



Sammlung der Rechtsprechung

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
PRIIT PIKAMÄE
vom 3. Dezember 2020¹

Rechtssache C-826/19

**WZ
gegen
Austrian Airlines AG**

(Vorabentscheidungsersuchen des Landesgerichts Korneuburg [Österreich])

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Luftverkehr – Ausgleichsleistungen für Fluggäste bei Annullierung oder Verspätung von Flügen – Umleitung eines Fluges zu einem anderen als dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen – Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – Art. 2 Buchst. 1 – Begriff ‚Annullierung‘ – Art. 8 Abs. 3 – Übernahme der Beförderungskosten – Veranlassung – Verletzung der Verpflichtungen aus den Art. 8 und 9 der Verordnung – Ausgleichsanspruch“

1. Ist die Umleitung eines Fluges zu einem anderen als dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen, der aber in dessen Nähe liegt, als Annullierung des Fluges im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 261/2004² zu behandeln, so dass den betroffenen Fluggästen ein Ausgleichsanspruch gemäß Art. 7 Abs. 1 dieser Verordnung zusteht, oder nur als verspätete Durchführung des Fluges, mit der Folge, dass diesen Fluggästen ein solcher Anspruch nach dem Urteil Sturgeon u. a.³ nur dann zusteht, wenn die Verspätung drei Stunden oder mehr beträgt?
2. Hat das Luftfahrtunternehmen nach der Landung die Übernahme der Kosten für die Beförderung zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen oder zu einem sonstigen nahegelegenen, mit dem Fluggast vereinbarten Zielort im Sinne von Art. 8 Abs. 3 dieser Verordnung unaufgefordert anzubieten?
3. Eröffnet die Verletzung der in diesem Artikel sowie in Art. 9 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung Nr. 261/2004 normierten Betreuungspflicht einen Anspruch auf pauschale Ausgleichszahlungen im Sinne von Art. 7 Abs. 1 dieser Verordnung?
4. Auf diese Fragen, die neben anderen Fragen Gegenstand des Vorabentscheidungsersuchens des Landesgerichts Korneuburg (Österreich) sind, werde ich mich auf Ersuchen des Gerichtshofs in meinen Schlussanträgen konzentrieren.
5. Der Gerichtshof wird in seinem künftigen Urteil namentlich Gelegenheit haben, sich erstmals zur Auslegung von Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 zu äußern und dieser Bestimmung somit einen festen Platz in der Logik und Systematik dieser Verordnung zuzuweisen.

¹ Originalsprache: Französisch.

² Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. 2004, L 46, S. 1).

³ Urteil vom 19. November 2009 (C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716).

I. Rechtlicher Rahmen

6. In den Erwägungsgründen 1, 2 und 4 der Verordnung Nr. 261/2004 heißt es:

- „(1) Die Maßnahmen der [Union] im Bereich des Luftverkehrs sollten unter anderem darauf abzielen, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen. Ferner sollte den Erfordernissen des Verbraucherschutzes im Allgemeinen in vollem Umfang Rechnung getragen werden.
- (2) Nichtbeförderung und Annullierung oder eine große Verspätung von Flügen sind für die Fluggäste ein Ärgernis und verursachen ihnen große Unannehmlichkeiten.

...

- (4) Die [Union] sollte deshalb die mit der genannten Verordnung festgelegten Schutzstandards erhöhen, um die Fluggastrechte zu stärken und um sicherzustellen, dass die Geschäftstätigkeit von Luftfahrtunternehmen in einem liberalisierten Markt harmonisierten Bedingungen unterliegt.“

7. Art. 5 („Annullierung“) dieser Verordnung bestimmt:

„(1) 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,

...

- 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.

...“

8. Art. 6 („Verspätung“) dieser Verordnung lautet:

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

- a) bei allen Flügen über eine Entfernung von 1 500 km oder weniger um zwei Stunden oder mehr oder
- b) bei allen innergemeinschaftlichen Flügen über eine Entfernung von mehr als 1 500 km und bei allen anderen Flügen über eine Entfernung zwischen 1 500 km und 3 500 km um drei Stunden oder mehr oder
- c) bei allen nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen um vier Stunden oder mehr

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

- i) die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a) und Absatz 2 angeboten,
- ii) wenn die nach vernünftigem Ermessen zu erwartende Abflugzeit erst am Tag nach der zuvor angekündigten Abflugzeit liegt, die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben b) und c) angeboten und,
- iii) wenn die Verspätung mindestens fünf Stunden beträgt, die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a) angeboten.

(2) Auf jeden Fall müssen die Unterstützungsleistungen innerhalb der vorstehend für die jeweilige Entfernungskategorie vorgesehenen Fristen angeboten werden.“

9. Art. 7 („Ausgleichsanspruch“) dieser Verordnung sieht vor:

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

- a) 250 EUR bei allen Flügen über eine Entfernung von 1 500 km oder weniger,
- b) 400 EUR bei allen innergemeinschaftlichen Flügen über eine Entfernung von mehr als 1 500 km und bei allen anderen Flügen über eine Entfernung zwischen 1 500 km und 3 500 km,
- c) 600 EUR bei allen nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen.

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

...“

10. Art. 8 („Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung“) der Verordnung Nr. 261/2004 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.

...

(3) Befinden sich an einem Ort, in einer Stadt oder Region mehrere Flughäfen und bietet ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einem Fluggast einen Flug zu einem anderen als dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen an, so trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen die Kosten für die Beförderung des Fluggastes von dem anderen Flughafen entweder zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen oder zu einem sonstigen nahe gelegenen, mit dem Fluggast vereinbarten Zielort.“

11. Art. 9 („Anspruch auf Betreuungsleistungen“) der Verordnung Nr. 261/2004 sieht vor:

„(1) Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so sind Fluggästen folgende Leistungen unentgeltlich anzubieten:

- a) Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit,
- b) Hotelunterbringung, falls
 - ein Aufenthalt von einer Nacht oder mehreren Nächten notwendig ist oder
 - ein Aufenthalt zusätzlich zu dem vom Fluggast beabsichtigten Aufenthalt notwendig ist,
- c) Beförderung zwischen dem Flughafen und dem Ort der Unterbringung (Hotel oder Sonstiges).

...“

II. Sachverhalt des Ausgangsrechtsstreits, Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

12. WZ nahm bei Austrian Airlines eine Gesamtbuchung für eine Reise vor, die aus zwei Flügen am 21. Mai 2018 bestand, wobei der erste Flug von Klagenfurt (Österreich) nach Wien (Österreich) – planmäßiger Abflug um 18.35 Uhr und planmäßige Ankunft um 19.20 Uhr – und der zweite von Wien nach Berlin Tegel (Deutschland) – planmäßiger Abflug um 21.00 Uhr und planmäßige Ankunft um 22.20 Uhr – stattfinden sollte.

13. Die Wetterverhältnisse in Wien bei der Vorvorvorrotation des Flugzeugs führten zu einer Verspätung, die sich auch auf die weiteren Flüge auswirkte, die mit diesem Flugzeug auf der Strecke Wien–Berlin durchgeführt wurden, mit der Folge, dass der von WZ gebuchte Flug nach Berlin Tegel den Zeitpunkt überschritt, ab dem für diesen Flughafen das Nachtflugverbot galt.

14. Austrian Airlines leitete deshalb den betreffenden Flug zum Flughafen Berlin Schönefeld um, der außerhalb der Stadt Berlin im Bundesland Brandenburg liegt. Dieser Flug startete in Wien um 22.07 Uhr und landete in Berlin Schönefeld um 23.18 Uhr.

15. Nach den Angaben des vorlegenden Gerichts führte die Umleitung des Fluges für WZ nicht nur zu einer Verspätung (Landung um 23.18 Uhr statt planmäßig um 22.20 Uhr), sondern auch zu einer Unannehmlichkeit insofern, als der Ort der Landung von seiner Wohnung weiter entfernt ist (24 km statt 8 km), weshalb er für den Heimweg eine längere Fahrzeit benötigte (41 Minuten vom Flughafen Berlin Schönefeld bis zu seiner Wohnung statt 15 Minuten vom Flughafen Berlin Tegel bis zu seiner Wohnung). WZ wurde von Austrian Airlines kein Ersatztransport zwischen den Flughäfen Berlin Schönefeld und Berlin Tegel angeboten.

16. WZ begehrte die Zahlung von 250 Euro als Ausgleichsleistung nach Art. 5 in Verbindung mit Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004. Dabei stützte er sich einerseits auf die verspätete Ankunft des Fluges und andererseits darauf, dass Austrian Airlines ihm keinen Weitertransport vom Flughafen Berlin Schönefeld zum Flughafen Berlin Tegel angeboten habe.

