021 sind die in Rede stehenden Rechtssachen zu gemeinsamem schriftlichen und mündlichen Verfahren und zu gemeinsamer Entscheidung verbunden worden.

43. Die Parteien des Ausgangsverfahrens, die deutsche und die österreichische Regierung sowie die Europäische Kommission haben innerhalb der in Art. 23 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union genannten Frist schriftliche Erklärungen eingereicht.

44. In der mündlichen Verhandlung vom 16. Juni 2021 haben die Prozessbevollmächtigten der Parteien des Ausgangsverfahrens und die Vertreter der deutschen Regierung sowie die Kommission Erklärungen abgegeben.

V. Rechtliche Würdigung

A. Vorbemerkungen

45. Da die Vorabentscheidungsersuchen Parallelen und offensichtliche Überschneidungen aufweisen, schlage ich vor, die dem Gerichtshof vorgelegten Fragen in eine bestimmte thematische Reihenfolge zu bringen. Die Zusammenstellung eines solchen „Fragenkatalogs“ wird es dem Gerichtshof ermöglichen, die Fragen systematisch, strukturiert und effizient zu behandeln. Hierzu ist festzustellen, dass die vom vorlegenden Gericht in der Rechtssache C-188/20, Azurair, gestellten Fragen sämtliche in den anderen Rechtssachen vorgelegten Fragen umfassen.

46. Aus diesem Grund und der Einfachheit halber werde ich die Vorabentscheidungsfragen in der Reihenfolge prüfen, in der sie in dieser Rechtssache gestellt worden sind, wobei ich die Besonderheiten der verbundenen Rechtssachen so weit wie möglich berücksichtigen werde. Sofern nicht ausdrücklich anders angegeben, wird sich die Prüfung der Fragen im Wesentlichen auf den tatsächlichen Rahmen der Rechtssache C-188/20, Azurair, stützen, die somit für die Zwecke der vorliegenden Schlussanträge als eine Art „Pilotverfahren" dient.

47. Wie in der Einleitung der vorliegenden Schlussanträge ausgeführt, lassen sich die in den Vorabentscheidungsersuchen aufgeworfenen Rechtsfragen allgemein in drei verschiedene Themenkomplexe gliedern, nämlich die Rechte der Fluggäste in einem dreiseitigen Verhältnis, an dem ein nicht mit dem Luftfahrtunternehmen verbundenes Reiseunternehmen beteiligt ist (erste, zweite und dritte Frage) [4], die Möglichkeit, im Fall einer Vorverlegung der Abflugzeit eines Fluges eine Ausgleichsleistung oder eine anderweitige Beförderung zu erhalten (vierte, fünfte und sechste Frage) [5], und schließlich den Umfang der jedem Luftfahrtunternehmen obliegenden Verpflichtung, die Fluggäste über die in der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Regeln für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen zu informieren (siebte Frage) [6].

B. Erste Vorlagefrage

48. Mit seiner ersten Vorlagefrage in den Rechtssachen C-188/20, Azurair, und C-196/20, Eurowings, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob ein Fluggast über eine „bestätigte Buchung" im Sinne von Art. 3 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004 verfügt, wenn er von einem Reiseunternehmen einen „anderen Beleg" im Sinne von Art. 2 Buchst. g der Verordnung Nr. 261/2004 erhalten hat, der eine Beförderungszusage für einen bestimmten, durch Abflugs- und Ankunftsort, Abflugs- und Ankunftszeit und Flugnummer individualisierten Flug enthält, ohne dass das Reiseunternehmen eine Platzreservierung für diesen Flug bei dem betreffenden Luftfahrtunternehmen vorgenommen hat.

49. Nach Art. 3 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004 ist der Anwendungsbereich dieser Verordnung eröffnet, wenn der Fluggast über eine „bestätigte Buchung" für den betreffenden Flug verfügt.

50. Nach Art. 2 Buchst. g der Verordnung Nr. 261/2004 ist das Dokument, das einen Anspruch des Fluggasts auf Beförderungsleistung begründen kann, ein „Flugschein" oder ein „anderer Beleg", aus dem hervorgeht, dass die Buchung von dem Luftfahrtunternehmen oder dem Reiseunternehmen akzeptiert und registriert wurde.

51. Im vorliegenden Fall liegt auf der Hand, dass es sich bei dem Dokument, das die Kläger erhalten haben, nicht um einen „Flugschein" im Sinne von Art. 2 Buchst. f der Verordnung Nr. 261/2004 handelt, d. h. um „ein *gültiges*, einen Anspruch auf Beförderungsleistung begründendes *Dokument oder eine gleichwertige* papierlose, auch elektronisch ausgestellte *Berechtigung*, das bzw. die von dem Luftfahrtunternehmen oder dessen zugelassenem Vermittler ausgegeben oder genehmigt wurde" [7]. Das erkennt auch das vorlegende Gericht selbst an, wie aus

4 Siehe Nrn. 48 ff. der vorliegenden Schlussanträge.

5 Siehe Nrn. 80 ff. der vorliegenden Schlussanträge.

6 Siehe Nrn. 124 ff. der vorliegenden Schlussanträge.

7 Hervorhebung nur hier.

der Vorlageentscheidung hervorgeht [8]. Dieses Dokument könnte jedoch, wie das vorlegende Gericht mit seiner Vorlagefrage anzunehmen scheint, einen „anderen Beleg“ im Sinne dieser Bestimmung darstellen.

52. Da dieser Begriff in der Verordnung Nr. 261/2004 nicht ausdrücklich definiert ist, ist es erforderlich, in einem ersten Schritt festzustellen, welche Voraussetzungen der „andere Beleg“ erfüllen muss, und in einem zweiten Schritt, ob das Dokument im vorliegenden Fall diese Voraussetzungen erfüllt.

53. Aus den einschlägigen Bestimmungen ergibt sich, dass es darauf ankommt, dass das in Rede stehende Dokument „einen Anspruch [des Fluggasts] auf Beförderungsleistung begründe[t]“. Dem Dokument muss mit anderen Worten der Wille entnommen werden können, den Fluggast zum angegebenen Zielort und zur angegebenen Zeit zu befördern. Dies ist bei einem „Flugschein“, der in Art. 2 Buchst. f als „ein gültiges, *einen Anspruch auf Beförderungsleistung begründendes* Dokument“ definiert ist, zweifellos der Fall [9]. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass Art. 2 Buchst. g verlangt, dass die Buchung „akzeptiert und registriert“ wurde, während Art. 3 Abs. 2 Buchst. a eine „bestätigte“ Buchung verlangt, was grundsätzlich jede Art rein informativer Dokumente ausschließt.

54. Ferner ergibt sich aus der Auslegung dieser Bestimmungen, dass das betreffende Dokument nicht unbedingt vom Luftfahrtunternehmen selbst ausgestellt worden sein muss. Nach Art. 2 Buchst. g kann die „Buchung“ nämlich von dem Luftfahrtunternehmen oder dem „Reiseunternehmen“ akzeptiert und registriert werden. Zudem kann die „bestätigte Buchung“ nach Art. 3 Abs. 2 Buchst. a von dem Luftfahrtunternehmen oder dem „Reiseunternehmen“ ausgestellt werden. Eine solche Regelung erscheint unter dem Gesichtspunkt des Verbraucherschutzes sinnvoll, weil der Fluggast in der Regel keine Kenntnis vom Verhältnis zwischen dem Reiseunternehmen und dem Luftfahrtunternehmen sowie von dem Austausch hat, der zwischen ihnen im Rahmen der Buchung von Flügen stattgefunden hat. Daher kann vom Verbraucher nicht verlangt werden, selbst zu überprüfen, ob seine Flugbuchung vom Luftfahrtunternehmen bestätigt worden ist. Darüber hinaus sieht die Verordnung Nr. 261/2004 auch keine entsprechende Informationspflicht für diese Unternehmen vor.

55. Für das Vorliegen einer „bestätigten Buchung“ reicht es folglich aus, dass das Reiseunternehmen in einem einschlägigen Dokument seinen Willen bekundet hat, den Fluggast mit einem bestimmten Flug zu befördern. In diesem Zusammenhang ist jedoch klarzustellen, dass die Gewährung der durch die Verordnung Nr. 261/2004 garantierten Rechte von weiteren Voraussetzungen abhängt, insbesondere vom Vorhandensein eines „ausführenden Luftfahrtunternehmens“ im Sinne von Art. 2 Buchst. b dieser Verordnung, ein Aspekt, der im Rahmen der Prüfung der zweiten Vorlagefrage untersucht werden wird.

56. Was den vorliegenden Fall betrifft, ist festzustellen, dass das den Klägern ausgehändigte und als „Reiseanmeldung“ bezeichnete Dokument nicht die Voraussetzungen für die Einstufung als „anderer Beleg“ im Sinne von Art. 2 Buchst. g der Verordnung Nr. 261/2004 erfüllt. Erstens scheint diese Bezeichnung selbst nur auf ein schlichtes Interesse hinzuweisen, an einer Reise teilzunehmen. Hätte der Reiseveranstalter eine verbindliche Beförderungszusage zum Ausdruck bringen wollen, hätte er klarere Begriffe wie „Buchungsbestätigung“ oder „Reisebestätigung“ verwendet. Zweitens geht aus den Anweisungen in diesem Dokument klar hervor, dass nur vorläufige Flugzeiten angegeben waren und die Fahrgäste sie zu ihrer eigenen Sicherheit selbst

[8] Vgl. Abschnitt III Punkt 3 Abs. 3 der Vorlageentscheidung in der Rechtssache C-188/20, Azurair.

[9] Hervorhebung nur hier.

überprüfen mussten. Folglich ist eine „Reiseanmeldung“ keinesfalls Ausdruck einer verbindlichen Zusage des Reiseunternehmens, die in diesem Dokument angegebene Reiseleistung zu erbringen, zumal Art. 3 Abs. 2 Buchst. a dieser Verordnung verlangt, dass die Buchung „bestätigt“ sein muss. Der Fluggast kann diese Anmeldung daher nicht als verbindliche Beförderungszusage in Form einer „bestätigten Buchung“ im Sinne dieser Bestimmung verstehen. Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, das in Rede stehende Dokument unter Berücksichtigung all dieser Auslegungshinweise rechtlich einzuordnen.

