



Sammlung der Rechtsprechung

BESCHLUSS DES GERICHTSHOFS (Achte Kammer)

1. Oktober 2020 *

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Art. 99 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs – Luftverkehr – Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – Ausgleichsleistungen für Fluggäste bei großer Verspätung von Flügen – Ausgleichsanspruch bei Verspätung – Dauer der Verspätung – Zeitpunkt der Öffnung der Flugzeugtür am Zielort – Tatsächliche Ankunftszeit – Planmäßige Ankunftszeit – Frage, über die der Gerichtshof bereits entschieden hat, oder Antwort, die klar aus der Rechtsprechung abgeleitet werden kann“

In der Rechtssache C-654/19

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Landesgericht Korneuburg (Österreich) mit Entscheidung vom 2. Juli 2019, beim Gerichtshof eingegangen am 3. September 2019, in dem Verfahren

FP Passenger Service GmbH

gegen

Austrian Airlines AG

erlässt

DER GERICHTSHOF (Achte Kammer)

unter Mitwirkung der Kammerpräsidentin L. S. Rossi sowie der Richter J. Malenovský (Berichterstatter) und F. Biltgen,

Generalanwalt: P. Pikamäe,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

- der FP Passenger Service GmbH, vertreten durch Rechtsanwältin F. Puschkarski und Rechtsanwalt B. Passin,
- der Austrian Airlines AG, vertreten durch Rechtsanwalt G. Gries,
- der österreichischen Regierung, vertreten durch J. Schmoll und G. Kunnert als Bevollmächtigte,

* Verfahrenssprache: Deutsch.

- der deutschen Regierung, vertreten durch J. Möller und M. Hellmann als Bevollmächtigte,
- der polnischen Regierung, vertreten durch B. Majczyna als Bevollmächtigten,
- der Europäischen Kommission, vertreten durch W. Mölls und N. Yerrell als Bevollmächtigte,

aufgrund der nach Anhörung des Generalanwalts ergangenen Entscheidung, gemäß Art. 99 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs durch mit Gründen versehenen Beschluss zu entscheiden,

folgenden

Beschluss

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Art. 5 bis 7 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. 2004, L 46, S. 1).
- 2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der FP Passenger Service GmbH und der Austrian Airlines AG, der Ausgleichszahlungen für einen Fluggast der Austrian Airlines AG wegen der Verspätung betrifft, mit der das Flugzeug, in dem er sich befand, am Flughafen Wien-Schwechat (Österreich) angekommen ist.

Rechtlicher Rahmen

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

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

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

„Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

...

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;

...

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“.

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

„(1) Bei Annullierung eines Fluges [wird] den betroffenen Fluggästen

...

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

...

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

...

(3) Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

...“

6 In Art. 6 („Verspätung“) dieser Verordnung heißt es:

„(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.“

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

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

...

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

...

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

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

...

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

...

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

Ausgangsrechtsstreit und Vorlagefrage

8 FP Passenger Service, die Klägerin des Ausgangsverfahrens, hat im Wege der Abtretung die Rechte eines Fluggasts erworben, der bei Austrian Airlines über eine Buchung für den Flug OS 2344 von Hurghada (Ägypten) nach Wien (Österreich) verfügte; der planmäßige Abflug war für den 20. August 2017 um 10.50 Uhr, die planmäßige Ankunft für 15.20 Uhr desselben Tages vorgesehen.

9 Das Flugzeug startete in Hurghada erst um 14.22 Uhr und erreichte den Flughafen Wien-Schwechat am 20. August 2017 mit einer Verspätung, deren Ausmaß je nach dem für die Ankunft zugrunde gelegten Zeitpunkt unterschiedlich ausfallen könnte. In diesem Zusammenhang werden in der Vorlageentscheidung verschiedene Uhrzeiten aufgeführt:

– 18.14 Uhr: „touch down“ (Landung). Dieser Zeitpunkt wird von einem Mitarbeiter des Flughafens gemeldet.

– 18.17 Uhr: „Actual Time of Arrival“ (ATA) („tatsächliche Ankunftszeit“). Es handelt sich dabei um den Zeitpunkt, zu dem das Flugzeug seine Endposition erreicht hat. Dieser Vorgang wird ebenfalls von einem Mitarbeiter des Flughafens gemeldet.

– 18.18 Uhr: Die Parkbremse des Flugzeugs wurde angezogen, was vom Flugzeug automatisch gemeldet wurde.

– 18.22 Uhr: Die Crew meldete, dass das Flugzeug die Parkposition erreicht habe.