17. Austrian Airlines wies den Anspruch zurück und machte erstens geltend, WZ sei mit einer Verspätung von lediglich 58 Minuten an sein Endziel, Berlin, gelangt. Zweitens habe WZ seine Wohnung problemlos unter Inanspruchnahme eines weiteren Verkehrsmittels erreichen können. Drittens hätten nachweislich „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgelegen, weil Eurocontrol wegen gravierender Wetterprobleme bei der Vorvorrotation für diese vom selben Flugzeug durchgeführte Rotation einen späteren als den ursprünglich vorgesehenen Slot zugeteilt habe.

18. Das Bezirksgericht Schwechat (Österreich) wies die Klage von WZ mit der Begründung ab, die Umleitung des Fluges sei keine wesentliche Änderung der Flugroute und daher nicht als eine Annullierung des Fluges zu werten. Außerdem habe die Verspätung nicht drei Stunden oder mehr erreicht.

19. Dagegen legte WZ Berufung beim Landesgericht Korneuburg ein. Dieses Gericht fragt sich erstens, ob die Vorkommnisse als Annullierung, als Ankunftsverspätung oder als eigener Tatbestand zu werten sind, zweitens, ob sich das Luftfahrtunternehmen auf außergewöhnliche Umstände im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 berufen kann, wenn diese einen früheren als den vom Fluggast genutzten Flug betrafen, und drittens, ob das Luftfahrtunternehmen wegen Verletzung der ihm obliegenden Unterstützungs- und Betreuungspflichten schadensersatzpflichtig ist.

20. Unter diesen Umständen hat das Landesgericht Korneuburg das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof die folgenden Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Ist Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass er auf zwei Flughäfen anzuwenden ist, die sich beide in unmittelbarer Nähe eines Stadtzentrums befinden, jedoch nur einer im Stadtgebiet, der andere im benachbarten Bundesland?
2. Sind Art. 5 Abs. 1 Buchst. c, Art. 7 Abs. 1 und Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass im Fall einer Landung an einem anderen Zielflughafen desselben Ortes, derselben Stadt oder derselben Region ein Anspruch auf Ausgleichsleistung wegen Annullierung des Fluges zusteht?
3. Sind Art. 6 Abs. 1, Art. 7 Abs. 1 und Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass im Fall einer Landung auf einem anderen Flughafen desselben Ortes, derselben Stadt oder derselben Region ein Anspruch auf Ausgleichsleistung wegen großer Verspätung zusteht?
4. Sind Art. 5, Art. 7 und Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass zur Ermittlung, ob ein Fluggast einen Zeitverlust von drei Stunden oder mehr im Sinne des Urteils vom 19. November 2009, Sturgeon u. a. (C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716), erlitten hat, die Verspätung derart zu berechnen ist, dass es auf den Zeitpunkt der Landung am anderen Zielflughafen ankommt oder auf den Zeitpunkt der Beförderung zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen oder zu einem sonstigen nahegelegenen, mit dem Fluggast vereinbarten Zielort?
5. Ist Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass sich das Luftfahrtunternehmen, das Flüge im Flugumlaufverfahren durchführt, auf ein Vorkommnis stützen kann, *in concreto* auf eine gewitterbedingte Reduzierung einer Anflugrate, das auf der Vorvorrotation des betroffenen Fluges eingetreten ist?
6. Ist Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass das Luftfahrtunternehmen im Fall der Landung auf einem anderen Zielflughafen die Beförderung an einen anderen Ort von sich aus anbieten muss oder dass der Fluggast die Beförderung begehren muss?

7. Sind Art. 7 Abs. 1, Art. 8 Abs. 3 und Art. 9 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass dem Fluggast wegen der Verletzung der in den Art. 8 und 9 normierten Unterstützungs- und Betreuungspflichten ein Anspruch auf Ausgleichsleistung zusteht?

21. WZ, die österreichische Regierung und die Europäische Kommission haben schriftliche Erklärungen eingereicht.

III. Würdigung

22. Wie vorstehend erwähnt, werde ich mich in diesen Schlussanträgen der Bitte des Gerichtshofs entsprechend nur mit der zweiten, der dritten, der sechsten und der siebten Frage befassen.

23. Diese Fragen werde ich also der Reihe nach prüfen.

A. Zur zweiten und zur dritten Frage

24. Mit seiner zweiten und seiner dritten Frage, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorliegende Gericht vom Gerichtshof im Kern wissen, ob Art. 5 Abs. 1 Buchst. c, Art. 6 Abs. 1, Art. 7 Abs. 1 und Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen sind, dass dem Fluggast bei Landung eines Flugzeugs auf einem anderen als dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen, der sich an demselben Ort, in derselben Stadt oder in derselben Region wie Letzterer befindet, ein Ausgleichsanspruch wegen Annullierung oder großer Ankunftsverspätung des Fluges zusteht⁴.

25. Der Gerichtshof soll, mit anderen Worten, beurteilen, ob der Fall der Umleitung eines Fluges zu einem Ausweichflughafen, der in der Nähe des in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafens liegt, als Annullierung des Fluges qualifiziert werden kann oder gegebenenfalls als Ankunftsverspätung gewertet werden muss. Die Antwort auf diese Frage ist folgeschwer, da dem Fluggast bei Annullierung des Fluges automatisch ein Ausgleichsanspruch zusteht (es sei denn, er wurde über die Annullierung innerhalb der Fristen des Art. 5 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung Nr. 261/2004 informiert), während er im Fall einer Verspätung keinen solchen Anspruch hat, wenn diese nicht drei Stunden oder mehr beträgt.

26. Zur Beantwortung dieser Fragen werde ich zunächst den Begriff „Annullierung“ im Sinne der Verordnung Nr. 261/2004 prüfen, wobei ich zu dem Ergebnis gelangen werde, dass dieser Begriff in der Auslegung, die er in der Rechtsprechung des Gerichtshofs erfahren hat, grundsätzlich eine Situation erfassen könnte, in der ein Flugzeug wie im vorliegenden Fall auf einem Ausweichflughafen landet, der in derselben Region liegt wie der in der ursprünglichen Buchung vorgesehene Zielflughafen (Abschnitt 1). Ich werde anschließend jedoch die Ansicht vertreten, dass eine solche Lesart nicht richtig wäre, nachdem der Unionsgesetzgeber mit der Einführung von Art. 8 Abs. 3 in die Verordnung Nr. 261/2004 diese Fallgestaltung der Anwendung der an Annullierungen anknüpfenden rechtlichen Regelung entziehen wollte (Abschnitt 2). Daraus werde ich den Schluss ziehen, dass die Umleitung eines Fluges zu einem Flughafen an demselben Ort, in derselben Stadt oder in derselben Region einen

⁴ Trotz der Erwähnung von Art. 6 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 halte ich es für offensichtlich, dass mit der in der dritten Frage angesprochenen „großen Verspätung“ der Fall einer Ankunftsverspätung, d. h. einer mindestens dreistündigen Verspätung bei der Ankunft im Sinne des Urteils vom 19. November 2009, Sturgeon u. a. (C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716), gemeint ist, nicht aber der Fall einer großen Abflugverspätung. Aus dem Vorlagebeschluss ergibt sich nämlich, dass der vom Kläger des Ausgangsverfahrens vor den nationalen Gerichten geltend gemachte Ausgleichsanspruch u. a. auf die Verspätung des betreffenden Fluges bei der Ankunft gestützt wurde. Jedenfalls begründet eine Abflugverspätung an sich keinen Ausgleichsanspruch, weil Art. 6 der Verordnung Nr. 261/2004 nicht auf Art. 7 dieser Verordnung verweist.

Ausgleichsanspruch für den betroffenen Fluggast nur entstehen lässt, wenn dieser den in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen oder einen sonstigen nahegelegenen, mit dem Luftfahrtunternehmen vereinbarten Zielort mit einer Verspätung von drei Stunden oder mehr erreicht (Abschnitt 3).

1. Ist die Umleitung eines Fluges zu einem Flugplatz, der sich an demselben Ort, in derselben Stadt oder in derselben Region befindet wie der in der ursprünglichen Buchung vorgesehene Zielflughafen, eine Annullierung?

a) Zum Begriff „Annullierung“ in der Rechtsprechung des Gerichtshofs

27. Der Begriff „Annullierung“ ist in Art. 2 Buchst. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 definiert als „die Nichtdurchführung eines geplanten Fluges, für den zumindest ein Platz reserviert war“. Da diese Definition somit auf der Nichtdurchführung eines *Fluges* beruht, lässt sich eine genaue Bestimmung des Begriffs „Annullierung“ nicht ohne einige Vorbemerkungen zum Begriff „Flug“ vornehmen.