57. Aus dem Vorstehenden folgt, dass ein Fluggast über eine „bestätigte Buchung“ verfügen kann, wenn er von einem Reiseunternehmen, mit dem er in einer Vertragsbeziehung steht, einen „anderen Beleg“ im Sinne von Art. 2 Buchst. g der Verordnung Nr. 261/2004 erhalten hat, der eine Zusage der Beförderung auf einem bestimmten, durch Abflugs- und Ankunftsort, Abflugs- und Ankunftszeit und Flugnummer individualisierten Flug enthält, auch wenn das Reiseunternehmen eine Platzreservierung für diesen Flug bei dem betreffenden Luftfahrtunternehmen weder vorgenommen noch von diesem bestätigt erhalten hat. Dies ist jedoch nicht der Fall, wenn er ein als „Reiseanmeldung“ bezeichnetes Dokument erhalten hat, das nicht Ausdruck einer verbindlichen Zusage des Reiseunternehmens ist, die in diesem Dokument spezifizierte Reiseleistung zu erbringen.

58. Auch wenn diese vorgeschlagene Antwort für das Luftfahrtunternehmen unter Umständen nachteilig sein kann, weil es für das Verhalten des Reiseunternehmens haften soll, ist zu bedenken, dass dieses Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit hat, nach Art. 13 der Verordnung Nr. 261/2004 beim Reiseunternehmen Regress zu nehmen [10].

59. Nach alledem schlage ich vor, auf die erste Vorlagefrage zu antworten, dass Art. 3 Abs. 2 Buchst a der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass ein Fluggast über eine „bestätigte Buchung“ verfügen kann, wenn er von einem Reiseunternehmen, mit dem er in einer Vertragsbeziehung steht, einen „anderen Beleg“ im Sinne von Art. 2 Buchst. g dieser Verordnung erhalten hat, der eine Beförderungszusage für einen bestimmten, durch Abflugs- und Ankunftsort, Abflugs- und Ankunftszeit und Flugnummer individualisierten Flug enthält, auch wenn das Reiseunternehmen eine Platzreservierung für diesen Flug bei dem betreffenden Luftfahrtunternehmen weder vorgenommen noch von diesem bestätigt erhalten hat; dies ist nicht der Fall, wenn der Fluggast ein als „Reiseanmeldung“ bezeichnetes Dokument erhalten hat, das nicht Ausdruck einer verbindlichen Zusage des Reiseunternehmens ist, die in diesem Dokument spezifizierte Reiseleistung zu erbringen.

C. Zweite Vorlagefrage

60. Mit seiner zweiten Vorlagefrage in den Rechtssachen C-188/20, Azurair, und C-196/20, Eurowings, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob ein Luftfahrtunternehmen im Verhältnis zu einem Fluggast als „ausführendes Luftfahrtunternehmen“ im Sinne von Art. 2 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 anzusehen ist, wenn dieser Fluggast in einer Vertragsbeziehung mit einem Reiseunternehmen steht, das ihm die Beförderung auf einem bestimmten, durch Abflugs- und Ankunftsort, Abflugs- und Ankunftszeit und Flugnummer individualisierten Flug zugesagt hat, für ihn aber keine Buchung bei dem Luftfahrtunternehmen vorgenommen und somit zu diesem keine Vertragsbeziehung im Hinblick auf diesen Flug begründet hat.

[10] Vgl. hierzu Urteil vom 11. Mai 2017, Krijgsman (C-302/16, EU:C:2017:359, Rn. 29), aus dem hervorgeht, dass „die Erfüllung der Verpflichtungen gemäß der Verordnung Nr. 261/2004 durch das ausführende Luftfahrtunternehmen dessen Recht unbeschadet lässt, nach geltendem Recht bei anderen Personen, von denen der Verstoß des Luftfahrtunternehmens gegen seine Verpflichtungen ausgeht, *auch Dritten*, Regress zu nehmen, wie es Art. 13 dieser Verordnung vorsieht“.

61. Nach der Definition in Art. 2 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 ist „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.

62. Zum einen ergibt sich aus dieser Bestimmung, dass es nicht erforderlich ist, dass das Luftfahrtunternehmen in einer Vertragsbeziehung mit dem betreffenden Fluggast steht, weil es den Flug im Namen einer anderen Person, die in einer Vertragsbeziehung mit dem Fluggast steht, z. B. eines Reiseunternehmens, durchführen oder dies beabsichtigen kann. Erfüllt nämlich ein ausführendes Luftfahrtunternehmen, das in keiner Vertragsbeziehung mit dem Fluggast steht, Verpflichtungen im Rahmen dieser Verordnung, ist nach deren Art. 3 Abs. 5 der Verordnung Nr. 261/2004 davon auszugehen, dass es im Namen der Person handelt, die den Vertrag mit dem betreffenden Fluggast geschlossen hat[11]. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass das Luftfahrtunternehmen im vorliegenden Fall im Namen des Reiseunternehmens gehandelt hat.

63. Zum anderen ergibt sich aus dieser Bestimmung auch, dass das Luftfahrtunternehmen den betreffenden Flug durchführen oder dies beabsichtigen muss. Das vorlegende Gericht fragt sich, wie diese Voraussetzung auszulegen ist. Genauer gesagt möchte es wissen, ob davon ausgegangen werden kann, dass ein Luftfahrtunternehmen einen Flug durchgeführt oder durchzuführen beabsichtigt hat, wenn es von dem Reiseangebot, das das Reiseunternehmen den Fluggästen unterbreitet hat, keine Kenntnis hatte. Nach Auffassung des vorlegenden Gerichts setzt eine solche Absicht notwendigerweise voraus, dass das Reiseunternehmen das Luftfahrtunternehmen zuvor über seinen Willen unterrichtet hat, den betreffenden Fluggast mit einem Flug befördern zu lassen, den dieses Luftfahrtunternehmen interessierten Kreisen anbietet.

64. Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass diese Frage für die Ausgangsverfahren in den Rechtssachen C-188/20, Azurair, und C-196/20, Eurowings, nicht entscheidungserheblich ist. In diesen beiden Ausgangsverfahren hatte das Reiseunternehmen nämlich für die betreffenden Fluggäste tatsächlich Flüge bei dem Luftfahrtunternehmen gebucht. Folglich war das in Rede stehende Luftfahrtunternehmen ab diesem Zeitpunkt als „ausführendes Luftfahrtunternehmen“ im Sinne von Art. 2 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 anzusehen. Daher konnte es nach dieser Verordnung in Anspruch genommen werden. Im Rahmen des vorliegenden Verfahrens geht es allein darum, die Flugpläne für die verschiedenen Flüge zu bestimmen, die das Luftfahrtunternehmen durchzuführen beabsichtigte und tatsächlich durchgeführt hat. Ich räume ein, dass dieser Punkt eher zur dritten Vorlagefrage gehört, werde ihn aber im Folgenden der Vollständigkeit halber prüfen.

65. Wie in den Erwägungen zur Beantwortung der ersten Vorlagefrage dargelegt, stellt Art. 2 Buchst. g der Verordnung Nr. 261/2004 die Buchung eines Fluggasts bei einem Reiseunternehmen einer Buchung beim Luftfahrtunternehmen selbst gleich, was in Verbindung mit Art. 3 Abs. 2 Buchst. a dieser Verordnung bedeutet, dass die vom Reiseunternehmen angegebenen Flugzeiten dem Luftfahrtunternehmen zugerechnet werden müssen.

66. Im Licht dieses Ansatzes ist Art. 2 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 auszulegen. Der bloße Umstand, dass die vom Fluggast beim Reiseunternehmen vorgenommene Buchung Flugzeiten enthält, die vom Luftfahrtunternehmen im Rahmen der internen Buchung zwischen

[11] Vgl. Urteil vom 26. März 2020, Primera Air Scandinavia (C-215/18, EU:C:2020:235, Rn. 48 und 49).

diesen Unternehmen nicht bestätigt wurden, reicht nicht aus, um davon auszugehen, dass die Voraussetzungen dieser Vorschrift nicht erfüllt sind. Genauer gesagt steht dieser Umstand nicht der Feststellung entgegen, dass das Luftfahrtunternehmen den in Rede stehenden Flug „im Namen einer anderen … Person, die mit dem … Fluggast in einer Vertragsbeziehung steht", d. h. im Namen des Reiseunternehmens, „durchführt oder durchzuführen beabsichtigt".

67. Der Umstand, dass das Reiseunternehmen seine Buchung bei dem Luftfahrtunternehmen erst vorgenommen hat, nachdem die Fluggäste die Reise (die die Beförderung im Luftverkehr einschließt) bei ihm gebucht hatten, ist meines Erachtens für die Einstufung als „ausführendes Luftfahrtunternehmen" im Sinne von Art. 2 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 ohne Belang, weil diese Bestimmung keinen Hinweis darauf enthält, dass diese Vorgänge in einer bestimmten zeitlichen Reihenfolge erfolgen müssten.

68. Im Licht dieser Erwägungen schlage ich vor, auf die zweite Vorlagefrage zu antworten, dass der bloße Umstand, dass die für den betreffenden Flug vorgenommene Buchung des Reiseunternehmens beim Luftfahrtunternehmen nicht mit den Abflug- oder Ankunftszeiten bestätigt wurde, die in der Buchung des Fluggasts beim Reiseunternehmen angegeben waren, oder dass diese Buchung des Reiseunternehmens erst nach der Buchung des Fluggasts vorgenommen wurde, nicht ausschließt, dass das Luftfahrtunternehmen im Verhältnis zu einem solchen Fluggast „ausführendes Luftfahrtunternehmen" im Sinne von Art. 2 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 sein kann.