- 10 Nach den Angaben des vorlegenden Gerichts ist nicht festgestellt worden, dass außergewöhnlich viel Zeit bis zum Öffnen der Flugzeugtüren verstrichen sei. Das Flugzeug sei hingegen auf einer Außenposition geparkt worden, von der aus die Fluggäste mit dem Bus zum Flughafenterminal befördert worden seien. Nicht festgestellt werden könne, ob das Flugzeug bei pünktlicher Landung zu dieser Parkposition oder zu einer anderen geleitet worden wäre. Das vorliegende Gericht führt in diesem Zusammenhang aus, dass Flugzeuge, die auf dem Flughafen Wien-Schwechat landeten, entweder auf dem Flugfeld, wo die Fluggastpassagiere das Flugzeug über eine Treppe verließen und das Terminal mittels eines Shuttles erreichten, oder am „Finger“ parkten, von dem aus ein direkter Zugang zu den Flughafengebäuden möglich sei.
- 11 Für die eingetretene Verspätung erhob FP Passenger Service beim Bezirksgericht Schwechat (Österreich) eine Klage auf Zuspruch einer Ausgleichsleistung in Höhe von 400 Euro zuzüglich Zinsen. Zur Begründung ihres Begehrens brachte FP Passenger Service vor, dass sich der Abflug des betreffenden Flugs verspätet habe und das Endziel erst um 18.22 Uhr, nämlich als das verspätete Flugzeug seine Parkposition eingenommen habe, erreicht werden können.
- 12 FP Passenger Service machte allerdings geltend, dass für die Bestimmung der Verspätung der Zeitpunkt der Türöffnung, d. h. der Zeitpunkt, zu dem die Passagiere das Flugzeug hätten verlassen können, heranzuziehen sei. Im vorliegenden Fall sei diese Öffnung mehr als drei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit erfolgt.
- 13 Austrian Airlines vertrat ihrerseits die Ansicht, dass die Verspätung des in Rede stehenden Fluges weniger als drei Stunden betragen habe. Das Flugzeug habe sein Endziel nämlich nicht um 18.22 Uhr, sondern um 18.17 Uhr erreicht. Denn für die Zwecke der Anwendung des Ausgleichsanspruchs nach der Verordnung Nr. 261/2004 sei sowohl für die planmäßige als auch für die tatsächliche Ankunftszeit auf denjenigen Zeitpunkt abzustellen, zu dem das Flugzeug am Zielflughafen gelandet sei. Die für das Öffnen der Türen erforderliche Zeit sei darin nicht einberechnet.
- 14 Das erstinstanzliche Gericht schloss sich der Auffassung von Austrian Airlines an und wies die Klage von FP Passenger Service mit der Begründung ab, dass zur Bestimmung der tatsächlichen Verspätung eines Fluges die planmäßige Ankunftszeit mit der tatsächlichen Ankunftszeit zu vergleichen sei. Da dieser Vergleich im vorliegenden Fall nur eine Verspätung von 2 Stunden und 57 Minuten erkennen lasse, entschied das erstinstanzliche Gericht, dass FP Passenger Service keinen Ausgleichsanspruch nach der Verordnung Nr. 261/2004 habe.
- 15 Gegen diese Entscheidung legte die Klägerin des Ausgangsverfahrens Berufung beim vorlegenden Gericht ein. Dieses ist der Auffassung, dass das Urteil des Gerichtshofs vom 4. September 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), heranzuziehen sei. Um das Ausmaß der Verspätung zu berechnen, müsse daher festgestellt werden, wann die Türen des Flugzeugs geöffnet worden wären, wenn der Flug nicht verspätet gewesen wäre; dieser Zeitpunkt könne dann mit dem Zeitpunkt verglichen werden, zu dem die Türen tatsächlich geöffnet worden seien. Auch wenn die Flugpläne den planmäßigen Zeitpunkt der Türöffnung nicht erwähnten, zeige insoweit die Erfahrung, dass die Zeitspanne zwischen dem Zeitpunkt, zu dem das Flugzeug seine Parkposition erreiche, und dem Öffnen der Türen im Allgemeinen bei allen Flügen gleich sei. Daraus folge, dass die Zeitspanne zwischen der tatsächlichen Ankunftszeit und der tatsächlichen Zeit der Türöffnung mit der Zeitspanne zwischen der planmäßigen Ankunftszeit und der planmäßigen Türöffnung identisch sei, so dass bei der Berechnung der Verspätung weder die eine noch die andere dieser Zeitspannen berücksichtigt werden dürfe.
- 16 Sei dagegen in einem bestimmten Fall die Zeitspanne zwischen der tatsächlichen Ankunftszeit und der tatsächlichen Türöffnung ungewöhnlich lang und erbringe der Fluggast hierfür den Nachweis, so sei die Differenz zwischen der tatsächlichen Zeitspanne und der für die Türöffnung üblicherweise erforderlichen Zeitspanne zu berücksichtigen, um diese sodann der gemäß den vorstehenden

Erwägungen berechneten Verspätung hinzuzurechnen. Im vorliegenden Fall sei jedoch davon auszugehen, dass die Zeitspanne zwischen tatsächlicher Ankunftszeit und tatsächlichem Türöffnen nicht über die übliche Zeitdauer hinausgegangen sei, weshalb sie nicht berücksichtigt werden dürfe.