28. Der Begriff „Flug“ ist in der Verordnung Nr. 261/2004 nicht definiert. Nach gefestigter Rechtsprechung des Gerichtshofs ist darunter im Wesentlichen ein Beförderungsvorgang im Luftverkehr zu verstehen, der von einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird, das die entsprechende Flugroute festlegt⁵. Der Gerichtshof hat in der Folge klargestellt, dass die Flugroute ein „wesentliches Element“ des Fluges ist, der nach einem von dem Luftfahrtunternehmen im Voraus aufgestellten Flugplan durchgeführt wird⁶. Wenn also die in diesem Flugplan vorgesehene Flugroute nicht eingehalten wird, ist der betreffende Flug meines Erachtens im Sinne der Verordnung Nr. 261/2004 „nicht durchgeführt“ worden und muss daher als annulliert qualifiziert werden.

29. Die Frage ist nun, unter welchen Voraussetzungen anzunehmen ist, dass die Flugroute nicht eingehalten wurde.

30. Die Antwort scheint der Gerichtshof im Urteil *Sousa Rodríguez u. a.*⁷ gegeben zu haben. In der Rechtssache, in der dieses Urteil ergangen ist, wurde dem Gerichtshof die Frage vorgelegt, ob der Umstand, dass ein Flugzeug kurz nach dem Start zum Ausgangsflughafen zurückgekehrt war, so dass sich die Fluggäste wieder an ihrem ursprünglichen Ausgangspunkt befanden, bedeutete, dass der Flug annulliert worden war. In diesem Zusammenhang entschied der Gerichtshof, damit ein Flug als durchgeführt betrachtet werden könne, reiche es „nicht aus, dass das Flugzeug im Einklang mit der geplanten Flugroute gestartet ist, sondern es muss auch seinen nach dieser Flugroute vorgesehenen Bestimmungsort erreichen“, da „der Begriff ‚Flugroute‘ die Strecke bezeichnet, die das Flugzeug *vom Ausgangsflughafen zum Bestimmungsort* in einer festgelegten Abfolge zurückzulegen hat“^{8,9}.

31. Daher haben Änderungen des Ausgangsflughafens und/oder des Bestimmungsorts nach meinem Dafürhalten grundsätzlich zur Folge, dass der ursprünglich vorgesehene Flugplan aufgegeben wird, weshalb der Flug als „annullierter Flug“ im Sinne der Verordnung Nr. 261/2004 qualifiziert werden kann.

⁵ Vgl. Urteil vom 10. Juli 2008, *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, Rn. 40).

⁶ Urteil vom 19. November 2009, *Sturgeon u. a.* (C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 30).

⁷ Urteil vom 13. Oktober 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

⁸ Urteil vom 13. Oktober 2011, *Sousa Rodríguez u. a.* (C-83/10, EU:C:2011:652, Rn. 28).

⁹ Hervorhebung nur hier.

32. Für diese Lesart dürfte auch der Beschluss des Gerichtshofs in der Rechtssache Wunderlich¹⁰ sprechen. In diesem Fall war der Gerichtshof mit der Frage konfrontiert, ob ein Flug als annulliert anzusehen ist, bei dem zwar der Abflug- und der Ankunftsart mit dem vorgesehenen Flugplan in Einklang stehen, jedoch eine unplanmäßige Zwischenlandung erfolgt ist. Der Gerichtshof entschied, dass sich die Antwort auf diese Frage eindeutig aus dem Urteil Sousa Rodríguez u. a.¹¹ ergebe und dass der in Rede stehende Flug nicht wegen des letztgenannten Umstands als annulliert angesehen werden könne, da der Abflug- und der Ankunftsart mit dem vorgesehenen Flugplan in Einklang gestanden habe¹². Mit anderen Worten: Der Grund, aus dem keine Annullierung des Fluges angenommen werden konnte, lag nach Ansicht des Gerichtshofs darin, dass die Änderung der Flugroute weder den *Ausgangs- noch den Bestimmungsflughafen* betraf. Daraus schließe ich *e contrario*, dass jede Änderung eines dieser beiden Elemente grundsätzlich gebietet, den betreffenden Flug als annullierten Flug im Sinne der Verordnung Nr. 261/2004 zu werten.

b) Anwendung auf den vorliegenden Fall

33. Der Sachverhalt der vorliegenden Rechtssache führt diese Rechtsprechung des Gerichtshofs unlegbar an ihre Grenzen. Auch wenn das Flugzeug mit dem Kläger des Ausgangsverfahrens nämlich nicht den im Flugplan angegebenen Zielflughafen erreicht hat, ist es doch auf einem Flughafen in dessen Nähe gelandet, was gegebenenfalls dafür sprechen könnte, das Erfordernis einer strikten Einhaltung der planmäßigen Flugroute, wie es meines Erachtens in der oben erörterten Rechtsprechung des Gerichtshofs aufgestellt wurde, flexibler auszulegen.

34. Es könnte in der Tat die Ansicht vertreten werden, dass der Luftverkehrsdienst naturgemäß mit Schwierigkeiten zu rechnen hat, die Änderungen der Flugroute mit sich bringen können, weshalb eine *leichte* Änderung dieser Route, wie die Landung auf einem Flughafen in der Nähe des Zielflughafens, nicht dazu führen sollte, den betreffenden Flug als annulliert zu betrachten. Genau so scheint die Kommission in ihren schriftlichen Erklärungen zu argumentieren, wenn sie erklärt, da der Flug mit dem Kläger des Ausgangsverfahrens nur von Berlin Tegel nach Berlin Schönefeld umgeleitet worden sei, weshalb der Ausweichflughafen demselben Reiseziel entsprochen habe, sei die Planung des Fluges nicht aufgegeben, sondern lediglich den äußeren Umständen angepasst worden.

35. Meines Erachtens kann die Rechtsprechung des Gerichtshofs aus zwei Gründen nicht so verstanden werden, wie die Kommission vorschlägt.

36. Erstens untermauert der Umstand, dass in Rn. 18 des Beschlusses des Gerichtshofs in der Rechtssache Wunderlich¹³ der Begriff „Abflug- und Ankunftsart“ anstelle von „Ausgangs- und Bestimmungsflughafen“ verwendet wird, nicht die These der Kommission, denn diese Randnummer umschreibt Rn. 28 des Urteils vom 13. Oktober 2011, Sousa Rodríguez u. a. (C-83/10, EU:C:2011:652), auf die sie verweist; dort ist aber vom „Ausgangs- und Bestimmungsflughafen“ die Rede.

37. Zweitens darf insbesondere nicht übersehen werden, dass der Gerichtshof im Urteil Sturgeon u. a. die Flugroute ursprünglich zu einem wesentlichen Element erklärt hat, um zwischen den Begriffen „Annullierung“ und „Verspätung“ des Fluges zu unterscheiden, und dass die Verordnung Nr. 261/2004 an diese Begriffe sehr unterschiedliche Rechtsfolgen knüpft¹⁴. Eine flexible Auslegung

¹⁰ Beschluss vom 5. Oktober 2016 (C-32/16, EU:C:2016:753).

¹¹ Urteil vom 13. Oktober 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

¹² Beschluss vom 5. Oktober 2016, Wunderlich (C-32/16, EU:C:2016:753, Rn. 18).

¹³ Beschluss vom 5. Oktober 2016 (C-32/16, EU:C:2016:753).

¹⁴ Urteil vom 19. November 2009 (C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 29 bis 36).

der vorstehend erörterten Rechtsprechung des Gerichtshofs in dem Sinne, dass leichte Änderungen in Bezug auf den Ausgangs- oder den Bestimmungsflughafen keine Annullierung des Fluges bedeuteten, würde diese Unterscheidung zulasten der bei der Anwendung der Verordnung Nr. 261/2004 gebotenen Rechtssicherheit verwischen.

38. Ein Flug, der zur Landung auf einem Flughafen an demselben Ort, in derselben Stadt oder in derselben Region wie der in der ursprünglichen Buchung vorgesehene Zielflughafen umgeleitet wurde, könnte daher meines Erachtens nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs zur Auslegung des Begriffs „Annullierung“ in Art. 2 Buchst. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 *prima facie* als annullierter Flug gewertet werden. Die Umleitung des Fluges hätte somit die Entstehung eines Ausgleichsanspruchs nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. c in Verbindung mit Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 zur Folge.