D. Dritte Vorlagefrage

69. Mit seiner dritten Vorlagefrage in den Rechtssachen C-188/20, Azurair, und C-196/20, Eurowings, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob sich die „planmäßige Ankunftszeit" eines Fluges im Sinne von Art. 2 Buchst. h, Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 für die Zwecke der Ausgleichsleistung aus einem „anderen Beleg" im Sinne von Art. 2 Buchst. g dieser Verordnung ergeben kann, den ein Reiseunternehmen einem Fluggast ausgestellt hat, oder ob dafür auf den Flugschein im Sinne von Art. 2 Buchst. f dieser Verordnung abzustellen ist.

70. Zunächst ist klarzustellen, dass sich die Vorlagefrage im Gegensatz zu dem, was sie zu suggerieren scheint, nicht auf mögliche Abweichungen zwischen den Angaben im „anderen Beleg" und den Angaben auf dem „Flugschein" bezieht. Wie sich aus den Angaben in der Vorlageentscheidung ergibt, besteht das Problem vielmehr darin, dass es im vorliegenden Fall kein Dokument gibt, das eindeutig als „Flugschein" identifiziert werden könnte [12].

71. Die Vorlagefrage zielt somit eher darauf ab, zu klären, ob nur ein „Flugschein" ein für die Bestimmung der „planmäßigen Ankunftszeit" maßgebliches Dokument sein kann oder ob hierfür auch ein „anderer Beleg" in Betracht kommt. Meines Erachtens gibt es keinen berechtigten Grund, diese zweite Möglichkeit auszuschließen. Wie ich im Folgenden ausführlicher erläutern werde, beruhen die vom vorlegenden Gericht gegen die zweite Möglichkeit vorgebrachten Argumente meines Erachtens auf einer fehlerhaften Auslegung.

[12] Vgl. Abschnitt III Punkt 3, Abs. 3 der Vorlageentscheidung in der Rechtssache C-188/20, Azurair.

72. Erstens geht das vorlegende Gericht offenbar davon aus, dass die „planmäßige Ankunftszeit“ nur anhand eines „Flugscheins“ festgestellt werden kann. Es verweist insoweit auf das Urteil Folkerts [13], in dem der Gerichtshof entschieden hat, dass eine Verspätung für die Zwecke der in Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Ausgleichszahlung anhand der planmäßigen Ankunftszeit am Endziel zu beurteilen sei. Das vorlegende Gericht weist darauf hin, dass der Gerichtshof in Rn. 34 dieses Urteils in Bezug auf den Begriff „Endziel“ auf die Definition in Art. 2 Buchst. h dieser Verordnung verwiesen hat. Nach dieser Bestimmung bezeichnet „Endziel“ den Zielort auf dem am Abfertigungsschalter vorgelegten „Flugschein“ bzw. bei direkten Anschlussflügen den Zielort des letzten Fluges. Das vorlegende Gericht weist darauf hin, dass der Gerichtshof bei der Bestimmung des „Endziels“ auf den „Flugschein“ im Sinne von Art. 2 Buchst f der Verordnung Nr. 261/2004 abgestellt und gerade nicht auf den Begriff „anderer Beleg“ zurückgegriffen habe, der Teil der Definition der „Buchung“ in Art. 2 Buchst. g dieser Verordnung sei.

73. Zu diesem Argument ist festzustellen, dass es keinen objektiven Grund für die Annahme gibt, dass die Flugzeiten nur auf einem „Flugschein“ angegeben werden können. Nach der Definition in Art. 2 Buchst. f der Verordnung Nr. 261/2004 werden die Flugscheine „von dem Luftfahrtunternehmen oder dessen zugelassenem Vermittler ausgegeben oder genehmigt“. In dieser Bestimmung werden Reiseunternehmen nicht erwähnt. Die Auffassung, dass nur die auf einem „Flugschein“ angegebenen Flugzeiten maßgeblich seien, liefe somit darauf hinaus, dass ein Ausgleichsanspruch von vornherein ausgeschlossen wäre, wenn die betreffenden Flüge Teil einer Pauschalreise sind.

74. Dies war jedoch offensichtlich nicht die Absicht des Unionsgesetzgebers. Im Gegenteil räumt die Verordnung Nr. 261/2004, wie bereits im Rahmen der Prüfung der ersten Vorlagefrage ausgeführt, den Flugzeiten, die in einer bei einem Reiseunternehmen vorgenommenen Buchung angegeben sind, und den Flugzeiten, die in Informationen, die dem Fluggast von einem Luftfahrtunternehmen im Fall eines unmittelbaren Vertragsverhältnisses zur Verfügung gestellt werden, denselben Rang ein. Für eine solche Auslegung sprechen meines Erachtens der Wortlaut von Art. 2 Buchst. g und insbesondere von Art. 3 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004 sowie das gesetzgeberische Ziel, den Verbraucher als am Verhältnis zwischen dem Reiseunternehmen und dem Luftfahrtunternehmen nicht beteiligte Drittpartei zu schützen.

75. Diese Auslegung muss sich auf die Bestimmung der „planmäßigen Ankunftszeit“ in dem Sinne auswirken, dass sich diese Zeit aus der Buchung eines Fluggasts bei einem Reiseunternehmen ergeben kann. Eine unmittelbare Vertragsbeziehung zwischen dem Fluggast und dem Luftfahrtunternehmen ist nicht erforderlich, so dass es auch keines Flugplans bedarf, der dem Fluggast von diesem Luftfahrtunternehmen mitgeteilt wird. Da Art. 2 Buchst. g der Verordnung Nr. 261/2004 das Vorhandensein eines „anderen Belegs“ (als des „Flugscheins“) als Nachweis für eine „bestätigte Buchung“ anerkennt, muss sich folglich auch der Zeitpunkt der „planmäßigen Ankunft“ für die Zwecke der Ausgleichszahlung wegen Annullierung oder großer Verspätung aus diesem Dokument ergeben können.

76. Zweitens macht das vorlegende Gericht geltend, solange keine Buchung oder, genauer gesagt, keine Buchung eines Platzes für den betreffenden Flug vorliege, könne ein Luftfahrtunternehmen einen Linienflug ändern oder beschließen, ihn nicht durchzuführen, ohne dass sich daraus ein

[13] Urteil vom 26. Februar 2013 (C-11/11, EU:C:2013:106).

Anspruch auf Ausgleichszahlung ableiten lasse. Das vorlegende Gericht folgert daraus, dass ein „anderer Beleg", der vor einer solchen Buchung ausgestellt worden sei, keinen Anspruch auf Ausgleichszahlung begründen könne.

77. Ich kann mir schwerlich vorstellen, dass die Angaben in einer bei einem Reiseunternehmen vorgenommenen Buchung für die Zwecke von Ausgleichsansprüchen irrelevant sein sollen, wenn die betreffende Buchung erfolgte, bevor das Reiseunternehmen die entsprechenden Plätze bei dem Luftfahrtunternehmen gebucht hatte. Zum einen ist darauf hinzuweisen, dass der Gedanke, dass die Buchungen beim Reiseunternehmen und beim Luftfahrtunternehmen in einer bestimmten zeitlichen Reihenfolge erfolgen müssen, keine Grundlage in der Verordnung Nr. 261/2004 findet. Zum anderen besteht meines Erachtens kein Zweifel daran, dass die Interessen des Verbrauchers, der einen „Flugschein" oder einen „anderen Nachweis" erhalten hat, der eine Zusage enthält, ihn auf einem bestimmten, durch Abflugs- und Ankunftsort, Abflugs- und Ankunftszeit und Flugnummer individualisierten Flug zu befördern, schutzwürdig sind.

78. Abschließend möchte ich darauf hinweisen, dass die Bezugnahme auf das Urteil Folkerts [14], auf das sich das vorlegende Gericht beruft, die vorstehenden Erwägungen nicht entkräftet, weil sich die besonderen Probleme, die sich in jener Rechtssache aus der Einschaltung eines Reiseunternehmens ergaben, in der vorliegenden Rechtssache nicht stellen. Das Urteil Folkerts enthält keinen spezifischen Hinweis, der den vorstehenden Erwägungen entgegenstünde. Außerdem kann ich nicht erkennen, inwiefern dieses Urteil für die Frage, um die es in der vorliegenden Rechtssache geht, als relevant anzusehen sein soll.

79. Im Licht der vorstehenden Erwägungen schlage ich vor, auf die dritte Vorlagefrage zu antworten, dass sich die „planmäßige Ankunftszeit" eines Fluges im Sinne von Art. 2 Buchst. h, Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 je nach den Umständen des Falles auch aus einem „anderen Beleg" im Sinne von Art. 2 Buchst. g dieser Verordnung ergeben kann, den ein Reiseunternehmen einem Fluggast ausgestellt hat.

E. Vierte Vorlagefrage

80. Mit seiner vierten Frage in der Rechtssache C-188/20, Azurair, die der ersten Frage in der Rechtssache C-146/20, Corendon Airlines, entspricht, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob ein Flug als „annulliert" im Sinne von Art. 2 Buchst. l und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 angesehen werden kann, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen den Flug um mindestens zwei Stunden und zehn Minuten am selben Tag vorverlegt.

81. Bevor ich mit der Prüfung der dem Gerichtshof vorgelegten Fragen beginne, ist eine Reihe von Klarstellungen zum tatsächlichen Rahmen der Rechtssachen geboten. Aus den Angaben in der Vorlageentscheidung in der Rechtssache C-188/20, Azurair, geht hervor, dass es sich um eine Zeitspanne von „zwei Stunden und fünfzig Minuten" und nicht von „zwei Stunden und zehn Minuten" handelt, wie in der vierten Vorlagefrage angegeben [15]. Zur ersten Vorlagefrage in der Rechtssache C-146/20, Corendon Airlines, die mit dieser vierten Vorlagefrage fast identisch ist, ist ferner festzustellen, dass der in dieser Rechtssache in Rede stehende Flug um „eine Stunde

[14] Urteil vom 26. Februar 2013 (C 11/11, EU:C:2013:106).

