

**Außergewöhnliche Umstände gem. Art. 5 III
der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 - Rechtsprechungsübersicht**

ADAC

Grund	Außergewöhnlicher Umstand	Begründung	Gericht	AZ./ Fundstelle
Technische Probleme				
Technische Probleme (Grds)	nein	Außergewöhnlicher Umstand nur, wenn nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens und von ihm nicht zu beherrschen (Verweis auf Erwägungsgrund 14).	EuGH	C 549/07
Technischer Defekt	nein	Kein außergewöhnlicher Umstand, wenn der Defekt unerwartet auftritt, nicht auf fehlerhafte Wartung zurückzuführen ist und nicht bei regulärer Wartung festgestellt wurde.	EuGH	C-257/14
Kollision eines Treppenfahrzeugs mit einem Flugzeug	nein	Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit eines Luftfahrtunternehmens.	EuGH	C-394/14
Beschädigung eines parkenden Flugzeugs durch gegen Wegrollen nicht gesicherten und von Turbinenstrahl eines anderen Flugzeugs in Bewegung versetzten Gepäckwagen	nein	Begegnung mit anderen Flugzeugen, Treppen- und Gepäckfahrzeugen auf dem Flughafengelände ist typisch für den Flugbetrieb.	BGH	X ZR 75/15; X ZR 77/15
Flugzeugreifen durch Fremdkörper auf Start- und Landebahn beschädigt	nein	Gewöhnlicher Umstand, der untrennbar mit dem Betrieb eines Flugzeugs verbunden ist, Verschmutzung der Bahnen müssen Luftfahrtgesellschaften üblicherweise hinnehmen.	LG Stuttgart	5 S 103/17
Kollision zweier Flugzeuge auf dem Weg zur Start- und Landebahn	nein	Typisches Risiko, das der Sphäre des Luftfahrtunternehmens zuzuordnen ist. Dieses ist für die Bereitstellung eines einsatzfähigen Flugzeugs verantwortlich. Die Stellung eines Ersatzflugzeugs war zudem möglich.	AG Nürtingen	10 C 1551/16
Enteisungsanlage defekt	ja	Flugzeug war ordnungsgemäß gewartet; Ersatzflüge bestanden nicht.	LG Köln	11 S 176/07
Flugzeug durch nicht gesicherte Bremsklötze beschädigt	nein	Risikosphäre des Luftfahrtunternehmens	AG Frankfurt a.M.	32 C 1379/09 41
Beschädigung der Tragfläche bei Rollmanöver	nein	Typisches und in Ausübung der betrieblichen Tätigkeit zu erwartendes Vorkommnis.	AG Frankfurt a.M.	29 C 2088/09
Generator des Flugzeuges defekt	ja	Wartungsarbeiten wurden planmäßig durchgeführt; keine Pflicht ein Ersatzflugzeug bereitzuhalten.	AG Frankfurt a.M.	31 C 3337/06
Defekt der Lautsprecheranlage	nein	Technischer Defekt liegt in Sphäre des Luftfahrtunternehmens.	AG Bremen	4 C 393/06

Triebwerksschaden	nein	Direkter Einfluss- und Organisationsbereich des Luftfahrtunternehmens betroffen.	LG Düsseldorf	22 S 215/08
Wetterradar	nein	Kein außergewöhnlicher Umstand (Angestellter ist bzgl. Flugtickets, das er vom Arbeitsgeber bekommen hat, nicht aktivlegitimiert).	AG Emden	5 C 197/09
Radarausfall im griechischen Luftraum und Überlastung wegen Fluglotsenstreik auf dem Vorflug	ja	Vom Einzelfall losgelöste Vorsorge-maßnahmen für den eventuellen Eintritt außergewöhnlicher Umstände (Ersatzmaschinen) müssen nicht ergriffen werden.	BGH	X ZR 104/13
Undichtigkeit der Hydraulik	nein	Keine Entlastung, da in der betrieblichen Sphäre des Luftfahrtunternehmens.	LG Berlin	57 S 44/07
Strömungsabriss an einem Triebwerk	nein	Technische Probleme fallen in den Verantwortungs- und Risikobereich des Luftfahrtunternehmens.	AG Köln	132 C 304/07
Defekt der Notbeleuchtung	nein	Luftfahrtunternehmen muss unter Verweis auf zumutbare Maßnahmen vortragen, wann der Defekt zuerst auftrat und wie lange die Reparatur gedauert hätte.	LG Köln	10 S 391/06
Defekt in der Kerosinzufuhr	nein	Technischer Defekt ist grundsätzlich kein außergewöhnlicher Umstand.	HG Wien	60 R 114/06D
Defekt am "PEC Change Overspeed Governer Trouble"	nein	Verstoß gegen die Bestimmung des § 184 Satz 1 GVG	AG Leipzig	109 C 7651/09
Defekt am Sensor des Bugrades	nein	Kein außergewöhnlicher Umstand da in der Sphäre des Unternehmers.	AG Berlin-Wedding	2 C 222/06
Dichtring verursacht Zerstörung des Motors	nein	Kein Vortrag zu Alter und letzter Überprüfung des Verschleißteils.	AG Hannover	512 C 13571/09
Motoraustausch	nein	Technische Probleme liegen regelmäßig in der Sphäre der Fluggesellschaft.	LG Potsdam	20 C 10/11
Vogelschlag	ja	Kollision ist nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens und von diesem nicht beherrschbar.	EuGH	C-315/15
Vogelschlag	ja	Vogelschlag nicht vorhersehbar und nicht vom Luftfahrtunternehmen beherrschbar.	BGH	X ZR 160/12; X ZR 129/12
Vogelschlag	ja	Zwar ein im Luftverkehr typisches Risiko, verursachter Defekt jedoch nicht Teil der normalen Ausübung der Luftfahrttätigkeit und somit nicht in der Zurechnungs-sphäre der Fluggesellschaft.	LG Darmstadt	7 S 176/14