39. Zur Verifizierung dieses Vorschlags bedarf es aber noch seiner Überprüfung anhand von Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004, der auf den vorliegenden Sachverhalt insoweit Anwendung findet, als er speziell den Fall eines Fluges regelt, der zu einem Flughafen an demselben Ort, in derselben Stadt oder in derselben Region wie der in der ursprünglichen Buchung vorgesehene Zielflughafen umgeleitet wurde.

2. Zur Vereinbarkeit der Einstufung des vorliegenden Umleitungsfalls als „Annullierung“ mit Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004

a) Vorbemerkungen

40. Um ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen, wurde mit der Verordnung Nr. 261/2004 ein Regelwerk errichtet, wobei die darin vorgesehenen Ansprüche, nämlich ein Ausgleichsanspruch sowie ein Anspruch auf Unterstützungs- und auf Betreuungsleistungen (Art. 7, 8 und 9), davon abhängen, dass bestimmte Ereignisse eintreten, nämlich eine Nichtbeförderung, eine Annullierung oder eine große Abflugverspätung (Art. 4, 5 und 6), die der Gerichtshof in seiner Rechtsprechung um eine große Ankunftsverspätung ergänzt hat (Urteil *Sturgeon u. a.*)¹⁵. So hat die Annullierung eines Fluges zur Folge, dass der Fluggast einen Ausgleichsanspruch (in Höhe von 250, 400 bzw. 600 Euro je nach der Entfernung, die der Flug hätte zurücklegen müssen, wenn er durchgeführt worden wäre), einen Anspruch auf Unterstützung in Form einer Erstattung des Flugpreises oder einer anderweitigen Beförderung zum Endziel sowie einen Anspruch auf Betreuungsleistungen erhält, die im unentgeltlichen Angebot von Mahlzeiten und Erfrischungen, von Kommunikationsmitteln (Telefon, Telefax und E-Mail) und gegebenenfalls einer Unterkunft bestehen.

41. In diesem Zusammenhang könnte im Einklang mit der in Nr. 38 dieser Schlussanträge dargestellten These die Ansicht vertreten werden, dass der in Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehene Umleitungsfall einer Annullierungssituation im Sinne der Verordnung Nr. 261/2004 entspricht und den Fluggästen deshalb alle damit verbundenen Ansprüche eröffnet, wobei die Unterstützungsleistungen zwingend die Übernahme der Kosten für die Beförderung vom Ankunftsflughafen zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen oder zu einem sonstigen nahegelegenen, mit dem Fluggast vereinbarten Zielort durch das Luftfahrtunternehmen beinhalten werden. Wenn dem so wäre, träfe der zum Ende des vorigen Abschnitts geäußerte Vorschlag zweifellos zu.

¹⁵ Urteil vom 19. November 2009 (C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716).

42. Es ließe sich aber auch die Auffassung vertreten, dass der in Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehene Umleitungsfall nicht einer Annullierung entspricht, sondern einen im Verhältnis zur Nichtbeförderung, Annullierung oder Verspätung *besonderen Fall der Leistungsstörung* darstellt und für die Fluggäste damit nur den dort für den Fall einer solchen Leistungsstörung geregelten Anspruch begründet. Wenn dem so wäre, müsste der zum Ende des vorigen Abschnitts geäußerte Vorschlag zweifellos korrigiert werden.

43. Um zu ermitteln, welche der beiden Lesarten des Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 zutrifft, ist auf die klassischen Auslegungsmethoden des Gerichtshofs zurückzugreifen.

b) Wörtliche, systematische, historische und teleologische Auslegung

44. Eine wörtliche Auslegung könnte nach meiner Meinung *sowohl* auf die erste *als auch* auf die zweite der in den Nrn. 41 und 42 dieser Schlussanträge angesprochenen Möglichkeiten gestützt werden. Diese Bestimmung beschränkt sich nämlich darauf, bei Umleitung eines Fluges zu einem Flughafen an demselben Ort, in derselben Stadt oder in derselben Region dem Fluggast einen Anspruch auf Übernahme der Kosten für seine Beförderung vom Ankunftsflughafen zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen zu eröffnen, ohne dass ihrem Wortlaut eine Aussage für oder gegen die Einstufung einer solchen Umleitung als „Annullierung“ im Sinne von Art. 2 Buchst. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 entnommen werden könnte.

45. Glücklicherweise führen eine systematische und eine historische Auslegung von Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 zu einem aussagekräftigeren Ergebnis.

46. Unter dem Gesichtspunkt der Systematik ist zunächst Art. 8 der Verordnung Nr. 261/2004 als Ganzes zu betrachten. Wie erinnerlich hat Abs. 1 dieser Bestimmung den Inhalt des Anspruchs auf Unterstützungsleistungen zum Gegenstand, wobei er vorsieht, dass Fluggästen, wenn auf diesen Artikel Bezug genommen wird, die Wahl zwischen der Erstattung der Flugscheinkosten (mit einem Rückflug zum ersten Abflugort) (Buchst. a) und einer anderweitigen Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen entweder zum frühestmöglichen Zeitpunkt (Buchst. b) oder zu einem späteren Zeitpunkt (Buchst. c) eingeräumt werden muss. Da Art. 5 („Annullierung“) der Verordnung Nr. 261/2004 auf Art. 8 Bezug nimmt, haben bei Annullierung eines Fluges die betroffenen Fluggäste Anspruch auf diese beiden alternativen Unterstützungsleistungen. Es darf meines Erachtens aber vermutet werden, dass der in Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 normierte Anspruch, wenn er ebenso wie die Ansprüche auf Erstattung der Flugscheinkosten oder auf anderweitige Beförderung als Konsequenz einer Annullierung des Fluges konzipiert worden wäre, wahrscheinlich in Abs. 1 dieser Bestimmung, etwa unter einem Buchst. „d“, geregelt worden wäre.

47. Geht man davon aus, dass der Anspruch auf Übernahme der Kosten für die Beförderung vom Ankunftsflughafen zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen, an demselben Ort, in derselben Stadt oder in derselben Region gelegenen Zielflughafen in einem *eigenständigen* Absatz geregelt ist, der von dem Absatz zu trennen ist, in dem die den Fluggästen bei einer Annullierung zustehenden Ansprüche auf Unterstützungsleistungen vorgesehen sind, ergibt sich daraus zwangsläufig, dass die Voraussetzungen, von denen die Entstehung dieser Ansprüche abhängt, auf den erstgenannten Anspruch keine Anwendung finden.

48. Insbesondere hängen nach dem ersten Halbsatz des Abs. 1 („Wird auf diesen Artikel Bezug genommen ...“) die darin vorgesehenen Ansprüche auf Unterstützungsleistungen grundsätzlich davon ab, dass in der Verordnung Nr. 261/2004 und in der Rechtsprechung zu deren Auslegung abschließend aufgeführte Ereignisse eintreten: eine Nichtbeförderung (Art. 4), eine Annullierung (Art. 5), eine Abflugverspätung (Art. 6) und eine Ankunftsverspätung von drei Stunden oder mehr

(Urteil Sturgeon u. a.)¹⁶. Ist Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 gegenüber Art. 8 Abs. 1 aber *autonom* auszulegen, wie ich es in der vorigen Nummer angeregt habe, kann nicht davon ausgegangen werden, dass der darin geregelte Anspruch vom Eintritt eines dieser Ereignisse abhängt. Daraus wäre zu schließen, dass Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 den Fluggästen einen Anspruch auf Übernahme der Kosten für ihre Beförderung vom Ankunftsflughafen zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen, an demselben Ort, in derselben Stadt oder in derselben Region gelegenen Zielflughafen gewährt, und zwar *unabhängig davon, ob eines dieser Ereignisse tatsächlich eingetreten ist*.

49. Eine autonome Auslegung von Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 erscheint mir umso mehr gerechtfertigt, als der betreffende Anspruch *sich* von den in Art. 8 Abs. 1 geregelten Ansprüchen auf Unterstützungsleistungen *inhaltlich unterscheidet*, da er nicht den Fall einer „anderweitigen Beförderung“ des Fluggasts zu dessen Endziel, sondern vielmehr den Fall einer „Beförderung“ zwischen zwei nahe beieinander gelegenen Flugplätzen betrifft. Während der erste Fall einen Flugverkehrsdienst darstellt, der allgemein von dem betroffenen Luftfahrtunternehmen erbracht wird¹⁷, handelt es sich beim zweiten Fall um einen andersgearteten Verkehrsdienst, den ein von dem Luftfahrtunternehmen unabhängiger Wirtschaftsteilnehmer durchführt, wobei das Luftfahrtunternehmen nur die Kosten des Fluggasts für diesen Dienst zu tragen hat. Zusammenfassend stelle ich fest: Dass der in Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehene Anspruch von *anderer* Art ist als die Ansprüche auf Unterstützungsleistungen, lässt sich damit erklären, dass er dem Fluggast wegen einer Leistungsstörung seitens des Luftfahrtunternehmens zusteht, die von *anderer* Art ist als die Störungen, derentwegen Unterstützungsleistungen nach der Verordnung Nr. 261/2004 und der Rechtsprechung zu deren Auslegung beansprucht werden können.