[15] Vgl. Abschnitt II Punkt 3 und Abschnitt IV Punkt 3 der Vorlageentscheidung in der Rechtssache C-188/20, Azurair.

und vierzig Minuten“ vorverlegt wurde. Unabhängig von der exakten Zeitspanne ist für die Prüfung der Vorlagefragen jedenfalls davon auszugehen, dass die Flüge um weniger als drei Stunden vorverlegt wurden.

82. Zum Begriff „Annullierung“, auf den das vorlegende Gericht Bezug nimmt, ist festzustellen, dass er nach Art. 2 Buchst. l der Verordnung Nr. 261/2004 so zu verstehen ist, dass er „die Nichtdurchführung eines geplanten Fluges“ bezeichnet, „für den zumindest ein Platz reserviert war“. Da diese Definition auf dem Umstand beruht, dass ein Flug nicht durchgeführt wurde, ist der Begriff „Flug“ zu untersuchen, der mangels einer Definition in dieser Verordnung vom Gerichtshof ausgelegt worden ist. Nach dieser Rechtsprechung handelt es sich bei einem „Flug“ um einen Luftbeförderungsvorgang, der somit in gewisser Weise eine „Einheit“ dieser Beförderung darstellt, die von einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird, das die entsprechende Flugroute festlegt [16]. Der Gerichtshof hat ferner klargestellt, dass die Flugroute ein wesentliches Element des Fluges ist, der nach einem von dem Luftfahrtunternehmen im Voraus aufgestellten Flugplan durchgeführt wird [17].

83. Außerdem ergibt sich aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs, dass zwischen einem geplanten Flug, der „nicht durchgeführt wurde“, und einer „Verspätung“ zu unterscheiden ist, wobei der erste Fall dadurch gekennzeichnet ist, dass „die Planung des ursprünglichen Fluges aufgegeben wird“ [18]. Nach Art. 2 Buchst. l der Verordnung Nr. 261/2004 ist die „Annullierung“ im Gegensatz zur „Verspätung“ Folge der Nichtdurchführung eines geplanten Fluges. Wenn daher die Fluggäste mit einem Flug befördert werden, dessen Abflugzeit sich gegenüber der ursprünglich geplanten Abflugzeit verzögert, kann der Flug nur dann als „annulliert“ angesehen werden, wenn das Luftfahrtunternehmen die Fluggäste mit einem anderen Flug befördert, dessen Planung von der des ursprünglich geplanten Fluges abweicht.

84. Die „Vorverlegung“ von Flügen wird in der Verordnung Nr. 261/2004 nicht ausdrücklich angesprochen. Mehrere Bestimmungen dieser Verordnung lassen jedoch den Schluss zu, dass der Unionsgesetzgeber eine erhebliche Vorverlegung von Flügen vermeiden wollte. Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. ii dieser Verordnung sieht nämlich vor, dass die Fluggäste Ausgleichsleistungen nach den anderen Bestimmungen derselben Verordnung erhalten, es sei denn, „sie werden über die Annullierung in einem Zeitraum zwischen zwei Wochen und sieben Tagen vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet und erhalten ein Angebot zur anderweitigen Beförderung, das es ihnen ermöglicht, *nicht mehr als zwei Stunden vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen* und ihr Endziel höchstens vier Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit zu erreichen“. Nach Ziff. iii dieser Bestimmung ist ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen auch dann ausgeschlossen, wenn die Fluggäste „über die Annullierung weniger als sieben Tage vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet [werden] und ein Angebot zur anderweitigen Beförderung [erhalten], 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“ [19].

85. Diese Anhaltspunkte veranlassen mich zu der Annahme, dass der Unionsgesetzgeber implizit anerkannt hat, dass die „erhebliche Vorverlegung“ eines Fluges den Fluggästen ebenso schwerwiegende Unannehmlichkeiten bereiten kann wie eine „Verspätung“, weil sie ihnen die Möglichkeit nimmt, frei über ihre Zeit zu verfügen, ihren (privaten, beruflichen

[16] Vgl. Urteil vom 10. Juli 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, Rn. 40).

[17] Vgl. Urteile vom 19. November 2009, Sturgeon u. a. (C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 30), und vom 13. Oktober 2011, Sousa Rodríguez u. a. (C-83/10, EU:C:2011:652, Rn. 27).

[18] Vgl. Urteil vom 13. Oktober 2011, Sousa Rodríguez u. a. (C-83/10, EU:C:2011:652, Rn. 33 ff.).

[19] Hervorhebung nur hier.

und staatsbürgerlichen) Verpflichtungen nachzukommen und ihre Reise nach ihren Bedürfnissen und Präferenzen zu gestalten. Wie mehrere Beteiligte in ihren schriftlichen Erklärungen geltend gemacht haben, ist nämlich eine Vielzahl von Fällen denkbar, in denen sich die Vorverlegung der Abflugzeit eines Fluges für den Fluggast als besonders problematisch erweisen kann. Dies ist insbesondere der Fall, wenn der Flug um *mehrere Stunden* vorverlegt wird und dies den Fluggast möglicherweise zwingt, geplante Termine abzusagen, Jahresurlaub zu beantragen, um seinem Arbeitsplatz fernbleiben zu können, eine vorübergehende Unterkunft zu suchen oder Transportmittel zu organisieren, um sich rechtzeitig zum Flughafen begeben zu können. Da der Durchschnittsverbraucher Flüge in der Regel in Abhängigkeit davon bucht, wann er abkömmlich ist, kann eine „erhebliche Vorverlegung" des gebuchten Fluges die Planung seines täglichen Lebens spürbar stören.

86. Dies vorausgeschickt, ist darauf hinzuweisen, dass selbst eine Vorverlegung um *nur wenige Stunden* schwerwiegende Folgen haben kann, weil der Fluggast normalerweise aufgefordert wird, ein bis drei Stunden im Voraus am Flughafen einzutreffen, um einzuchecken und die Sicherheitskontrollen zu durchlaufen. Diese Vorgänge können je nach Sicherheitslage, Passagieraufkommen und Auslastung des Flughafens eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen. Es ist daher nicht auszuschließen, dass sich ein Fluggast, der nicht ordnungsgemäß über die vorgezogene Abflugzeit informiert wurde, nicht rechtzeitig an Bord des Flugzeugs begeben kann, selbst wenn er alle normalerweise erforderlichen Vorkehrungen getroffen hat [20]. Einen Flug unter den oben beschriebenen Umständen zu verpassen, dürfte eine der ärgerlichsten Situationen sein, die man sich als Fluggast vorstellen kann. So gesehen können die Unannehmlichkeiten, die mit der „Vorverlegung" eines Fluges verbunden sind, sogar schwerwiegender sein als diejenigen, die durch die bloße „Verspätung" eines Fluges hervorgerufen werden [21].

87. Zum einen sollen die Bestimmungen des Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. ii und iii der Verordnung Nr. 261/2004, wie oben ausgeführt, ganz offensichtlich verhindern, dass die Abflugzeit unter den genannten Umständen um mehr als ein bis zwei Stunden vorverlegt wird, was als Absicht des Unionsgesetzgebers verstanden werden kann, eine „erhebliche Vorverlegung" der Flüge zu vermeiden. Zum anderen liegt auf der Hand, dass nicht jede Vorverlegung der Abflugzeit für die Fluggäste zu „spürbaren" Unannehmlichkeiten führt, die Maßnahmen zum Schutz ihrer Interessen erfordern. Folglich ist zwischen „erheblichen" Vorverlegungen und solchen zu unterscheiden, die als „geringfügig" bezeichnet werden können. Darauf werde ich im weiteren Verlauf meiner Prüfung zurückkommen.

88. Da die „Vorverlegung" der Abflugzeit eines Fluges für die Fluggäste sehr spezifische Probleme mit sich bringt, die sich von denen einer „Verspätung" unterscheiden, erfordert dieser Fall meines Erachtens eine Lösung, die den Bedürfnissen der Fluggastbeförderung angepasst ist. Der Umstand, dass die „Vorverlegung" von Flügen in der Verordnung Nr. 261/2004 im Gegensatz zu den Fällen der „Nichtbeförderung", der „Annullierung" und der „großen Verspätung" eines Fluges nicht unmittelbar angesprochen wird, hindert den Gerichtshof nicht daran, im Wege der Auslegung eine Lösung zu finden, die dazu beiträgt, die vom Unionsgesetzgeber festgelegten

[20] Vgl. hierzu Arnold, K., „EU Air Passenger Rights: Assessment of the Proposal of the European Commission for the Amendment of Regulation (EC) 261/2004 and of Regulation (EC) 2027/97", *Air and Space Law*, 2013, Nr. 6, S. 418, der bedauert, dass die Verordnung Nr. 261/2004 keine Bestimmungen enthält, die sich ausdrücklich auf diesen Fall beziehen und insbesondere die Verpflichtungen der Luftfahrtunternehmen gegenüber den Fluggästen sowie deren Betreuungsanspruch festlegen. Der Verfasser spricht sich für eine Reform dieser Verordnung aus.

[21] Vgl. in diesem Sinne Hopperdietzel, H., *Fluggastrechte-Verordnung*, 18. Aufl., München 2021, Art. 6, Rn. 29, der argumentiert, dass die Vorverlegung eines Fluges (ebenso wie die „große Verspätung") das Recht einer Person, ihre eigenen Angelegenheiten frei und ohne Störung durch Dritte zu regeln, erheblich beeinträchtigt. Nach Ansicht des Verfassers sind diese Unannehmlichkeiten sogar gravierender als diejenigen, die durch die Verlängerung der Reisezeit aufgrund einer Flugverspätung entstehen.

Ziele zu erreichen. In Ermangelung detaillierterer Regelungen oder praktischer Leitlinien, die den Begriff der „Vorverlegung“ eines Fluges klären, ist es nämlich Aufgabe des Gerichtshofs, seine Rolle als höchste Auslegungsinstanz für das Unionsrecht wahrzunehmen und im Interesse der Rechtssicherheit Antworten zu geben. Da die Vorverlegung von Flügen im Bereich der Beförderung von Fluggästen offenbar recht häufig vorkommt, wie die vorliegenden Rechtssachen zeigen, wäre es meines Erachtens nicht hinnehmbar, eine Rechtsunsicherheit fortbestehen zu lassen.