Vorschaden durch Vogelschwarm	nein	Dem Luftfahrtunternehmen obliegt es darzulegen, dass unter Einsatz aller zur Verfügung stehenden Mittel der Umstand nicht abzuwenden war.	AG Erding	5 C 1059/10
Vogelschlag	nein	Betrieblicher Zusammenhang mit der Beförderung	AG Königs Wusterhausen	9 C 552/10
Problem an Triebwerk und Treibstoffanzeige	nein	Technische Defekte, wie sie gelegentlich auftreten, sind keine außergewöhnlichen Umstände.	BGH	Xa ZR 95/06
Verstopfung der Flugzeugtoilette	nein	Verhalten Dritter nur dann außergewöhnlicher Umstand, wenn es darauf abzielt die normale Tätigkeit des Flugunternehmens zu beeinträchtigen.	AG Frankfurt a.M.	29 C 2454/15 (21)
Wetterprobleme				
Schließung eines Teils des Luftraums wegen Vulkanasche	ja	Vorkommnis, das der normalen Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrt-unternehmens nicht innewohnt und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen ist.	EuGH	C-12/11
Annullierung wegen Nebel	ja	Kein Aufschub der Annullierungsentscheidung, wenn nicht abzusehen ist wie lange der Nebel anhält.	BGH	Xa ZR 96/09
Flughafen wegen Nebel nicht anfliegbar	ja	Unmöglichkeit auch bei häufig vorkommenden schlechten Witterungsbedingungen (Verweis auf Erwägungsgrund 14).	OLG Koblenz	10 U 385/07
Nebel am Vormittag - Flug am späten Abend	nein	Kein außergewöhnlicher Umstand, wenn Annullierung auf Rotationsproblemen beruht.	AG Geldern	4 C 241/07
Dienstzeit der Crew wegen Schneefall überschritten	nein	Es ist dem Luftfahrtunternehmen zuzumuten, bei vorhersehbaren Startverzögerungen eine Ersatzcrew bereitzuhalten.	OLG Frankfurt a.M.	21 U 23/07
Verspätete Landung wegen schlechter Sichtwetterbedingungen der Kategorie CAT II	nein	Die Fluggesellschaft legt nicht dar, warum sie keinen Flugzeugführer mit ausreichender Qualifikation eingesetzt hat (Berechtigung zum Anflug bei CAT III Bedingungen).	AG Frankfurt a.M.	29 C 2301/16 (21)
Witterungsbedingte Annullierung des Flugs, Umbuchung auf Ersatzflug einer anderen Fluggesellschaft und erhebliche Verspätung des Ersatzflugs wegen angeblicher Wetterprobleme	nein	Ausgleichsanspruch richtet sich gegen Fluggesellschaft des Ersatzflugs, die Wetterbedingungen ragten nicht aus den üblichen und zu erwartenden Abläufen im Luftverkehr heraus, die Fluggesellschaft ließ nichts derartiges vortragen.	AG Frankfurt a.M.	30 C 553/17 (20)