50. Eine Analyse der Materialien zu der betreffenden Verordnung und der Vorgängerverordnung – der Verordnung (EWG) Nr. 295/91¹⁸ – bestätigt nach meiner Ansicht, dass der in Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 normierte Anspruch anders auszulegen ist als die übrigen in Art. 8 geregelten Ansprüche auf Unterstützungsleistungen.

51. In der Tat enthielt die Verordnung Nr. 295/91 in ihrem Art. 6 Abs. 2 eine Rechtsnorm mit fast demselben Inhalt wie Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004¹⁹. Diese Norm war Teil einer Bestimmung, die ausschließlich die Ansprüche der Fluggäste auf Betreuung betraf²⁰, und zählte nicht zu den Ansprüchen auf Unterstützung gemäß Art. 4 Abs. 1 der Verordnung Nr. 295/91²¹. Zu den Materialien zur Verordnung Nr. 261/2004 möchte ich bemerken, dass die betreffende Norm gemäß dem dieser Verordnung zugrunde liegenden Kommissionsvorschlag²² zwar in einen Artikel mit der

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

17 Das ergibt sich besonders klar aus der italienischen Sprachfassung von Art. 8 der Verordnung Nr. 261/2004, in der die Wendung „anderweitige Beförderung“ mit „imbarco su un volo alternativo“ (Hervorhebung nur hier), d. h. „Beförderung mit einem anderen Flug“, wiedergegeben ist.

18 Verordnung des Rates vom 4. Februar 1991 über eine gemeinsame Regelung für ein System von Ausgleichsleistungen bei Nichtbeförderung im Linienflugverkehr (ABl. 1991, L 36, S. 5).

19 Art. 6 Abs. 2 der Verordnung Nr. 295/91 lautete: „Wird eine Stadt oder ein Gebiet von mehreren Flughäfen bedient, so hat das Luftfahrtunternehmen, das einem nichtbeförderten Fluggast einen Flug nach einem anderen als dem von ihm gebuchten Zielflughafen anbietet, diesem Fluggast die Fahrtkosten zwischen diesen beiden Flughäfen oder nach Vereinbarung nach einem anderen nahegelegenen Ersatzziel zu erstatten.“

20 Vgl. Art. 6 Abs. 1 der Verordnung Nr. 295/91, wonach das Luftfahrtunternehmen „[ü]ber die Mindestausgleichsleistungen gemäß Artikel 4 hinaus ... für nichtbeförderte Fluggäste folgende Leistungen kostenlos zu erbringen [hat]: a) Erstattung der Kosten eines Telefongesprächs und/oder eines Fernschreibens/Telefaxes zum Zielort; b) Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit; c) Hotelkosten, falls eine oder mehrere zusätzliche Übernachtung(en) erforderlich ist (sind)“.

21 Art. 4 Abs. 1 der Verordnung Nr. 295/91 lautete: „Bei Nichtbeförderung kann der Fluggast wählen zwischen – der vollständigen Erstattung des Flugscheinpreises für den Teil der Reise, für den keine Beförderung stattfindet, – der schnellstmöglichen Beförderung zum Endziel oder – einer späteren Beförderung zu einem dem Fluggast gelegenen Zeitpunkt.“

22 Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Betreuungsleistungen für Fluggäste im Falle der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen (KOM[2001] 784 endg. – COD 2001/0305) (ABl. 2002, C 103 E, S. 225).

Überschrift „Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung“ verschoben wurde; diese Verschiebung hatte jedoch nicht zur Folge, dass die Norm in Art. 8 Abs. 1 dieser Verordnung eingefügt, sondern dass sie in den abgesonderten Abs. 3 dieses Art. 8 aufgenommen wurde, wo sie sich derzeit befindet.

52. Eine systematische und historische Auslegung ergibt also, dass Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 als eigenständige Bestimmung konzipiert wurde, die selbst sowohl ihre eigenen Anwendungsvoraussetzungen aufstellt (Angebot des Luftfahrtunternehmens, den Fluggast zu einem Flughafen umzuleiten, der sich an demselben Ort, in derselben Stadt oder in derselben Region befindet wie der in der ursprünglichen Buchung vorgesehene Zielflughafen) als auch die Rechtsfolgen bei Erfüllung dieser Voraussetzungen regelt (Anspruch des Fluggasts auf Übernahme der Kosten für seine Beförderung vom Ankunftsflughafen zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen oder zu einem sonstigen nahegelegenen, mit dem Luftfahrtunternehmen vereinbarten Zielort), ohne dass es für eine nähere Definition dieser Voraussetzungen oder Folgen notwendig wäre, andere Bestimmungen der Verordnung Nr. 261/2004 in ihrer Auslegung durch die Rechtsprechung des Gerichtshofs heranzuziehen.

53. Schließlich muss die betreffende Bestimmung unter teleologischem Aspekt untersucht werden, wobei es sich fraglos – daran sei erinnert – um die vom Gerichtshof bei der Auslegung der Verordnung Nr. 261/2004 bevorzugte Methode handelt²³. Mit dieser Methode lässt sich nach meiner Meinung, um es vorab zu sagen, jeder eventuelle Restzweifel bezüglich der Frage ausräumen, ob der in Art. 8 Abs. 3 dieser Verordnung vorgesehene Fall der Umleitung eines Fluges dessen Annullierung im Sinne von Art. 2 Buchst. 1 dieser Verordnung gleichzustellen ist.

54. Im Hinblick auf das mit der Verordnung Nr. 261/2004 verfolgte Hauptziel ist zunächst zu beachten, dass mit dieser Verordnung ausweislich ihrer Erwägungsgründe 1, 2 und 4 ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sichergestellt werden soll, indem deren Rechte in bestimmten Situationen, die – wie etwa eine Nichtbeförderung, eine Annullierung und eine große Verspätung – für sie ein Ärgernis sind und ihnen große Unannehmlichkeiten verursachen, gestärkt werden und ihnen standardisiert und sofort Ersatz geleistet wird²⁴.

55. So kann ein Flug nur als „annulliert“ eingestuft werden, wenn die Unannehmlichkeiten, denen sich die Fluggäste wegen der Verletzung der Beförderungspflicht ausgesetzt sehen, *groß* sind. Die Landung eines Flugzeugs auf einem anderen als dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen, der sich aber an demselben Ort, in derselben Stadt oder in derselben Region wie Letzterer befindet, stellt aus meiner Sicht jedoch keine Situation dar, die als solche für die Fluggäste genauso große Unannehmlichkeiten mit sich bringt wie eine Annullierung (oder eine Nichtbeförderung oder eine Ankunftsverspätung von drei Stunden oder mehr).

56. Außerdem ist es für mich nicht offenkundig, dass eine Auslegung von Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004, die den Fall der Umleitung zu einem Flughafen an demselben Ort, in derselben Stadt oder in derselben Region wie der in der ursprünglichen Buchung vorgesehene Zielflughafen einer Annullierung gleichstellt, dem Fluggast einen stärkeren Schutz gewährleisten würde als eine Auslegung, die in dieser Umleitung eine von der Annullierung, der Nichtbeförderung und der großen Ankunftsverspätung getrennte Leistungsstörung sieht. Denn eines der Mittel zur Erreichung des mit dieser Verordnung verfolgten Hauptziels, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen, besteht darin, die Luftfahrtunternehmen von der Annullierung von Flügen

23 Von zahlreichen möglichen Beispielen greife ich den Hinweis auf die Zielsetzung der Verordnung Nr. 261/2004 heraus, den der Gerichtshof bei der Auslegung des Begriffs „Flug“ im Urteil vom 10. Juli 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, Rn. 35), wie folgt formuliert hat: „[W]enn man unter einem ‚Flug‘ ... eine Hin- und Rückreise verstehen würde, [würde] dies in Wirklichkeit dazu führen, dass der den Fluggästen nach dieser Verordnung zu gewährende Schutz gemindert würde, was im Widerspruch zu ihrem Ziel stünde, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen“.