89. Wie ich im Folgenden erläutern werde, bin ich der Auffassung, dass die „Vorverlegung“ eines Fluges, sofern sie ein bestimmtes zeitliches Ausmaß erreicht und daher als „erheblich“ bezeichnet werden kann, rechtlich als ein spezieller Fall des allgemeineren Begriffs der „Annullierung“ im Sinne von Art. 2 Buchst. l der Verordnung Nr. 261/2004 zu behandeln ist. Dagegen kommt eine Einstufung als „Verspätung“ oder zumindest eine Gleichstellung mit diesem speziell geregelten Fall nicht in Betracht, weil ein solcher Ansatz zu einer Auslegung der Bestimmungen dieser Verordnung *contra legem* führen würde und daher offensichtlich dem Willen des Unionsgesetzgebers zuwiderliefe. Zudem unterscheidet sich, wie in den vorliegenden Schlussanträgen bereits ausgeführt[22], die Art der Unannehmlichkeiten, zu denen eine „Vorverlegung“ der Abflugzeit eines Fluges führt, erheblich von denen, die eine „Verspätung“ mit sich bringt. Folglich bieten die Bestimmungen, die die Fluggastrechte bei Verspätung eines Fluges regeln, meines Erachtens keine angemessene Lösung. Aus diesen Gründen erscheint mir der Rückgriff auf eine Analogie, wie ihn die deutsche Regierung vorschlägt, unangemessen zu sein.

90. Obwohl der Gerichtshof noch keine Gelegenheit hatte, über die Problematik der „Vorverlegung“ von Flügen zu entscheiden, bin ich der Ansicht, dass die Rechtsprechung des Gerichtshofs zum Begriff „Annullierung“ nützliche Anhaltspunkte für die Prüfung dieser Frage enthält. Nach dieser Rechtsprechung stellen „Verspätungen“ am Endziel nicht immer eine „Annullierung“ dar, weil sie nicht zwangsläufig auf eine Änderung des Flugplans zurückzuführen sind. Dagegen stellt jede „erhebliche Vorverlegung“ eines Fluges eine Abweichung vom ursprünglichen Flugplan des gebuchten Fluges dar.

91. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Flugplan eines jeden Fluges aus der planmäßigen Flugstrecke und den planmäßigen Abflug- und Ankunftszeiten besteht. Im Gegensatz zu verspäteten Flügen, deren verzögerte Abflugzeit vom Luftfahrtunternehmen weder „geplant“ noch in der Regel von ihm beeinflusst wird und bei denen die Verspätung erst im Lauf der Ereignisse erkennbar wird, ist die Vorverlegung eines Fluges in der Regel durch die *aktive Planung* des Luftfahrtunternehmens gekennzeichnet. Die Vorverlegung eines Fluges ist mit anderen Worten *durch eine aktive Entscheidung des Luftfahrtunternehmens gekennzeichnet, den ursprünglichen Flugplan eines Fluges zu ändern*, während eine Verspätung oft weder vorhergesehen noch im Voraus geplant wird. Während eine Verspätung ohne jegliche Mitwirkung des Luftfahrtunternehmens eintreten kann, ist dies bei der Vorverlegung eines Fluges, die eine Entscheidung des Luftfahrtunternehmens erfordert, offenbar nicht der Fall.

92. Aus den oben dargelegten Gründen bin ich der Auffassung, dass die „erhebliche Vorverlegung“ eines Fluges, soweit darin eine „Aufgabe der ursprünglichen Planung“ im Sinne der oben angeführten Rechtsprechung[23] gesehen werden kann, als „Annullierung“ im Sinne von Art. 2 Buchst. l der Verordnung Nr. 261/2004 anzusehen ist.

[22] Siehe Nrn. 85 und 86 der vorliegenden Schlussanträge.

[23] Siehe Nr. 83 der vorliegenden Schlussanträge.

93. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die Unannehmlichkeiten, die eine „erhebliche Vorverlegung" eines Fluges mit sich bringt, *vom Fluggast häufig als „Annullierung" empfunden werden können*. Dies ist sicherlich dann der Fall, wenn der Fluggast sich, obwohl er alle normalerweise erforderlichen Vorkehrungen getroffen hat, *nicht in der Lage sieht, sich rechtzeitig an Bord des Flugzeugs zu begeben*. Das Gleiche gilt meines Erachtens, wenn die Änderung der Abflugzeit zu einer *übermäßigen Belastung* für den Fluggast führt und ihn zwingt, ursprünglich nicht vorgesehene Vorkehrungen zu treffen, um den Flug antreten zu können. In derartigen Fällen sieht sich der Fluggast in aller Regel mit der *Unmöglichkeit konfrontiert, sich auf den geänderten Flugplan einzustellen*. Es wäre aber unbillig, diesen Umstand dem Fluggast anzulasten und ihm die Folgen aufzubürden, nämlich den Verlust der Beförderung im Luftverkehr sowie jeder Möglichkeit, eine Ausgleichsleistung nach der Verordnung Nr. 261/2004 zu erhalten. In diesen Fällen erscheint es folgerichtiger, davon auszugehen, dass der ursprünglich geplante Flug aufgrund einer Entscheidung des Luftfahrtunternehmens „annulliert" wurde, und so die Möglichkeit zu eröffnen, einen Anspruch auf Ausgleichsleistung geltend zu machen.

94. Da die Fluggäste unter den in der vorstehenden Nummer beschriebenen Umständen dem einseitigen Eingriff des Luftfahrtunternehmens in die Planung ihres Fluges *machtlos gegenüberstehen*, ähnlich wie die Fluggäste, die von einer Entscheidung des Luftfahrtunternehmens, ihren Flug zu annullieren, betroffen sind, halte ich im Licht des Gleichbehandlungsgrundsatzes einen *einheitlichen Ansatz* für die Anerkennung der Fluggastrechte für erforderlich. Wie der Gerichtshof im Urteil Sturgeon [24] festgestellt hat, ist die Verordnung Nr. 261/2004 im Einklang mit dem gesamten Primärrecht auszulegen, darunter auch mit diesem Grundsatz [25]. Aus meiner Sicht gibt es keine objektive Erwägung, die einen anderen Ansatz rechtfertigen könnte.

95. Wenn die „erhebliche Vorverlegung" der Abflugzeit einer „Annullierung" gleichzusetzen ist, wie ich es in den vorliegenden Schlussanträgen vorschlage, stellt sich sodann die Frage, wie die Fälle zu bestimmen sind, die als „erheblich" eingestuft werden und einen Ausgleichsanspruch nach Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 begründen können. Es müssen geeignete Kriterien entwickelt werden, anhand deren diese Fälle von weniger schwerwiegenden und damit „geringfügigen" Fällen unterschieden werden können, die nicht zu einer solchen Ausgleichspflicht führen. Ich werde im Folgenden einige Gesichtspunkte darlegen, die zu berücksichtigen sind.

96. Erstens müssen die zu entwickelnden Kriterien meines Erachtens eine gewisse „Flexibilität" gewährleisten, um allen relevanten Umständen des Einzelfalls Rechnung zu tragen. Die Vielfalt der Umstände, die im Bereich des Luftverkehrs auftreten können, macht es nämlich äußerst schwierig, ein einziges Kriterium aufzustellen, das universell anwendbar ist. Die Würdigung des Sachverhalts anhand von „Leitkriterien", die der Gerichtshof entwickelt, sollte in die Zuständigkeit des nationalen Gerichts fallen, da es über eine bessere Kenntnis der Akten verfügt.

97. Zweitens wäre die Einführung eines Systems, das der in Art. 6 der Verordnung Nr. 261/2004 für „Verspätungen" vorgesehenen Regelung nahekommt und Schwellenwerte (Stunden der Vorverlegung) festlegt, ohne den Einzelfall zu berücksichtigen, ein übermäßig starrer Ansatz.

[24] Urteil vom 19. November 2009 (C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716).

[25] Vgl. hierzu Urteil vom 19. November 2009, Sturgeon u. a. (C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 48 ff.), in dem der Gerichtshof festgestellt hat, dass die von den Fluggästen im Fall einer „Annullierung" und einer „großen Verspätung" erlittenen Schäden einander entsprechen. Der Gerichtshof ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die Fluggäste „verspäteter" und die „annullierter" Flüge wegen des Grundsatzes der Gleichbehandlung nicht unterschiedlich behandelt werden dürfen. Folglich hat der Gerichtshof entschieden, dass die Fluggäste „verspäteter" Flüge den in Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Anspruch auf Ausgleich geltend machen können, wenn sie wegen solcher Flüge einen Zeitverlust von drei Stunden oder mehr erleiden, d. h., wenn sie ihr Endziel nicht früher als drei Stunden nach der von dem Luftfahrtunternehmen ursprünglich geplanten Ankunftszeit erreichen.

Überdies ist darauf hinzuweisen, dass die Vorverlegung der Abflugzeit eher einer „Annullierung" als einer „Verspätung" gleichkommt. Wie in den vorliegenden Schlussanträgen bereits ausgeführt[26], stellt die „Vorverlegung" eines Fluges in Wirklichkeit eine spezielle Fallgestaltung des allgemeineren Begriffs „Annullierung" im Sinne von Art. 2 Buchst. l der Verordnung Nr. 261/2004 dar. Art. 6 der Verordnung Nr. 261/2004 stellt daher keinen geeigneten Bezugspunkt für die Aufstellung von Kriterien dar. So bietet die Verordnung Nr. 261/2004 keine Rechtsgrundlage für die Schaffung eines entsprechenden Systems im Wege der Rechtsprechung.