Umbuchung wegen schlechtem Wetter	nein	Keine Beweislastumkehr für Vorliegen außergewöhnlicher Umstände bei Annullierung auch anderer Flüge.	AG Berlin-Wedding	14 C 672/05
Widrige Wetterbedingungen auf (neuntem) Vorflug	ja	Grds. außergewöhnlicher Umstand, allerdings hätten Verzögerungen im Flugumlauf durch zumutbare Maßnahmen verhindert werden können.	AG Frankfurt a.M.	30 C 3971/13 (68)
Schwere Gewitter über dem Zielflughafen, dadurch bedingte Steuerungsmaßnahmen der Flugsicherung	ja	Annullierung geht auf wetterbedingte Anordnungen der Flugsicherung zurück, Einhaltung des weiteren Umlaufs war nicht absehbar, Anmietung eines Subcharters war wegen nur geringer Beeinträchtigungen des Flugplans nicht geboten.	AG Köln	142 C 537/16
Verspäteter Zubringerflug wegen Gewitter	nein	Nicht geklärt, ob Betankung wegen des Gewitters nicht möglich war oder ob fehlende organisatorische Vorkehrungen der Fluggesellschaft zu der Verspätung geführt haben.	AG Köln	114 C 208/15
Gewitter am Abgangsflughafen zum Zeitpunkt der Landung des Vorfluges	ja	Verspätung im Unlaufverfahren ist nicht auf den außergewöhnlichen Umstand, sondern auf eine Organisationsentscheidung der Fluggesellschaft zurückzuführen.	AG Frankfurt a.M.	30 C 3489/13 (25)
Annullierung des Flugs aufgrund von Gewitterwolken, die zur massenhaften Verspätung anderer Flüge führten, eine Ersatzcrew stand nicht mehr zur Verfügung, alle Standby-Crews waren im Einsatz	nein	Es war der Fluggesellschaft bereits Stunden zuvor bekannt, dass die Crew nach Ankunft am Abflughafen nicht mehr einsatzbereit sein würde aufgrund der Überschreitung der maximal erlaubten Arbeitszeit. Es hätte rechtzeitig eine Ersatzcrew organisiert werden müssen.	BezG Schwechat	20 C 423/17g-10
Gewitter	nein	Nicht alle zumutbaren Maßnahmen getroffen bei Annullierung 4 Stunden nach kurzem Unwetter.	AG Hamburg	18B C 329/05
Blitzschlag	ja	Zwar außergewöhnlicher Umstand, allerdings mehr als 24 Stunden vor dem Abflug, so dass Organisationsverschulden ursächlich für Verspätung.	AG Königs Wusterhausen	4 C 1942/15
Blitzschlag	ja	Vorliegend kein außergewöhnlicher Umstand, da Verspätung nicht unmittelbar auf dem Blitzschlag, sondern auf betriebswirtschaftlicher Entscheidung der Fluggesellschaft beruht.	AG Frankfurt a.M.	29 C 3128/14
Verzögerung durch Enteisierung	nein	Eine Enteisierung ist im Winterbetrieb ein üblicher und zu erwartender Ablauf beim normalen Betrieb eines Flugzeugs. Die Enteisierung ist somit eine Pflicht der Fluggesellschaft um die Passagiere pünktlich befördern zu können.	AG Frankfurt a.M.	31 C 3832/15 (83)
Verzögerung durch Enteisierung	offen gelassen	Dauer der Enteisierung betrug nur 17 Minuten bei 4 Stunden Verspätung.	HG Wien	1 R 206/07a

Verspätete Enteisierung durch zuständige Enteisierungsfirma	nein	Enteisungsfirma im Pflichtenkreis der Fluggesellschaft tätig.	AG Frankfurt a.M.	29 C 286/15 (85), 29 C 3587/13 44
Verzögerung durch Enteisierung	nein	Enteisung grundsätzlich dem Pflichtenkreis der Fluggesellschaft zuzuordnen.	AG Frankfurt a.M.	30 C 2806/15 (87)
Verzögerung durch Enteisierung	nein	Üblicher und zu erwartender Ablauf im Winterbetrieb.	BGHS Wien	16 C 194/15v-12
Erneute Enteisierung des Flugzeugs wegen Verzögerung der Starterlaubnis	nein	Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens.	AG Frankfurt a.M.	32 C 1014/16 (18)

Probleme beim Check-In

Ausfall aller Check-in Schalter über mehr als 13 Stunden wegen Leitungsproblemen bei einem Telekommunikationsanbieter	ja	Ausfall der Primär- sowie der Backup-Systeme für mehrere Stunden ist nicht mehr Teil des gewöhnlichen Betriebs eines Luftfahrtunternehmens, zudem verzögerte Reparatur aufgrund eines Streiks beim TK-Anbieter, Verkettung mehrerer ungünstiger Ereignisse begründet eine Ausnahmesituation.	LG Stuttgart	5 S 142/17
Ausfall der Gepäcksortierungsanlage	nein	Computerdefekte die zum Ausfall der Gepäcksortieranlage führen, sind dem Luftfahrtunternehmen zuzurechnen.	HG Wien	RRa 2008, 99
Check-In wegen langer Warteschlange am Schalter der Airline nicht möglich	nein	Pflicht zum pünktlichen Erscheinen erfüllt.	AG Nürnberg	15 C 7887/14