- 17 Das vorlegende Gericht weist darauf hin, dass zu dieser Frage keine gefestigte nationale Rechtsprechung vorliege.
- 18 Unter diesen Umständen hat das Landesgericht Korneuburg (Österreich) das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Sind die Art. 5, 6 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass bei der Berechnung der Verspätung – unter Berücksichtigung des Urteils vom 4. September 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), wonach auf den Zeitpunkt der Türöffnung abzustellen ist – die Differenz zwischen der tatsächlichen Zeit der Türöffnung und der planmäßigen Ankunftszeit zu bilden ist oder die zwischen der tatsächlichen Zeit der Türöffnung und der Zeit der voraussichtlichen Türöffnung bei planmäßiger Ankunftszeit?

Zur Vorlagefrage

- 19 Mit seiner Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die Verordnung Nr. 261/2004 im Licht des Urteils vom 4. September 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), dahin auszulegen ist, dass die Zeitspanne, die zwischen der planmäßigen Ankunftszeit und der Öffnung der Türen des Flugzeugs verstrichen ist, zur Bestimmung des Ausmaßes der den Fluggästen bei der Ankunft entstandenen Verspätung zu berechnen ist.
- 20 Gemäß Art. 99 seiner Verfahrensordnung kann der Gerichtshof dann, wenn eine zur Vorabentscheidung vorgelegte Frage mit einer Frage übereinstimmt, über die der Gerichtshof bereits entschieden hat, wenn die Antwort auf eine solche Frage klar aus der Rechtsprechung abgeleitet werden kann oder wenn die Beantwortung der zur Vorabentscheidung vorgelegten Frage keinen Raum für vernünftige Zweifel lässt, auf Vorschlag des Berichterstatters und nach Anhörung des Generalanwalts jederzeit die Entscheidung treffen, durch mit Gründen versehenen Beschluss zu entscheiden.
- 21 Da dies in der vorliegenden Rechtssache der Fall ist, ist diese Bestimmung anzuwenden.
- 22 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass aus dem Wortlaut der Verordnung Nr. 261/2004 nicht ausdrücklich hervorgeht, dass die Fluggäste von bei der Ankunft verspäteten Flügen gemäß Art. 7 dieser Verordnung einen Ausgleichsanspruch gegenüber dem ausführenden Luftfahrtunternehmen haben, da der Begriff „Verspätung des Flugs“ im Verordnungstext nur zur planmäßigen Abflugzeit in Bezug gesetzt wird (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 19. November 2009, *Sturgeon u. a.*, C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 31, 40 und 41).
- 23 Im Einklang mit dem Grundsatz der Gleichbehandlung, der verlangt, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich und unterschiedliche Sachverhalte nicht gleich behandelt werden, sofern eine solche Behandlung nicht objektiv gerechtfertigt ist, hat der Gerichtshof aber entschieden, dass Fluggäste, deren Flüge mit großer Verspätung ankommen, d. h. mit einer Verspätung von drei Stunden oder mehr, ebenso wie Fluggäste, deren ursprünglicher Flug annulliert wurde und denen das Luftfahrtunternehmen keine anderweitige Beförderung unter den in Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Voraussetzungen anbieten kann, einen Ausgleichsanspruch auf der Grundlage von Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 haben, da sie einen irreversiblen Zeitverlust und somit entsprechende Unannehmlichkeiten erleiden (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 19. November 2009, *Sturgeon u. a.*, C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 48, 60 und 61, sowie vom 23. Oktober 2012, *Nelson u. a.*, C-581/10 und C-629/10, EU:C:2012:657, Rn. 33, 34 und 40).