98. Drittens ist zu berücksichtigen, dass das Ziel der Verordnung Nr. 261/2004 ausweislich ihrer Erwägungsgründe 1, 2 und 4 darin besteht, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste und Verbraucher sicherzustellen, indem ihre Rechte in bestimmten „Situationen, die für sie ein Ärgernis sind und ihnen große Unannehmlichkeiten verursachen", gestärkt werden und ihnen standardisiert und sofort Ersatz geleistet wird[27]. Da jede „Vorverlegung" eines Fluges grundsätzlich Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten mit sich bringen kann, sollten nur die Fälle ins Auge gefasst werden, die aufgrund ihrer Schwere einen Ausgleich verdienen. Es muss mit anderen Worten eine Wechselbeziehung zwischen den vom Fluggast geltend gemachten Unannehmlichkeiten und der von ihm geforderten Ausgleichsleistung bestehen[28]. Ein Ausgleich sollte daher ausgeschlossen werden, wenn die Vorverlegung des Fluges keinen (oder fast keinen) Einfluss darauf hat, wie der Fluggast seine eigenen Angelegenheiten regelt und insbesondere seine Reise vorbereitet. Im Rahmen meiner Analyse habe ich einige Beispiele für schwerwiegende Unannehmlichkeiten angeführt, die durch eine „erhebliche" Vorverlegung eines Fluges verursacht werden können[29]. Diese Beispiele können als Ausgangspunkt für einen von der Rechtsprechung zu entwickelnden Katalog von Umständen dienen, die grundsätzlich einen Anspruch auf Ausgleichsleistung begründen.

99. In Anbetracht der vorstehenden Erwägungen bin ich der Auffassung, dass auf eine „Annullierung" zu schließen ist, wenn die Vorverlegung des Fluges so „erheblich" ist, dass nicht davon ausgegangen werden kann, dass es einem Fluggast, der seine Vorkehrungen am ursprünglichen Flugplan ausgerichtet hat, noch gelungen wäre, diesen Flug anzutreten. Im Rahmen der vom nationalen Gericht vorzunehmenden Prüfung werden die relevanten Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen sein, insbesondere der den Fluggästen empfohlene Zeitpunkt, zu dem sie sich vor dem Abflug am Flughafen einfinden sollen. Insoweit wird man sagen können, dass die Beeinträchtigung des Fluggasts umso schwerer wiegt, je erheblicher die Vorverlegung ist[30]. Das nationale Gericht wird auch zu prüfen haben, ob der Fluggast ordnungsgemäß und rechtzeitig über die Änderung des Flugplans in einer Weise informiert wurde, die es ihm ermöglicht, sich auf den geänderten Flugplan einzustellen. Wäre ein Fluggast angesichts dieser Umstände normalerweise nicht in der Lage, einen vorverlegten Flug anzutreten, stellt die Vorverlegung des Fluges einen „Alternativflug" und somit eine „Annullierung" dar.

[26] Siehe Nr. 89 der vorliegenden Schlussanträge.

[27] Vgl. Urteile vom 22. Juni 2016, Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, Rn. 26), und vom 22. April 2021, Austrian Airlines (C-826/19, EU:C:2021:318, Rn. 26).

[28] Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 19. November 2009, Sturgeon u. a. (C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 44), in dem der Gerichtshof die Verknüpfung zwischen dem Fall einer „großen Verzögerung" und dem Anspruch auf Ausgleich herausgestellt hat.

[29] Siehe Nrn. 85 und 86 der vorliegenden Schlussanträge.

[30] Vgl. in diesem Sinne Hopperdietzel, H., *Fluggastrechte-Verordnung*, 18. Aufl., München 2021, Art. 6 Rn. 29, der die Auffassung vertritt, dass eine Vorverlegung *um mehr als drei Stunden* als „erheblich" anzusehen ist und somit zu einer Ausgleichsleistung führt. Der Verfasser spricht sich für eine entsprechende Anwendung der für die „große Verspätung" maßgeblichen Drei-Stunden-Schwelle aus. Vgl. auch Maruhn, J., *Fluggastrechte-Verordnung*, 1. Aufl., Berlin 2016, Vorbemerkungen zu den Art. 5 und 6, Rn. 9, der die Auffassung vertritt, dass eine Vorverlegung eines Fluges um *mehrere Stunden* als Annullierung des Fluges angesehen werden sollte.

100. Zu den Umständen in der Rechtssache C-188/20, Azurair, ist festzustellen, dass der betreffende Flug gegenüber den Angaben, die das Reiseunternehmen den Fluggästen gemacht hatte, um sechs Stunden und 50 Minuten vorverlegt wurde [31]. Vergleicht man die tatsächliche Abflugzeit mit den Angaben, die das Luftfahrtunternehmen dem Reiseunternehmen gemacht haben will, ergibt sich eine Differenz von zwei Stunden und 50 Minuten, während in der Vorlagefrage von zwei Stunden und zehn Minuten die Rede ist. Man wird davon ausgehen können, dass selbst im günstigsten Fall, in dem der Fluggast vorsorglich zwei Stunden vor der Abflugzeit am Flughafen eintrifft, die Zeit nicht ausgereicht hätte, um die erforderlichen Formalitäten zu erledigen, d. h., einzuchecken, die Sicherheitskontrollen zu durchlaufen und das Flugzeug gemäß den Anweisungen des Luftfahrtunternehmens zu besteigen.

101. Daraus folgt, dass es dem Fluggast im vorliegenden Fall nicht gelungen wäre, seinen Flug anzutreten, wenn er nicht rechtzeitig unterrichtet worden war. Vorbehaltlich der vom nationalen Gericht zu treffenden Feststellungen ist die Vorverlegung der Abflugzeit daher als „erheblich" anzusehen und somit einer „Annullierung" vergleichbar.

102. Ich schlage vor, auf die vierte Vorlagefrage zu antworten, dass eine Annullierung eines Fluges im Sinne von Art. 2 Buchst. l und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 vorliegt, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen den im Rahmen einer Pauschalreise gebuchten Flug um mindestens zwei Stunden vorverlegt.

F. Fünfte Vorlagefrage

103. Mit seiner fünften Frage in der Rechtssache C-188/20, Azurair, die der einzigen Frage in der Rechtssache C-270/20, Austrian Airlines, entspricht, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob sich das Luftfahrtunternehmen, sofern die Vorverlegung eines Fluges als „Annullierung" im Sinne von Art. 5 der Verordnung Nr. 261/2004 in Verbindung mit deren Art. 2 Buchst. l anzusehen sein sollte, auf eine Kürzung der Ausgleichszahlung nach Art. 7 Abs. 2 dieser Verordnung berufen kann, wenn der Zeitpunkt, auf den der Flug vorverlegt wurde, innerhalb der in dieser Bestimmung genannten Grenzen liegt.

104. Nach Art. 7 Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 kann das Luftfahrtunternehmen die in Abs. 1 vorgesehene Ausgleichszahlung um 50 % kürzen, wenn eine anderweitige Beförderung zum Endziel mit einem Alternativflug angeboten wird, dessen Ankunftszeit die „planmäßige Ankunftszeit des ursprünglich gebuchten Fluges" nicht um eine maximale Zeitspanne überschreitet, die nach Maßgabe der vom Flug abgedeckten Entfernung bestimmt wird.

105. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass Ausgangspunkt dieser Bestimmung das Ausmaß der „Verspätung" bei Ankunft des Fluggasts ist. Dies ergibt sich eindeutig aus dem Wortlaut von Art. 7 Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 („*nicht später als … nach der planmäßigen Ankunftszeit* des ursprünglich gebuchten Fluges liegt" [32]). Zudem hat auch der Gerichtshof selbst im Urteil Sturgeon u. a. klargestellt, dass „die Kürzung der vorgesehenen Ausgleichszahlung allein von der *Verspätung* abhängig ist, der die Fluggäste ausgesetzt sind" [33]. Dass sich die in dieser Bestimmung genannten Zeitgrenzen lediglich auf eine „verspätete" und nicht auf eine „verfrühte" Ankunft am Endziel beziehen, ergibt sich auch aus Art. 7 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung Nr. 261/2004. Nach dieser Vorschrift ist bei der Bestimmung der zu berücksichtigenden

[31] Vgl. Abschnitt I Punkt 2 der Vorlageentscheidung in der Rechtssache C-188/20, Azurair.

[32] Hervorhebung nur hier.

[33] Urteil vom 19. November 2009, Sturgeon u. a. (C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 63).

Entfernung der letzte Zielort zugrunde zu legen, an dem der Fluggast „später als zur planmäßigen Ankunftszeit“ ankommt. Daraus folgt, dass Art. 7 Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 nur die Kürzung einer Ausgleichszahlung vorsieht, die wegen der durch eine „Verspätung“ verursachten Unannehmlichkeiten zu leisten ist.

106. Dagegen sieht Art. 7 Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 keine Kürzung für den Fall einer mit der „Vorverlegung“ des Fluges verbundenen „Annullierung“ vor, in dem die Unannehmlichkeiten somit auf der Vorverlegung als solcher beruhen und sich nicht aus einer Verspätung am Endziel ergeben. Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. ii und iii dieser Verordnung zeigt indes, dass der Unionsgesetzgeber der Auffassung ist, dass sich Unannehmlichkeiten auch daraus ergeben können, dass der Fluggast seine Reise früher als geplant antreten muss. Dies habe ich bereits im Rahmen der Prüfung der vierten Vorlagefrage anhand einiger Beispiele veranschaulicht [34].

107. Das Fehlen spezifischer Bestimmungen über eine mögliche Kürzung der Ausgleichszahlung im Fall der Vorverlegung eines Fluges ist folglich dahin zu verstehen, dass das Luftfahrtunternehmen über eine solche Möglichkeit nicht verfügt.

108. Dies schließt es aus, Art. 7 Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 auf solche Fälle entsprechend anzuwenden, und insbesondere, die dort genannten Zeitspannen als Bezugspunkt für die Anwendung dieser Bestimmung im Fall einer Vorverlegung des Fluges anstelle einer Verspätung am Endziel heranzuziehen. Der Umstand, dass sich der Unionsgesetzgeber der Fallkonstellation der „Vorverlegung“ eines Fluges bewusst war und gleichwohl davon abgesehen hat, eine ähnliche Regelung einzuführen, wie Art. 7 Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 sie für Verspätungen vorsieht, lässt mich zu dem Schluss kommen, dass insoweit keine rechtliche Lücke besteht. Wie bereits im Rahmen der Prüfung der vierten Vorlagefrage ausgeführt, halte ich eine solche Regelung außerdem für viel zu starr, um jedem Einzelfall, in dem es um die Vorverlegung eines Fluges gehen kann, hinreichend Rechnung zu tragen [35].