Wilder Streik/Erkrankungen bei Tui-Fly

Ungewöhnlich viele krankheitsbedingte Abwesenheiten beim Flugpersonal (34-89 % des Cockpit-Personals sowie 24-62 % des Kabinenpersonals) ("WilderStreik")	nein	Die Abwesenheit eines erheblichen Teils des Flugpersonals ist vorliegend auf die überraschende Ankündigung von Umstrukturierungsplänen des Luftfahrtunternehmens zurückzuführen und folgt einem Aufruf, der nicht von den Arbeitnehmervertretern des Unternehmens verbreitet wird, sondern spontan von den Arbeitnehmern selbst, die sich krank meldeten.	EuGH	C-195/17, C-197/17 bis C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 bis C-286/17, C-290/17 bis C-292/17
Quantitativ außergewöhnliche Krankheitswelle, wobei unklar blieb, ob ein "wilder Streik" zugrunde lag	ja	Der Krankenstand ragt über das Maß hinaus, mit dem eine Fluggesellschaft im Rahmen der üblichen Abläufe im Luftverkehr rechnen muss. Es liegt ein von der Fluggesellschaft nicht beherrschbarer Umstand vor. Sollte ein "wilder Streik" gegeben sein, liegt ebenso ein außergewöhnlicher Umstand vor.	LG Stuttgart	5 S 133/17

Krankheitsbedingter Ausfall eines erheblichen Teils des Flugpersonals (Piloten und Kabinenpersonal), der einen "wilden Streik" darstellt	nein	Die Leistungsstörung liegt in der Sphäre der Fluggesellschaft. Diese hat bei einem "wilden Streik" Schadensersatzansprüche gegen ihre Arbeitnehmer. Die Bereitstellung arbeitsfähigen und arbeitswilligen Personals ist untrennbarer Bestandteil des gewöhnlichen Betriebs eines Luftfahrtunternehmens.	AG Hannover	410 C 1393/17; 425 C 1171/17
Krankheitsbedingter Ausfall eines erheblichen Teils des Flugpersonals (Piloten und Kabinenpersonal)	nein	Wilder Streik ist kein außergewöhnlicher Umstand. Erfolgt die Arbeitsniederlegung als Protest gegen unternehmenspolitische Entscheidungen, entstammt dies der Sphäre der Fluggesellschaft. Dieses Risiko kann sie beherrschen.	AG Frankfurt a.M.	31 C 3207/16 (83)
Krankheitsbedingter Ausfall eines erheblichen Teils des Flugpersonals (Piloten und Kabinenpersonal)	ja	Erhebliche Zahl von Krankmeldungen erst am Flugtag. Dies ist für die Fluggesellschaft absolut nicht vorhersehbar und nicht üblich. Ein außergewöhnlicher Umstand ist damit sowohl bei massenhafter Flugdienstuntauglichkeit als auch im Falle eines "wilden Streiks" gegeben.	AG Frankfurt a.M.	29 C 3361/16 (40)
Krankheitsbedingter Ausfall eines erheblichen Teils des Flugpersonals (Piloten und Kabinenpersonal)	ja	Sehr hohe Zahl von kurzfristig erfolgten Krankmeldungen, mit denen die Fluggesellschaft nicht rechnen musste. Ein außergewöhnlicher Umstand ist damit gegeben, auch wenn es sich um einen "wilden Streik" gehandelt haben sollte.	AG Köln	142 C 67/17
Krankheitsbedingter Ausfall eines erheblichen Teils des Flugpersonals (Piloten und Kabinenpersonal)	nein	Der unerwartete Ausfall von Besatzungsmitgliedern stellt ein Betriebsrisiko von TUIfly dar, auch die massenweise Vortäuschung von Arbeitsunfähigkeit durch Personal ist kein dem Streik gleichzustellendes Ereignis.	AG Frankfurt a.M.	31 C 117/17 (16)
Krankheitsbedingter Ausfall eines erheblichen Teils des Flugpersonals (Piloten und Kabinenpersonal)	nein	Selbst wenn von einem "wilden Streik" auszugehen wäre, muss die Fluggesellschaft alle zumutbaren Maßnahmen - vorliegend sofortige arbeitsrechtliche Maßnahmen gegenüber den Crews - ergreifen um Annullierungen oder Verspätungen zu verhindern.	AG Erding	3 C 3555/16
Krankheitsbedingter Ausfall eines erheblichen Teils des Flugpersonals (Piloten und Kabinenpersonal)	nein	Arbeitskampf- und Streikmaßnahmen stellen schon insoweit keine außergewöhnliche Umstände dar, weil die Ursache von TUIfly zu beherrschen war.	AG Bühl	3 C 429/16; 3 C 480/16
Krankheitsbedingter Ausfall eines erheblichen Teils des Flugpersonals (Piloten und Kabinenpersonal)	nein	Der unerwartete Ausfall von Flugpersonal ist als Unternehmerrisiko einzustufen. Die massenweise Vortäuschung von Arbeitsunfähigkeit durch unzuverlässiges Personal ist kein einem Streik gleichzustellendes Ereignis.	AG Hannover	509 C 1214/16