- 24 Damit hat der Gerichtshof eine zeitliche Schwelle festgelegt, ab der dieser Zeitverlust nach der Verordnung Nr. 261/2004 pauschal entschädigungsfähig wird.
- 25 Weiter hat der Gerichtshof klargestellt, dass das Ausmaß der Verspätung, da diese Unannehmlichkeiten, die in einem Zeitverlust bestehen, bei der Ankunft des Fluges eintreten, für die Zwecke der in der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Ausgleichszahlung anhand der „planmäßigen Ankunftszeit“ beurteilt werden muss (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 19. November 2009, Sturgeon u. a., C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 61, vom 23. Oktober 2012, Nelson u. a., C-581/10 und C-629/10, EU:C:2012:657, Rn. 40, sowie vom 26. Februar 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, Rn. 33), wobei es sich dabei um die im Flugplan festgelegte und auf dem Flugschein des betreffenden Fluggasts angegebene Zeit handelt.
- 26 Die in der vorstehenden Randnummer genannte planmäßige Ankunftszeit gibt also den Zeitpunkt an, zu dem der Flug normalerweise beendet sein wird. Es ist jedoch möglich, dass sich die Fluggäste nach Überschreiten dieses Zeitpunkts weiterhin an Bord ihres Flugzeugs befinden, da verschiedene Vorfälle die Ankunft des Fluges verzögern können, sei es aufgrund von Komplikationen vor dem Start, während der Reise oder nach der Landung am Zielort.
- 27 Wie aus den Rn. 23 und 24 des vorliegenden Beschlusses hervorgeht, ist ein Zeitverlust der Fluggäste eines verspäteten Fluges gegenüber der planmäßigen Ankunftszeit im Hinblick auf den in der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Ausgleichsanspruch nur insoweit von Bedeutung, als er mindestens drei Stunden beträgt.
- 28 Ob dieser zeitliche Schwellenwert in einem bestimmten Fall erreicht wurde oder nicht, ist anhand des Zeitpunkts zu prüfen, zu dem das Flugzeug tatsächlich an seinem Zielort angekommen ist. Da die Verordnung Nr. 261/2004 diese tatsächliche Ankunftszeit nicht definiert, hat der Gerichtshof in Rn. 17 des Urteils vom 4. September 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), entschieden, dass der Begriff „tatsächliche Ankunftszeit“ so auszulegen ist, dass er in der Union einheitlich angewandt wird.
- 29 So hat der Gerichtshof in Rn. 25 dieses Urteils im Wesentlichen entschieden, dass der Begriff „tatsächliche Ankunftszeit“ dahin auszulegen ist, dass er für den Zeitpunkt steht, zu dem mindestens eine der Flugzeugtüren geöffnet wird, sofern den Fluggästen in diesem Moment das Verlassen des Flugzeugs gestattet ist.
- 30 Zu diesem Zeitpunkt endet nämlich die Situation der Fluggäste, sich nach Weisungen und unter der Kontrolle des Luftfahrtunternehmens in einem geschlossenen Raum aufzuhalten, in dem ihre Möglichkeiten, mit der Außenwelt zu kommunizieren, aus technischen und aus Sicherheitsgründen erheblich beschränkt sind und in dem sie sich nicht nach eigenem Gutdünken um ihre persönlichen, familiären, sozialen oder beruflichen Angelegenheiten kümmern können (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 4. September 2014, Germanwings, C-452/13, EU:C:2014:2141, Rn. 20, 22, 24 und 25).
- 31 Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass sich der Gerichtshof im Urteil vom 4. September 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), darauf beschränkt hat, die Konturen des Begriffs „tatsächliche Ankunftszeit“ zu umreißen, ohne dabei die Bedeutung der „planmäßigen Ankunftszeit“ im Sinne der Verordnung Nr. 261/2004, insbesondere ihres Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii, auf den sich die in Rn. 23 des vorliegenden Beschlusses angeführte Rechtsprechung bezieht, in Frage zu stellen. Vielmehr erweist sich der Begriff „planmäßige Ankunftszeit“, wie er in Rn. 25 des vorliegenden Beschlusses definiert wird, als unerlässlich, um das Ausmaß der Verspätung eines Fluges bei der Ankunft zu bestimmen.
- 32 Nach alledem ist auf die Vorlagefrage zu antworten, dass die Verordnung Nr. 261/2004 im Licht des Urteils vom 4. September 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), dahin auszulegen ist, dass zur Bestimmung des Ausmaßes der den Fluggästen bei der Ankunft entstandenen Verspätung die

Zeitspanne zu berechnen ist, die zwischen der planmäßigen Ankunftszeit und der tatsächlichen Ankunftszeit – d. h. dem Zeitpunkt, zu dem mindestens eine der Flugzeuggtüren geöffnet wird, sofern den Fluggästen in diesem Moment das Verlassen des Flugzeugs gestattet ist – verstrichen ist.

Kosten

- 33 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem beim vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

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

Die 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 im Licht des Urteils vom 4. September 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), dahin auszulegen, dass zur Bestimmung des Ausmaßes der den Fluggästen bei der Ankunft entstandenen Verspätung die Zeitspanne zu berechnen ist, die zwischen der planmäßigen Ankunftszeit und der tatsächlichen Ankunftszeit – d. h. dem Zeitpunkt, zu dem mindestens eine der Flugzeuggtüren geöffnet wird, sofern den Fluggästen in diesem Moment das Verlassen des Flugzeugs gestattet ist – verstrichen ist.

Luxemburg, den 1. Oktober 2020.

Der Kanzler
A. Calot Escobar

Die Präsidentin der Achten
Kammer
L.S. Rossi