109. Ich möchte erneut darauf hinweisen, dass es aus regulatorischer Sicht notwendig ist, jede Auslegung der Verordnung Nr. 261/2004 zu vermeiden, die die Luftfahrtunternehmen dazu verleiten könnte, sich ihren Verpflichtungen gegenüber den Fluggästen, insbesondere der Verpflichtung zur Ausgleichszahlung, zu entziehen, indem sie die Planung eines Fluges durch eine Vorverlegung der Abflugzeit ändern.

110. Nachdem ich bei der Prüfung der vierten Vorlagefrage festgestellt habe, dass die „erhebliche Vorverlegung“ eines Fluges den Fluggästen große Unannehmlichkeiten bereiten kann, die die Anerkennung eines Ausgleichsanspruchs rechtfertigen, vermag ich nicht einzusehen, weshalb die Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage von Art. 7 Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 gleichwohl dafür belohnt werden sollten, dass sie eine „Verspätung“ vermieden haben. Das Fehlen einer (zusätzlichen) „Verspätung“ während des Fluges kann die Unannehmlichkeiten, die durch dessen Vorverlegung entstanden sind, nämlich nicht ausgleichen.

111. Aus den dargelegten Gründen ist meines Erachtens, was die „Vorverlegung“ eines Fluges betrifft, jede Möglichkeit einer Kürzung der in Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Ausgleichszahlung auf der Grundlage von Art. 7 Abs. 2 dieser Verordnung auszuschließen.

[34] Siehe Nrn. 85 und 86 der vorliegenden Schlussanträge.

[35] Siehe Nr. 97 der vorliegenden Schlussanträge.

112. Ich schlage vor, auf die fünfte Vorlagefrage zu antworten, dass das ausführende Luftfahrtunternehmen in den Fällen, in denen die Vorverlegung eines Fluges eine „Annullierung" darstellt, die in Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehene Ausgleichszahlung nicht auf der Grundlage von Art. 7 Abs. 2 dieser Verordnung kürzen darf.

G. Sechste Vorlagefrage

113. Mit seiner sechsten Vorlagefrage in der Rechtssache C-188/20, Azurair, die der zweiten Vorlagefrage in der Rechtssache C-146/20, Corendon Airlines, entspricht, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die vor Reisebeginn mitgeteilte Information über die Vorverlegung des Fluges als Angebot einer anderweitigen Beförderung im Sinne von Art. 5 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004 in Verbindung mit deren Art. 8 Abs. 1 Buchst. b anzusehen ist.

114. Art. 5 Abs. 1 Buchst. a und Art. 8 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 sehen im Fall einer Annullierung ein Recht auf anderweitige Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt vor.

115. Im Urteil Rusu [36] hat der Gerichtshof darauf hingewiesen, dass der vom Luftfahrtunternehmen unterbreitete Vorschlag einer anderweitigen Beförderung den betroffenen Fluggästen „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". Dieses Recht auf die erforderlichen Informationen bedeutet auch, dass es dem Fluggast nicht obliegt, aktiv an der Suche nach Informationen mitzuwirken, die der Vorschlag des Luftfahrtunternehmens enthalten muss [37].

116. Da die Vorverlegung der Abflugzeit eines Fluges als „Annullierung" im Sinne von Art. 5 der Verordnung Nr. 261/2004 in Verbindung mit deren Art. 2 Buchst. l einzustufen ist, erscheint es folgerichtig, in der Information über die Vorverlegung des Fluges ein solches „Angebot der anderweitigen Beförderung" zu sehen. Folglich müssen die in der vorstehenden Nummer der vorliegenden Schlussanträge genannten Anforderungen an die Genauigkeit und die Vollständigkeit der dem betreffenden Fluggast zur Verfügung gestellten Informationen erfüllt werden, damit dieser seine Wahl in Kenntnis der Rechte treffen kann, die ihm die Verordnung Nr. 261/2004 verleiht.

117. Das Erfordernis „vergleichbarer" Reisebedingungen im Sinne von Art. 8 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 bezieht sich auf den ursprünglich gebuchten Flug und damit auf den Luftbeförderungsvertrag. Im vorliegenden Fall wurden die Fluggäste auf dem Luftweg befördert, und es gibt keinen Hinweis darauf, dass die Beförderungsbedingungen nicht mit denen des ursprünglichen Fluges vergleichbar waren.

118. Zu dem Erfordernis, dass die anderweitige Beförderung „zum frühestmöglichen Zeitpunkt" erfolgen muss, ist festzustellen, dass Art. 8 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 grundsätzlich auf einen Zeitpunkt abstellt, der nach der ursprünglichen planmäßigen Abflugzeit liegt. Auch die Erwägungsgründe dieser Verordnung weisen offenbar in diese Richtung. So heißt

[36] Urteil vom 29. Juli 2019 (C-354/18, EU:C:2019:637).

[37] Urteil vom 29. Juli 2019, Rusu (C-354/18, EU:C:2019:637, Rn. 53 bis 55).

es in deren 13. Erwägungsgrund: „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." Im 18. Erwägungsgrund heißt es außerdem, dass „[d]ie Betreuung von Fluggästen, die auf einen Alternativflug oder einen verspäteten Flug warten, eingeschränkt oder abgelehnt werden [kann], wenn die Betreuung ihrerseits zu einer weiteren Verzögerung führen würde".

119. Der Gerichtshof hat sich bisher nicht zu der Frage geäußert, ob auch ein vorgezogener Flug grundsätzlich eine „anderweitige Beförderung … zum frühestmöglichen Zeitpunkt" im Sinne dieser Bestimmung darstellen kann.

120. Insoweit stehen die oben angeführten Gesichtspunkte einer Auslegung des Begriffs der „anderweitigen Beförderung" im Sinne von Art. 8 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004, die auch einen Alternativflug mit einer früheren als der ursprünglichen planmäßigen Abflugzeit umfasst, meines Erachtens nicht entgegen. Da diese Verordnung darauf abzielt, Lösungen für die häufigsten Fälle von Störungen bei der Beförderung von Fluggästen, nämlich die „Nichtbeförderung", die „Annullierung" und die „Verspätung" von Flügen, zu finden, liegt es auf der Hand, dass sich die in Rede stehenden Bestimmungen auf diese Fälle konzentrieren.

121. Das bedeutet jedoch nicht, dass dem Unionsgesetzgeber die Vorverlegung von Flügen völlig gleichgültig gewesen wäre. Wie in den vorliegenden Schlussanträgen bereits dargelegt [38], ergibt sich aus den oben genannten Bestimmungen des Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. ii und iii der Verordnung Nr. 261/2004, dass der Unionsgesetzgeber Vorverlegungen von Flügen als unerwünscht ansieht und diese – ohne Anerkennung eines Ausgleichsanspruchs – nur in einem engen Rahmen toleriert.

122. So ändert selbst die Tatsache, dass die „erhebliche Vorverlegung" eines Fluges mit Unannehmlichkeiten für die Fluggäste verbunden sein kann, nichts daran, dass es sich dabei gleichwohl um eine „anderweitige Beförderung … zum frühestmöglichen Zeitpunkt" im Sinne von Art. 5 Abs. 1 Buchst. a und Art. 8 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 handelt. Solche Unannehmlichkeiten können nämlich nach dieser Verordnung durch eine Ausgleichszahlung berücksichtigt werden. Wenn Fluggäste wegen des zeitlichen Ausmaßes der Vorverlegung kein Interesse mehr daran haben, den in Rede stehenden Flug anzutreten, können sie sich für eine anderweitige Beförderung zu einem späteren Zeitpunkt nach Art. 8 Abs. 1 Buchst. c oder für eine Erstattung der Flugscheinkosten nach Art. 8 Abs. 1 Buchst. a dieser Verordnung entscheiden. Was den letzteren Punkt betrifft, möchte ich betonen, dass der Fluggast in der Lage sein muss, seine Rechte frei und effektiv auszuüben. D. h., wenn der Passagier sich entscheidet, von seinem Recht auf anderweitige Beförderung Gebrauch zu machen, muss das Luftfahrtunternehmen ihm eine Abflugzeit anbieten, die für ihn sowohl realisierbar als auch akzeptabel ist.

123. In Anbetracht der vorstehenden Erwägungen schlage ich vor, auf die sechste Vorlagefrage zu antworten, dass das Angebot einer anderweitigen Beförderung im Sinne von Art. 8 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 unter den in diesem Artikel festgelegten Voraussetzungen in einer vor Reisebeginn erteilten Information über die Vorverlegung eines Fluges bestehen kann.

[38] Siehe Nrn. 85 ff. der vorliegenden Schlussanträge.

H. Siebte Vorlagefrage

124. Mit der siebten Vorlagefrage in der Rechtssache C-188/20, Azurair, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob das ausführende Luftfahrtunternehmen nach Art. 14 Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 verpflichtet ist, dem Fluggast die Bezeichnung des Unternehmens und die Anschrift, unter der er eine Ausgleichszahlung beantragen kann, sowie die Höhe dieser Ausgleichszahlung mitzuteilen und gegebenenfalls zu präzisieren, welche Unterlagen er seinem Antrag beizufügen hat.

125. Nach Art. 14 Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 stellt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen, das die Beförderung verweigert oder einen Flug annulliert, „jedem betroffenen Fluggast einen schriftlichen Hinweis zur Verfügung, in dem die Regeln für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen gemäß dieser Verordnung dargelegt werden".

126. Diese Bestimmung soll nach dem 20. Erwägungsgrund dieser Verordnung sicherstellen, dass die Fluggäste „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". In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, dass die Vorschriften, mit denen den Fluggästen Ansprüche eingeräumt werden, nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs weit auszulegen sind [39].