Krankheitsbedingter Ausfall eines erheblichen Teils des Flugpersonals (Piloten und Kabinenpersonal)	nein	Die Fluggesellschaft muss im Bestreitensfall darlegen und beweisen, welche Mitarbeiter sich wann krank gemeldet haben. Tut sie das nicht, kann nicht von einem "wilden Streik" ausgegangen werden. Pauschaler Vortrag dazu, welche Maßnahmen zur Vermeidung einer Flugannulierung vorgenommen wurden, reicht nicht aus.	AG Hannover	538 C 11921/16
Krankheitsbedingter Ausfall eines erheblichen Teils des Flugpersonals (Piloten und Kabinenpersonal)	ja	Ein derart massenhafter Ausfall von Mitarbeitern im Rahmen eines "wilden Streiks" kommt einer rechtmäßigen Arbeitskampfmaßnahme gleich. Die Reaktionsmöglichkeiten der Fluggesellschaft seien hierauf seien deutlich schwieriger als bei einer legalen Streikmaßnahme. Den Mitarbeitern das Vortäuschen von Krankheit nachzuweisen, sei der Fluggesellschaft nicht möglich.	AG Hannover	509 C 12714/16
Krankheitsbedingter Ausfall eines erheblichen Teils des Flugpersonals (Piloten und Kabinenpersonal), "Wilder Streik"	nein	Erkrankungen der Mitarbeiter stellen keine außergewöhnliche Umstände, sondern ein übliches unternehmerisches Risiko dar. Die Ursache war von TUIfly zu beherrschen, weil die Krankmeldungen auf unternehmenspolitische Entscheidungen zurückgehen. TUIfly hätte arbeitsrechtliche Schritte einleiten müssen.	AG Erding	13 C 3778/16
Krankheitsbedingter Ausfall eines erheblichen Teils des Flugpersonals (Piloten und Kabinenpersonal)	nein	Die Fluggesellschaft muss nachweisen, dass sich das Personal krank gemeldet hat, welches den betreffenden Flug durchführen sollte. Die Fluggesellschaft muss ferner die Unmöglichkeit der Kompensation mit anderem Personal und anderem Fluggerät nachweisen. Die Verspätung resultierte aus den Umplanungen der Fluggesellschaft, welche als Reaktion auf die massenhaften Krankmeldungen durchgeführt wurden.	AG Düsseldorf	51 C 482/16
Krankheitsbedingter Ausfall eines erheblichen Teils des Flugpersonals (Piloten und Kabinenpersonal)	ja	Wilder Streik muss in Anlehnung an die BGH Rechtsprechung (Az. X ZR 138/11) als außergewöhnlicher Umstand gewertet werden.	AG Nürtingen	12 C 2547/16
Streiks				
Streik von Fluglotsen	ja	Der Streik ist ein von der Fluggesellschaft nicht zu beherrschender Umstand. Es war keine Abwendung durch zumutbare Maßnahmen möglich. Dass eventuell ein anderer Flug annulliert werden konnte, ist irrelevant, weil der Fluggesellschaft ein Ermessensspielraum zusteht.	LG Kleve	6 S 122/17
Mitarbeiterstreik	ja	Zulässigkeit der Arbeitskampfmaßnahme ist unerheblich, Streik war nicht beherrschbar, da rechtlich nicht vom Arbeitgeber zu beeinflussen.	LG Frankfurt a.M.	2-24 S 136/16