24 Vgl. Urteil vom 22. Juni 2016, Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, Rn. 26 und die dort angeführte Rechtsprechung).

abzuhalten²⁵. In diesem Kontext kann man sich leicht vorstellen: Wenn der in Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehene Fall der Umleitung eines Fluges nicht vom Begriff „Annullierung“ gelöst würde, sondern dem Fluggast in diesem Fall dieselben Ansprüche wie bei einer Annullierung zustünden, würden die Luftfahrtunternehmen als umsichtige Wirtschaftsteilnehmer in vielen Fällen reagieren, indem sie Flüge annullierten, die einfach zu einem Flughafen in der Nähe des in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafens hätten umgeleitet werden können, und den Passagieren dieser Flüge sodann eine anderweitige Beförderung zu diesem Flughafen wahrscheinlich zu einem späteren Zeitpunkt anbieten. Wäre es denn wirtschaftlich vernünftig, organisatorische Anstrengungen nicht selten in beachtlichem Umfang zu unternehmen, damit Fluggäste ihr Endziel möglichst rasch erreichen können, obwohl die für die Luftfahrtunternehmen mit dieser Umleitung verbundenen Pflichten denjenigen ähnlich wären, die sie im Fall einer Annullierung zu erfüllen hätten (Ausgleichs-, Unterstützungs- und Betreuungsleistungen)?

3. Ergebnis

57. Nach alledem bin ich der Ansicht, dass die in Nr. 41 dieser Schlussanträge angesprochene Auslegung, wonach ein Flug, der zur Landung auf einem Flughafen an demselben Ort, in derselben Stadt oder in derselben Region wie der in der ursprünglichen Buchung vorgesehene Zielflughafen umgeleitet wurde, als annullierter Flug qualifiziert werden könnte, abzulehnen ist, da eine solche Umleitung gemäß Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 einen anderen Fall der Leistungsstörung als die Annullierung des Fluges darstellt. Daher eröffnet diese Umleitung dem Fluggast grundsätzlich nur einen Anspruch auf Übernahme der Kosten für seine Beförderung vom Ankunftsflughafen zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen (oder zu einem sonstigen nahegelegenen, zwischen dem Luftfahrtunternehmen und dem Fluggast vereinbarten Zielort), jedoch keinen Ausgleichsanspruch, wie er ihm bei Annullierung des Fluges zustünde.

58. Vorsorglich füge ich hinzu – auch wenn ich weiß, dass dieser Fall im Ausgangsverfahren nicht gegeben ist –, dass man natürlich nicht ausschließen kann, dass der Fluggast wegen der fraglichen Umleitung den in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen oder den sonstigen nahegelegenen, mit dem Luftfahrtunternehmen vereinbarten Zielort mit einer Verspätung von drei Stunden oder mehr erreicht. Es ist klar, dass diesem Fluggast bei einer so großen Ankunftsverspätung, wie sich aus dem oben zitierten Urteil *Sturgeon u. a.*²⁶ ergibt, ein Ausgleichsanspruch nach den Art. 5 und 6 in Verbindung mit Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 zusteht.

59. Bevor ich schließe, möchte ich darauf hinweisen, dass eine Auslegung, die den in Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 geregelten Fall der Umleitung eines Fluges dessen Annullierung gleichstellt, meines Erachtens auch dem Grundsatz der Gleichbehandlung zuwiderlaufen würde, auf den der Gerichtshof bei der Auslegung anderer Bestimmungen dieser Verordnung mehrfach abgestellt hat²⁷.

60. Dieser Grundsatz verlangt bekanntlich, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich und unterschiedliche Sachverhalte nicht gleich behandelt werden, sofern eine solche Behandlung nicht objektiv gerechtfertigt ist. Im Hinblick auf die Verordnung Nr. 261/2004 hat der Gerichtshof bereits ausgeführt, dass die Frage, ob von dieser Verordnung erfasste Sachverhalte miteinander vergleichbar sind, „anhand der *Art* und der *Bedeutung* der verschiedenen Unannehmlichkeiten und Schäden, die

²⁵ Vgl. dazu Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Betreuungsleistungen für Fluggäste im Falle der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen (KOM[2001] 784 endg. – COD 2001/0305), fünfter Erwägungsgrund. Vgl. auch Urteil vom 10. Januar 2006, *IATA und ELFAA* (C-344/04, EU:C:2006:10, Rn. 83).

²⁶ Urteil vom 19. November 2009 (C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716).

²⁷ Urteile vom 10. Januar 2006, *IATA und ELFAA* (C-344/04, EU:C:2006:10, Rn. 93 bis 100), vom 10. Juli 2008, *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, Rn. 38 und 39), vom 19. November 2009, *Sturgeon u. a.* (C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 48 ff.), vom 23. Oktober 2012, *Nelson u. a.* (C-581/10 und C-629/10, EU:C:2012:657, Rn. 33 bis 40), und vom 7. September 2017, *Bossen u. a.* (C-559/16, EU:C:2017:644, Rn. 19 ff.), sowie Beschluss vom 5. Oktober 2016, *Wunderlich* (C-32/16, EU:C:2016:753, Rn. 21 ff.).

den betroffenen Fluggästen entstehen, zu vergleichen [sind]^{28 29}. Angesichts dieser Kriterien besteht für mich kaum ein Zweifel daran, dass einem Fluggast, dessen Flug nach dem ursprünglichen Flugplan durchgeführt wurde und der den in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen mit einer Verspätung von weniger als drei Stunden erreicht hat, Unannehmlichkeiten derselben Art und Bedeutung wie einem Fluggast entstanden wären, dessen Flug wie im Fall des Klägers des Ausgangsverfahrens zu einem an demselben Ort, in derselben Stadt oder in derselben Region gelegenen Ausweichflughafen umgeleitet wurde und der den in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen mit einer Verspätung von weniger als drei Stunden erreicht hat. Wenn dieser Fall der Umleitung einer Annullierung gleichzustellen wäre, hätte aber nur der zweite Fluggast einen Anspruch auf Ausgleichszahlungen gemäß Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004.

61. Ich schlage dem Gerichtshof daher vor, die zweite und die dritte Frage wie folgt zu beantworten: Art. 5 Abs. 1 Buchst. c, Art. 6, Art. 7 Abs. 1 und Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 sind dahin auszulegen, dass dem Fluggast bei Landung eines Flugzeugs auf einem anderen als dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen, der sich an demselben Ort, in derselben Stadt oder in derselben Region wie Letzterer befindet, kein Ausgleichsanspruch wegen Annullierung des Fluges zusteht. Ein Ausgleichsanspruch entsteht nur, wenn der Fluggast wegen dieser Umleitung den in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen oder den anderen nahegelegenen, mit dem Luftfahrtunternehmen vereinbarten Zielort mit einer Verspätung von drei Stunden oder mehr erreicht.

B. Zur sechsten Frage

62. Mit seiner sechsten Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass das Luftfahrtunternehmen bei einer Landung auf einem anderen als dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen von sich aus dem Fluggast anbieten muss, die Kosten der Beförderung zu diesem Zielflughafen oder zu einem sonstigen nahegelegenen, mit ihm vereinbarten Zielort zu übernehmen.

63. Ich möchte zunächst betonen, dass ich anderer Ansicht bin als die Kommission, die in ihren schriftlichen Erklärungen geltend gemacht hat, aus dem Umstand, dass das Luftfahrtunternehmen nach dieser Bestimmung „die Kosten für die Beförderung des Fluggastes von dem anderen Flughafen entweder zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen oder zu einem sonstigen nahe gelegenen, mit dem Fluggast vereinbarten Zielort [trägt]³⁰, sei zwangsläufig zu schließen, dass dieses Luftfahrtunternehmen die Erfüllung dieser Verpflichtung nicht aktiv anzubieten brauche. Der Begriff „tragen“ mag zwar den Eindruck erwecken, als ob nach dieser Bestimmung nur die Beförderungskosten *auf Antrag des Fluggasts* zu erstatten wären; bei dieser Auslegung würde aber außer Acht gelassen, dass der vorhergehende Halbsatz der in Rede stehenden Bestimmung („... *bietet* ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einem Fluggast einen Flug zu einem anderen als dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen *an*“)³¹ auf ein Angebot des Luftfahrtunternehmens verweist, das sich auch auf die Übernahme der Kosten des Fluggasts für die fragliche Beförderung beziehen könnte. Daher lässt sich dem Wortlaut von Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 meines Erachtens keine eindeutige Antwort auf die vorliegende Frage entnehmen.