127. Aus dem Wortlaut und dem Zweck dieser Bestimmung ergibt sich, dass der Fluggast in die Lage versetzt werden muss, sich in sachdienlicher Weise an das ausführende Luftfahrtunternehmen zu wenden, und dass er zu diesem Zweck über dessen genauen Namen und dessen Kontaktadresse verfügen muss. Insoweit möchte ich darauf hinweisen, dass der Gerichtshof im Urteil Krijgsman ausdrücklich festgestellt hat, dass der Fluggast in der Lage sein muss, den Schuldner des in Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Ausgleichs zu identifizieren [40].

128. Da es im Bereich der Beförderung von Fluggästen im Luftverkehr nicht selten ist, dass eine Flugverbindung mit Anschlussflügen, die aus mehreren Flügen besteht und Gegenstand einer einzigen Buchung war, von unterschiedlichen Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird [41], halte ich es für unerlässlich, dass der Fluggast leicht feststellen kann, gegen welches Luftfahrtunternehmen er seinen Ausgleichsanspruch nach der Verordnung Nr. 261/2004 geltend machen kann.

129. Darüber hinaus scheint es mir klar zu sein, dass der Fluggast über sachdienliche Informationen über das einzuhaltende Verfahren verfügen muss. Dies schließt u. a. Informationen über die spezifischen Dokumente ein, die er vorlegen muss, um seine Rechte geltend zu machen. Die Situation, in die der Fluggast durch diese Maßnahmen versetzt wird, sollte es ihm ermöglichen, in Kenntnis der Sachlage zu entscheiden, wie er seine Interessen verfolgt.

130. Der wirksame Schutz der Fluggastrechte, den die Verordnung Nr. 261/2004 sicherstellen soll, ist nämlich nur gewährleistet, wenn dem Fluggast detaillierte Informationen zur Verfügung gestellt werden. Dies ist umso wichtiger, als der durchschnittliche Fluggast über keine

[39] Vgl. Urteile vom 19. November 2009, Sturgeon u. a. (C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 45), und vom 22. April 2021, Austrian Airlines (C-826/19, EU:C:2021:318, Rn. 61).

[40] Urteil vom 11. Mai 2017, Krijgsman (C-302/16, EU:C:2017:359, Rn. 28).

[41] Vgl. hierzu Urteil vom 11. Juli 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604).

besonderen Rechtskenntnisse verfügt [42]. Meines Erachtens muss jedoch auch ein juristischer Laie in die Lage versetzt werden, sich auf die durch das Unionsrecht verliehenen Rechte zu berufen, ohne zwangsläufig rechtlichen Beistand in Anspruch nehmen zu müssen.

131. Entgegen dem Vorbringen der deutschen Regierung bin ich daher der Ansicht, dass es mit diesem Ziel unvereinbar wäre, die Verpflichtung des Luftfahrtunternehmens darauf zu beschränken, dem Fluggast lediglich den Wortlaut der Bestimmungen der Verordnung mitzuteilen. Es liegt auf der Hand, dass ein solcher Ansatz unzureichend ist, wenn man berücksichtigt, dass bestimmte Fluggastrechte, wie das Recht auf Ausgleich wegen einer „großen Verspätung“ [43], im Wege der Rechtsprechung auf der Grundlage einer Auslegung der Verordnung Nr. 261/2004 entwickelt wurden. Dies träfe im Übrigen auch dann zu, wenn sich der Gerichtshof der in den vorliegenden Schlussanträgen vertretenen Auffassung anschließen und die „erhebliche Vorverlegung“ eines Fluges einer „Annullierung“ gleichsetzen würde [44]. Im Interesse eines wirksamen Schutzes der Fluggäste ist es unbedingt erforderlich, dass die Verpflichtung, sie über ihre Rechte zu informieren, mit der Entwicklung des Unionsrechts Schritt hält.

132. Hinsichtlich der Einzelheiten des Ausgleichsanspruchs nach Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 erscheint es ausreichend, dass das ausführende Luftfahrtunternehmen den Fluggast über die hierfür geltenden allgemeinen Berechnungsregeln informiert, wie sie sich aus den Abs. 1 und 2 dieses Artikels ergeben. Dagegen ist es nicht erforderlich, die genaue Höhe der möglichen Entschädigung anzugeben, auf die der Fluggast in seinem individuellen Fall Anspruch hat. Eine solche Angabe würde nicht mehr die „Regeln für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen gemäß dieser Verordnung“ im Sinne von Art. 14 Abs. 2 dieser Verordnung betreffen, sondern deren Anwendung auf einen Einzelfall.

133. Aus den in den vorstehenden Nummern dargelegten Gründen schlage ich vor, auf die siebte Vorlagefrage zu antworten, dass Art. 14 Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 das ausführende Luftfahrtunternehmen verpflichtet, den Fluggast über die genaue Bezeichnung des Unternehmens und die Anschrift zu unterrichten, unter der er seinen Ausgleichsanspruch geltend machen kann, und gegebenenfalls klarzustellen, welche Unterlagen er seinem Antrag beizufügen hat. Was den Umfang des Entschädigungsanspruchs betrifft, reicht es für die Einhaltung der Bestimmungen von Art. 14 Abs. 2 aus, wenn die schriftliche Information die insoweit in dieser Verordnung vorgesehenen Regeln darlegt; es ist nicht erforderlich, dass nach Maßgabe des Einzelfalls ein konkreter Betrag berechnet wird.

[42] Drake, S., „Delays, cancellations and compensation: Why are air passengers still finding it difficult to enforce their EU rights under Regulation 261/2004?“, *Maastricht Journal of European and Comparative law*, 4/2020, Bd. 27, Nr. 2, S. 233 und 241, vertritt die Auffassung, dass die Komplexität der Bestimmungen der Verordnung Nr. 261/2004 deren wirksame Umsetzung behindern kann. Nach Ansicht des Verfassers sollten den Verbrauchern die notwendigen Mittel an die Hand gegeben werden, damit sie ihre Rechte auf schnelle, weniger formale und kostspielige Weise ohne Einschaltung von Anwälten geltend machen können. Er ist der Ansicht, dass die Verordnung (EG) Nr. 861/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Juli 2007 zur Einführung eines europäischen Verfahrens für geringfügige Forderungen (ABl. 2007, L 199, S. 1) ein für diesen Zweck ideales Verfahren geschaffen hat.

[43] Vgl. Urteil vom 19. November 2009, Sturgeon u. a. (C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 69).

[44] Siehe Nr. 89 der vorliegenden Schlussanträge.

VI. Ergebnis

134. Nach alledem schlage ich dem Gerichtshof vor, auf die Vorlagefragen des Landgerichts Düsseldorf (Deutschland) und des Landesgerichts Korneuburg (Österreich) wie folgt zu antworten:

1. Art. 3 Abs. 2 Buchst. a 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 ein Fluggast über eine „bestätigte Buchung" verfügen kann, wenn er von einem Reiseunternehmen, mit dem er in einer Vertragsbeziehung steht, einen „anderen Beleg" im Sinne von Art. 2 Buchst. g dieser Verordnung erhalten hat, der eine Beförderungszusage für einen bestimmten, durch Abflugs- und Ankunftsort, Abflugs- und Ankunftszeit und Flugnummer individualisierten Flug enthält, auch wenn das Reiseunternehmen eine Platzreservierung für diesen Flug bei dem betreffenden Luftfahrtunternehmen weder vorgenommen noch von diesem bestätigt erhalten hat; dies ist nicht der Fall, wenn der Fluggast ein als „Reiseanmeldung" bezeichnetes Dokument erhalten hat, das nicht Ausdruck einer verbindlichen Zusage des Reiseunternehmens ist, die in diesem Dokument spezifizierte Reiseleistung zu erbringen.

2. Der bloße Umstand, dass die für den betreffenden Flug vorgenommene Buchung des Reiseunternehmens beim Luftfahrtunternehmen nicht mit den Abflug- oder Ankunftszeiten bestätigt wurde, die in der Buchung des Fluggasts beim Reiseunternehmen angegeben waren, oder dass diese Buchung des Reiseunternehmens erst nach der Buchung des Fluggasts vorgenommen wurde, schließt es nicht aus, dass das Luftfahrtunternehmen im Verhältnis zu einem solchen Fluggast „ausführendes Luftfahrtunternehmen" im Sinne von Art. 2 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 sein kann.

3. Die „planmäßige Ankunftszeit" eines Fluges im Sinne von Art. 2 Buchst. h, Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 kann sich je nach den Umständen des Falles auch aus einem „anderen Beleg" im Sinne von Art. 2 Buchst. g dieser Verordnung ergeben, den ein Reiseunternehmen einem Fluggast ausgestellt hat.

4. Eine Annullierung eines Fluges im Sinne von Art. 2 Buchst. l und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 liegt vor, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen den im Rahmen einer Pauschalreise gebuchten Flug um mindestens zwei Stunden vorverlegt.

5. In den Fällen, in denen die Vorverlegung eines Fluges eine „Annullierung" darstellt, darf das ausführende Luftfahrtunternehmen die in Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehene Ausgleichszahlung nicht auf der Grundlage von Art. 7 Abs. 2 dieser Verordnung kürzen.

6. Das Angebot einer anderweitigen Beförderung im Sinne von Art. 8 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 kann unter den in diesem Artikel festgelegten Voraussetzungen in einer vor Reisebeginn erteilten Information über die Vorverlegung eines Fluges bestehen.

7. Art. 14 Abs. 2 der Verordnung Nr. 261/2004 verpflichtet das ausführende Luftfahrtunternehmen, den Fluggast über die genaue Bezeichnung des Unternehmens und die Anschrift zu unterrichten, unter der er seinen Ausgleichsanspruch geltend machen kann, und gegebenenfalls klarzustellen, welche Unterlagen er seinem Antrag beizufügen hat. Was den Umfang des Entschädigungsanspruchs betrifft, reicht es für die Einhaltung der Bestimmungen von Art. 14 Abs. 2 aus, wenn die schriftliche Information die insoweit in dieser Verordnung vorgesehenen Regeln darlegt; es ist nicht erforderlich, dass nach Maßgabe des Einzelfalls ein konkreter Betrag berechnet wird.