Fluglotsenstreik in Frankreich und dadurch überlasteter Luftraum	ja	Störungen dieser Art können außergewöhnliche Umstände darstellen, wenn die Fluggesellschaft alle möglichen und zumutbaren Maßnahmen ergreift um die Streichung von Flügen zu verhindern. Die geringe Annullierungsrate von 17,3% belegt die ausreichenden Bemühungen der Fluggesellschaft.	AG Königs Wusterhausen	4 C 1350/16 (2)
Annullierung wegen Ankündigung eines Fluglotsenstreiks, der später gerichtlich untersagt wurde	nein	Durchführung des Flugs am Folgetag war möglich, keine vorsorglichen Reorganisationsmaßnahmen zur zügigen Wiederherstellung des Normalbetriebs getroffen.	AG Königs Wusterhausen	4 C 486/17 (2)
Fluglotsenstreik in Frankreich und dadurch überlasteter Luftraum	ja	Störungen dieser Art können außergewöhnliche Umstände darstellen, wenn die Fluggesellschaft alle möglichen und zumutbaren Maßnahmen ergreift um die Streichung von Flügen zu verhindern. Das ausreichende Bemühen der Fluggesellschaft wird durch die geringe Annullierungsrate von weniger als 10% belegt.	AG Königs Wusterhausen	4 C 1960/16 (2)
Mitarbeiterstreik	ja	Streik ist - gleich ob intern oder extern außergewöhnlicher Umstand (Verweis auf Erwägungsgrund 14).	AG Köln	133 C 191/09
Mitarbeiterstreik	nein	Arbeitskampf im eigenen Unternehmen ist dem Unternehmen jedenfalls zurechenbar, Streikbereitschaft während der Verhandlungen bereits zweimal demonstriert.	BezG Wien	6 C 530/15g-11
Streik bei anderer Fluggesellschaft	ja	Unvermeidbarkeit, da Passagiere umgebucht werden mussten.	AG Köln	111 C 126/08
Streik des Personals	nein	Nur außergewöhnlicher Umstand, wenn nicht vorhersehbar und keine zumutbare Möglichkeit auf den Streik zu reagieren (Ersatzpersonal).	AG Frankfurt a.M.	31 C 2820/05
Streik des Sicherheitspersonals	ja	Kann einen a.U. darstellen, wenn aufgrund des Streiks erst verspätet eine Startfreigabe erteilt wird, allerdings war vorliegend der Vorflug betroffen.	LG Frankfurt a.M.	2-24 S 68/15
Von Flugsicherung Eurocontrol erbetene Reduktion des Flugaufkommens wegen Fluglotsenstreiks	ja	Zwar freiwillige Annullierung durch Luftfahrtunternehmen, da nur Empfehlung, keine Weisung von Eurocontrol, dennoch ermessens-fehlerfreie Reaktion zur Vermeidung von Folgesanktionen durch die Flugsicherung.	AG Bremen	9 C 0082/16
Verzögerungen wegen streikbedingter Beeinträchtigung des Luftraums auf dem Vorflug	ja	Eine unmittelbare Beeinträchtigung des betroffenen Fluges ist nicht erforderlich.	BGH	X ZR 121/13

Radarausfall im griechischen Luftraum und Überlastung wegen Fluglotsenstreik auf dem Vorflug	ja	Vom Einzelfall losgelöste Vorsorgemaßnahmen für den eventuellen Eintritt außergewöhnlicher Umstände (Ersatzmaschinen) müssen nicht ergriffen werden.	BGH	X ZR 104/13
Streikbedingt annullierter Flug wurde nach Absage des Streiks reaktiviert, Flug dennoch um mehr als drei Stunden verspätet	nein	Ursprüngliche Annullierung aufgrund Fluglotsenstreiks wäre außergewöhnlicher Umstand gewesen, wurde aber durch die bewusste Entscheidung zur Reaktivierung hinfällig, falsche Kalkulation bei der Reaktivierung geht zulasten der Fluggesellschaft.	AG Königs Wusterhausen	4 C 1217/17 (2)
Erkrankungen				
Plötzliche Erkrankung eines Piloten	nein	Die Fluggesellschaft muss mit krankheitsbedingten Ausfällen rechnen. Sie muss dafür Vorsorge treffen, indem sie kurzfristig einen Ersatzpiloten bereithält oder zum Einsatz rufen kann.	LG Frankfurt a.M.	2-24 S 34/18
Erkrankung eines Passagiers während des Bordings und Tod an Bord	ja	Durch die Verzögerung wurde die maximale Flugzeit der Piloten überschritten, jedoch waren die Umstände für das Luftfahrtunternehmen nicht zu beherrschen, insbesondere musste keine Ersatz-Crew vorgehalten werden.	AG Düsseldorf	40 C 287/15
Bewusstlosigkeit eines Passagiers eines früheren Fluges	nein	Kein enger zeitlicher und örtlicher Zusammenhang mit streitgegenständlichem Flug.	AG Geldern	14 C 273/07
Medizinischer Notfall auf Vorflug	ja	Kurze Zeitspanne zwischen Eintritt des Notfalles und dem geplanten Start des betroffenen Fluges am Folgetag.	AG Rüsselsheim	3 C 2273/13 (33)
Beeinträchtigungen auf dem Vorflug				
Verzögerungen wegen streikbedingter Beeinträchtigung des Luftraums auf dem Vorflug	ja	Eine unmittelbare Beeinträchtigung des betroffenen Fluges ist nicht erforderlich.	BGH	X ZR 121/13
Radarausfall im griechischen Luftraum und Überlastung wegen Fluglotsenstreik auf dem Vorflug	ja	Vom Einzelfall losgelöste Vorsorgemaßnahmen für den eventuellen Eintritt außergewöhnlicher Umstände (Ersatzmaschinen) müssen nicht ergriffen werden.	BGH	X ZR 104/13
Annullierung des Vorfluges wegen Beeinträchtigung des Luftverkehrs aufgrund politischer Unruhen	ja	Gesamter Luftverkehr betroffen	LG Landshut	13 S 78/16
Blitzschlag an vorgesehener Maschine beim Vorflug, massive Schäden, die umfangreiche Kontrollen und Reparatur erforderlich machten	ja	Von außen kommendes Ereignis, das nicht zum normalen Luftverkehrsbetrieb gehört, keine tatsächliche Beherrschbarkeit seitens der Fluggesellschaft.	AG Rüsselsheim	3 C 751/16 (31)