28 Urteil vom 19. November 2009, Sturgeon u. a. (C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 49).

29 Hervorhebung nur hier.

30 Hervorhebung nur hier.

31 Hervorhebung nur hier.

64. Deshalb kommt es erneut entscheidend auf die teleologische Auslegung von Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 an. Es ist nämlich zu beachten, dass nach dem ersten Erwägungsgrund dieser Verordnung nicht nur deren Hauptziel darin besteht, „ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen“, sondern dass diesem Erwägungsgrund zufolge auch „den Erfordernissen des Verbraucherschutzes im Allgemeinen in vollem Umfang Rechnung getragen werden [sollte]“³².

65. Der Grundgedanke des mit der Verordnung Nr. 261/2004 geschaffenen Regelwerks beruht, anders ausgedrückt, auch auf der Feststellung, dass sich der Fluggast als Verbraucher gegenüber dem Luftfahrtunternehmen als Dienstleistungserbringer in der schwächeren Lage befindet. Damit diese Lage ausgeglichen wird und der Fluggast als Verbraucher so die ihm verliehenen Rechte wirksam wahrnehmen kann, verlangt diese Verordnung meines Erachtens, dass das Luftfahrtunternehmen als Dienstleistungserbringer ihn *aktiv* unterstützt.

66. Das ergibt sich insbesondere aus den Bestimmungen der Verordnung Nr. 261/2004, in denen die Ansprüche der Fluggäste auf Unterstützungsleistungen geregelt sind. Insoweit lässt sich feststellen, dass, auch wenn die verschiedenen Sprachfassungen von Art. 8 Abs. 1 dieser Verordnung hinsichtlich der Frage, ob die Initiative dem Luftfahrtunternehmen oder dem Fluggast obliegt, nicht einhellig sind³³, in Art. 4 Abs. 3 (Nichtbeförderung), Art. 5 Abs. 1 Buchst. a (Annullierung) und Art. 6 Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii (Verspätung von mindestens fünf Stunden) dieser Verordnung vorgesehen ist, dass das Luftfahrtunternehmen den betroffenen Fluggästen „Ausgleichsleistungen [erbringt]“ bzw. dass den betroffenen Fluggästen „vom ... Luftfahrtunternehmen ... Unterstützungsleistungen ... angeboten [werden]“ bzw. dass diesen Fluggästen vom Luftfahrtunternehmen „Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a) angeboten [werden]“.

67. Das Erfordernis eines Angebots von Unterstützungsleistungen seitens des Luftfahrtunternehmens spiegelt in der Tat das Schutzbedürfnis des Fluggasts als Verbraucher wider, denn dieser ist wegen der vorerwähnten Ereignisse auf einem anderen als seinem Zielflughafen „gestrandet“ und befindet sich somit gegenüber dem an diesem Flughafen ansässigen Luftfahrtunternehmen in einer prekären Lage. Aus diesem Grund hat Letzteres seine Verpflichtung zu Unterstützungsleistungen unabhängig davon zu erfüllen, ob dieser Fluggast es hierzu vorher aufgefordert hat.

68. Diese Auslegung dürfte, wie die österreichische Regierung in ihren schriftlichen Erklärungen bemerkt hat, in vollem Einklang mit dem Urteil in der Rechtssache Rusu stehen, in dem der Gerichtshof entschieden hat, ein Luftfahrtunternehmen, das Fluggästen die Beförderung verweigert habe, müsse ihnen die in Art. 8 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Unterstützungsleistungen erbringen. Der Gerichtshof hat in diesem Urteil insbesondere ausgeführt, das Luftfahrtunternehmen habe den Fluggästen, wenn es ihnen seinen Vorschlag unterbreite, die Informationen zu liefern, die sie benötigten, um eine zweckdienliche Wahl zwischen der Rückerstattung des Flugpreises und einer anderweitigen Beförderung treffen zu können, wobei diese Fluggäste nicht verpflichtet seien, aktiv an der Suche nach diesen Informationen mitzuwirken³⁴. Meines Erachtens folgt aus diesem Urteil kurz gesagt, dass die Fluggäste ihren Anspruch auf Unterstützungsleistungen nur dann wirksam wahrnehmen können, wenn das Luftfahrtunternehmen zuvor tätig geworden ist.

³² Hervorhebung nur hier.

³³ Die deutsche Sprachfassung („so können Fluggäste wählen zwischen ...“), sowie die finnische („matkustajalle on annettava mahdollisuus valita jokin seuraavista vaihtoehtoista“), die litauische („keleiviams leidžiama rinktis ...“) und die polnische Sprachfassung („pasazerowie mają prawo wyboru pomiędzy ...“) beschränken sich darauf, dass die Fluggäste das Recht haben, zwischen den verschiedenen zur Verfügung stehenden Unterstützungsleistungen zu wählen, und lassen damit offen, ob es dem Luftfahrtunternehmen obliegt, den Fluggästen die nach dieser Bestimmung vorgesehenen Unterstützungsleistungen anzubieten, oder den Fluggästen, diese zu verlangen, während in den anderen Sprachfassungen die erste dieser beiden Möglichkeiten normiert ist.

³⁴ Urteil vom 29. Juli 2019 (C-354/18, EU:C:2019:637, Rn. 53 bis 55).

69. Obwohl der Anspruch auf Übernahme der Kosten für die Beförderung vom Ankunftsflughafen zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen (oder zu einem sonstigen nahegelegenen, mit dem Fluggast vereinbarten Zielort), wie ich in diesen Schlussanträgen dargelegt habe, eine gegenüber den in Art. 8 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 normierten Ansprüchen auf Unterstützung autonome Auslegung erhalten muss, hat die damit einhergehende Verpflichtung des Luftfahrtunternehmens nach meiner Meinung auch dem im ersten Erwägungsgrund dieser Verordnung erwähnten Schutzbedürfnis des Fluggasts als Verbraucher Rechnung zu tragen.

70. Infolgedessen schlage ich dem Gerichtshof vor, auf die sechste Frage zu antworten, dass Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass das Luftfahrtunternehmen bei einer Landung auf einem anderen als dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen von sich aus dem Fluggast anbieten muss, die Kosten der Beförderung zu diesem Zielflughafen oder zu einem sonstigen nahegelegenen, mit ihm vereinbarten Zielort zu übernehmen.

C. Zur siebten Frage

71. Mit seiner siebten Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob dem Fluggast ein Anspruch auf die pauschalen Ausgleichszahlungen im Sinne von Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 zusteht, wenn das Luftfahrtunternehmen seine Verpflichtungen aus Art. 8 Abs. 3 und Art. 9 Abs. 1 Buchst. c dieser Verordnung zur Übernahme der Kosten für die Beförderung des Fluggasts vom Ankunftsflughafen zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen (oder zu dem nahegelegenen, mit dem Fluggast vereinbarten Zielort) sowie für die Beförderung vom Flughafen zum Ort der Unterbringung verletzt.

72. Vorab möchte ich dem Gerichtshof vorschlagen, diese Frage so umzuformulieren, dass sie nur Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 betrifft. Denn aus dem Sachverhalt der vorliegenden Rechtssache geht aus meiner Sicht nicht klar hervor, inwiefern die Auslegung von Art. 9 Abs. 1 Buchst. c dieser Verordnung für die Entscheidung des Ausgangsrechtsstreits relevant sein sollte. Jedenfalls ist eine solche Relevanz ausgeschlossen, wenn Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 als eigenständige Bestimmung verstanden wird, wie ich es in diesen Schlussanträgen vorschlage, weil dann in einem Fall der Umleitung wie in der vorliegenden Rechtssache allein Art. 8 Abs. 3 dieser Verordnung Anwendung findet.

73. Eine solche Frage scheint keine besonderen Schwierigkeiten zu bereiten, da die Rechtsprechung des Gerichtshofs bereits alle notwendigen Elemente für eine Antwort enthält.

74. Zunächst ist zu beachten, dass der Gerichtshof im Urteil *Sousa Rodríguez u. a.*³⁵ die Frage nach der *Existenz* eines Ausgleichsanspruchs der Fluggäste, wenn ein Luftfahrtunternehmen die ihm nach den Art. 8 und 9 der Verordnung Nr. 261/2004 obliegenden Verpflichtungen zur Unterstützung und zu Betreuungsleistungen verletzt, schon ausdrücklich, wenn auch in Form eines *obiter dictum*, bejaht hat.