<p>Annullierung des Flugs wegen Beschädigung des Flugzeugs beim Vorflug, das Flugzeug geriet beim Start in Luftverwirbelungen eines anderen Flugzeugs und brach den Startvorgang ab (sog. Wirbelschleppen)</p>	<p>nein</p>	<p>Dass die Startfreigabe von der Flugsicherung zu früh erteilt wurde, war nicht feststellbar. Probleme beim Starten sind Teil des normalen Flugbetriebs. Das Wirbelschleppen ist übliches und bekanntes Risiko beim Start von Flugzeugen. Es ist kein von außen einwirkendes Ereignis. Dass es selten zu Startabbrüchen kommt, ändert nichts an der rechtlichen Bewertung.</p>	<p>AG Köln</p>	<p>142 C 517/15</p>
<p>Vorflug wurde wetterbedingt annulliert, sodass das vorgesehene Flugzeug am Folgetag nicht zur Verfügung stand</p>	<p>offen gelassen</p>	<p>Die Fluggesellschaft hat nicht alle zur Vermeidung der Annullierung zumutbaren Maßnahmen ergriffen. Der Vortrag, dass das kurzfristige Anmieten von Ersatzmaschinen teuer sei, ist nicht hinreichend substantiiert.</p>	<p>AG Hannover</p>	<p>461 C 9188/16</p>
<p>Bei der Kontrolle des Vorfluges oder auf der Start-/Landebahn gelangte ein metallischer Fremdkörper in den Reifen des Flugzeugs</p>	<p>nein</p>	<p>Technische Probleme sind Teil der gewöhnlichen Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens. Die Unternehmen müssen regelmäßig mit Situationen umgehen, die mit dem Zustand von Stellflächen sowie Start-/Landebahnen in Verbindung stehen.</p>	<p>AG Hannover</p>	<p>462 C 3790/17</p>
<p>Erhebliche Verspätung aufgrund der witterungsbedingten Verspätung des Vorfluges vor dem Flugumlauf</p>	<p>nein</p>	<p>Außergewöhnliche Umstände können nur sachlich und zeitlich eng begrenzt Auswirkungen auf den folgenden Umlauf desselben Umlaufs desselben Flugzeugs haben. Der abgeschlossene Umlauf stellt eine Zäsur im Flugbetrieb dar, sodass bei umlaufüberschreitenden Auswirkungen regelmäßig kein sachlicher Zusammenhang besteht.</p>	<p>AG Köln</p>	<p>126 C 315/17</p>
<p>Blitzschlag</p>	<p>ja</p>	<p>Zwar außergewöhnlicher Umstand, allerdings mehr als 24 Stunden vor dem Abflug, so dass das Organisationsverschulden ursächlich für Verspätung ist.</p>	<p>AG Königs Wusterhausen</p>	<p>4 C 1942/15</p>
<p>Widrige Wetterbedingungen auf (neuntem) Vorflug</p>	<p>ja</p>	<p>Grds. außergewöhnlicher Umstand, allerdings hätten Verzögerungen im Flugumlauf durch zumutbare Maßnahmen verhindert werden können.</p>	<p>AG Frankfurt a.M.</p>	<p>30 C 3971/13 (68)</p>
<p>Gewitter am Abgangsflughafen zum Zeitpunkt der Landung des Vorfluges</p>	<p>ja</p>	<p>Verspätung im Unlaufverfahren ist nicht auf den außergewöhnlichen Umstand, sondern auf eine Organisationsentscheidung der Fluggesellschaft zurückzuführen.</p>	<p>AG Frankfurt a.M.</p>	<p>30 C 3489/13 (25)</p>
<p>Außerplanmäßige Zwischenlandung wegen randalierendem Fluggast auf Vorflug</p>	<p>ja</p>	<p>Durch Zwischenlandung notwendig gewordene Einhaltung der Mindestruhezeit der Crew; Alkohol- und Drogenkonsum des Passagiers beim Einstieg nicht erkennbar.</p>	<p>AG Frankfurt a.M.</p>	<p>30 C 1066/14 (32); 32 C 4265/14 (72)</p>
<p>Bewusstlosigkeit eines Passagiers eines früheren Fluges</p>	<p>nein</p>	<p>Kein enger zeitlicher und örtlicher Zusammenhang mit streitgegenständlichem Flug.</p>	<p>AG Geldern</p>	<p>14 C 273/07</p>