75. Man könnte sich eventuell fragen, ob einem Fluggast dieser Anspruch auch zusteht, wenn das Luftfahrtunternehmen die Verpflichtung aus Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 zur Übernahme der Kosten für die Beförderung des Fluggasts vom Ankunftsflughafen zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen (oder zu dem nahegelegenen vereinbarten Zielort) verletzt hat. Ich erinnere erneut daran, dass nach der von mir in diesen Schlussanträgen vertretenen Ansicht die Verpflichtungen zur Unterstützung im eigentlichen Sinn, deren Verletzung nach dem Urteil *Sousa Rodríguez u. a.*³⁶ einen Ausgleichsanspruch entstehen lässt, nur in Art. 8 Abs. 1 dieser Verordnung geregelt sind, während in Art. 8 Abs. 3 eine eigenständige Bestimmung zu

³⁵ Urteil vom 13. Oktober 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652, Rn. 44).

³⁶ Urteil vom 13. Oktober 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

sehen ist. Nach meinem Dafürhalten muss diese Frage aber bejaht werden, weil die betreffende Verpflichtung ebenso wie die Verpflichtungen zur Unterstützung (und zu Betreuungsleistungen), wie Generalanwältin Sharpston es in ihren Schlussanträgen in der Rechtssache Sousa Rodríguez u. a.³⁷ formuliert hat, „wirkunglos wäre, wenn sie nicht durchgesetzt werden könnte“.

76. Was die Frage anbelangt, ob die betreffende Entschädigung in einer *pauschalen* Ausgleichszahlung gemäß Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 bestehen kann, wie der Kläger des Ausgangsverfahrens geltend macht, so bedarf es nur einer sorgfältigen Analyse der Argumentation des Gerichtshofs im Urteil McDonagh³⁸ zur Gültigkeit von Art. 9 der Verordnung Nr. 261/2004 im Hinblick auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, um eine solche Möglichkeit auszuschließen.

77. Dem Gerichtshof zufolge kann durch das Fehlen einer zeitlichen oder finanziellen Begrenzung der in Art. 9 dieser Verordnung normierten Betreuungspflicht der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht verletzt werden, da die für die Luftfahrtunternehmen damit verbundenen negativen wirtschaftlichen Folgen selbst beträchtlichen Ausmaßes gemessen an dem Ziel eines hohen Schutzniveaus für die Fluggäste nicht als unverhältnismäßig anzusehen sind und die Luftfahrtunternehmen als umsichtige Unternehmer jedenfalls die durch diese Pflicht verursachten Kosten auf die Flugpreise umlegen können. An dieser Stelle hat der Gerichtshof in einer weiteren Randnummer klargestellt, dass der Fluggast als Entschädigung dafür, dass das Luftfahrtunternehmen dieser Betreuungspflicht nicht nachgekommen ist, gleichwohl nur solche Beträge erstattet bekommen kann, die sich in Anbetracht der dem jeweiligen Fall eigenen Umstände als notwendig, angemessen und zumutbar erweisen, um den Ausfall seiner Betreuung durch das Luftfahrtunternehmen auszugleichen, wobei dies nach Ansicht des Gerichtshofs vom nationalen Gericht zu beurteilen ist³⁹. Der Gerichtshof wollte somit nach meinem Verständnis zum Ausdruck bringen, dass eine dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz konforme Auslegung eine betragsmäßige *Übereinstimmung* zwischen der vom Luftfahrtunternehmen geschuldeten Entschädigung und den Kosten voraussetzt, die dem betroffenen Fluggast entstanden sind. Dieses Erfordernis schließt definitionsgemäß eine pauschalierte Entschädigung aus, wie sie in Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehen ist.

78. Der Gerichtshof hat diese Randnummer in jenes Urteil zugegebenermaßen nicht aufgenommen, weil er speziell die Anwendung pauschaler Ausgleichszahlungen ausschließen wollte, sondern nur deshalb, weil eine Grenze für die Beträge festgesetzt werden muss, deren Zahlung die Fluggäste verlangen, wenn das Luftfahrtunternehmen bei einer Annullierung ihres Fluges infolge lang anhaltender, außergewöhnlicher Umstände seiner Betreuungspflicht nicht nachgekommen ist. Die allgemein gehaltene Formulierung des Gerichtshofs sowie der Umstand, dass die betreffende Randnummer auch in den Tenor dieses Urteils übernommen wurde, lassen nach meinem Dafürhalten jedoch erkennen, dass die Zuerkennung pauschaler Ausgleichszahlungen nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 für die Fluggäste bei Verletzung einer der in Art. 9 dieser Verordnung vorgesehenen Betreuungspflichten nach Auffassung des Gerichtshofs für das Luftfahrtunternehmen mit so beträchtlichen negativen wirtschaftlichen Folgen verbunden wäre, dass dieser Artikel bei einer dahin gehenden Auslegung gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verstieße.

79. Somit steht dem Fluggast im vorliegenden Fall bei einem Verstoß des Luftfahrtunternehmens gegen dessen in Art. 9 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 normierte Betreuungspflicht ein Anspruch auf Erstattung der Beträge zu, die sich in Anbetracht der dem jeweiligen Fall eigenen Umstände als notwendig, angemessen und zumutbar erweisen, um dieses Versäumnis des Luftfahrtunternehmens auszugleichen.

37 Schlussanträge der Generalanwältin Sharpston in der Rechtssache Sousa Rodríguez u. a. (C-83/10, EU:C:2011:427, Nr. 60).

38 Urteil vom 31. Januar 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43).

39 Vgl. Urteil vom 31. Januar 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, Rn. 45 bis 51).

80. Da alle Bestimmungen der Verordnung Nr. 261/2004 im Einklang mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz auszulegen sind, gilt dies meines Erachtens eindeutig auch für den Fall, dass die vom Luftfahrtunternehmen verletzte Verpflichtung in Art. 8 Abs. 3 dieser Verordnung geregelt ist.

81. Infolgedessen schlage ich dem Gerichtshof vor, auf die siebte Frage zu antworten, dass dem Fluggast kein Anspruch auf die pauschalen Ausgleichszahlungen im Sinne von Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 zusteht, wenn das Luftfahrtunternehmen seine Verpflichtung aus Art. 8 Abs. 3 dieser Verordnung zur Übernahme der Kosten für die Beförderung des Fluggasts vom Ankunftsflughafen zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen (oder zu dem nahegelegenen, mit dem Fluggast vereinbarten Zielort) verletzt. Hingegen steht dem Fluggast ein Anspruch auf Erstattung der Beträge zu, die sich in Anbetracht der dem jeweiligen Fall eigenen Umstände als notwendig, angemessen und zumutbar erweisen sollten, um dieses Versäumnis des Luftfahrtunternehmens auszugleichen.

IV. Ergebnis

82. Nach alledem schlage ich dem Gerichtshof vor, die zweite, die dritte, die sechste und die siebte Vorlagefrage des Landesgerichts Korneuburg (Österreich) wie folgt zu beantworten:

1. Art. 5 Abs. 1 Buchst. c, Art. 6, Art. 7 Abs. 1 und Art. 8 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 sind dahin auszulegen, dass dem Fluggast bei Landung eines Flugzeugs auf einem anderen als dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen, der sich an demselben Ort, in derselben Stadt oder in derselben Region wie Letzterer befindet, kein Ausgleichsanspruch wegen Annullierung des Fluges zusteht. Ein Ausgleichsanspruch entsteht nur, wenn der Fluggast wegen dieser Umleitung den in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen oder den anderen nahegelegenen, mit dem Luftfahrtunternehmen vereinbarten Zielort mit einer Verspätung von drei Stunden oder mehr erreicht.
2. Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 ist dahin auszulegen, dass das Luftfahrtunternehmen bei einer Landung auf einem anderen als dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen von sich aus dem Fluggast anbieten muss, die Kosten der Beförderung zu diesem Zielflughafen oder zu einem sonstigen nahegelegenen, mit ihm vereinbarten Zielort zu übernehmen.
3. Dem Fluggast steht kein Anspruch auf die pauschalen Ausgleichszahlungen im Sinne von Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 zu, wenn das Luftfahrtunternehmen seine Verpflichtung aus Art. 8 Abs. 3 dieser Verordnung zur Übernahme der Kosten für die Beförderung des Fluggasts vom Ankunftsflughafen zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen (oder zu dem nahegelegenen, mit dem Fluggast vereinbarten Zielort) verletzt. Hingegen steht dem Fluggast ein Anspruch auf Erstattung der Beträge zu, die sich in Anbetracht der dem jeweiligen Fall eigenen Umstände als notwendig, angemessen und zumutbar erweisen sollten, um dieses Versäumnis des Luftfahrtunternehmens auszugleichen.