Medizinischer Notfall auf Vorflug	ja	Kurze Zeitspanne zwischen Eintritt des Notfalles und dem geplanten Start des betroffenen Fluges am Folgetag.	AG Rüsselsheim	3 C 2273/13 (33)
Verspäteter Start des Vorfluges wegen Sperrung der Start-/Landebahn aufgrund des Abkommens eines anderen Flugzeugs einer anderen Airline vom Rollweg	nein	Die Primärursache - Abkommen eines Flugzeugs vom Rollweg - ist ein gewöhnlicher Umstand im normalen Flugbetrieb. Dieser Umstand ist auch allgemein beherrschbar. Die Sperrung der Bahn durch die Flugsicherung ist kein außergewöhnlicher Umstand.	AG Köln	142 C 293/17
Flugverspätung aufgrund Umlaufverzögerung des eingesetzten Flugzeugs	nein	Umlaufverzögerungen sind der Luftfahrtgesellschaft zuzurechnen, sie gehören untrennbar zum normalen Luftverkehrsbetrieb.	LandesG Korneuburg	21 R 144/17z
Verspätung auf wegen außergewöhnlicher Umstände umorganisierten Flug	nein	Verspätung nachfolgender Flüge nicht durch Art. 5 Abs. 3 Fluggastrechteverordnung gerechtfertigt.	AG Hannover	553 C 1163/16
Sonstiges				
Flugbeschränkungen über türkischem Luftraum, keine Startberechtigung durch Flugsicherheit, daneben um 30min verzögerte Startbereitschaft der Fluggesellschaft, Anschlussflug verpasst	ja	Die Fluggesellschaft konnte nicht beweisen, dass die Beschränkungen auch eingegriffen hätten, wenn sie rechtzeitige Startbereitschaft hergestellt hätte. Damit konnte die Unvermeidbarkeit der Verspätung durch Ergreifung aller zumutbaren Maßnahmen nicht bewiesen werden.	LandesG Korneuburg	22 R 150/16p
Flugannullierung wegen verringerter Flughafenkapazität aufgrund eines Flughafenbrandes sieben Wochen zuvor	nein	Die Anordnung zur Streichung des Flugs ging der Fluggesellschaft schon drei Tage vor dem geplanten Flug zu. Dass wegen des Brandes immer wieder Engpässe drohen, war ihr ebenfalls bekannt. Die Streichung durch den Flughafen war damit nicht unvorhersehbar. Die Fluggesellschaft hätte vorbeugend reagieren müssen.	BezG Schwechat	16 C 677/16d-17
Flugverspätung um fast einen Tag wegen des Putschversuchs in der Türkei	nein	Es bestand kein Flugverbot im türkischen Luftraum und kein amtliches Reiseverbot. Es gab keine Hinweise auf eine konkrete Gefahrenlage am Zielflughafen. Die Verlegung des Flugs war eine unternehmerische Entscheidung. Nach den Kenntnissen der Fluggesellschaft zum damaligen Zeitpunkt hätte der Flug planmäßig stattfinden können.	AG Hannover	511 C 11408/16
Maßnahmen zur Luftraumbeschränkung durch die Flugsicherung Eurocontrol aufgrund einer Überlastung des Zielflughafens, kurzfristige Verschiebung des Airway-Slots	ja	Luftraumbeschränkungen durch Eurocontrol stellen ein von außen wirkendes Ereignis dar, das die Fluggesellschaft nicht beherrschen kann. Die Fluggesellschaft hat alle ihr zumutbaren Maßnahmen ergriffen.	LG Köln	11 S 107/16

Maßnahmen zur Luftraumbeschränkung durch die Flugsicherung Eurocontrol aufgrund einer Überlastung des Luftraums, Anschlussflug wurde daher verpasst	nein	Die Fluggesellschaft konnte die Maßnahmen der Flugsicherung nicht beherrschen. Beschränkungen des Luftraums wegen Überlastung seitens Eurocontrol sind allerdings keine unüblichen Vorgänge im Luftverkehr.	HG Wien	1 60 R 62/17y
Gepäck von bereits eingeecktem Passagier muss wieder ausgeladen werden, weil dieser nicht zum Boarding erscheint	nein	Gewöhnlicher und häufig vorkommender Umstand, der üblicherweise mit dem Ablauf der Personenbeförderung im Luftverkehr verbunden ist.	AG Frankfurt a.M.	29 C 1685/15 (21)
Schwelbrand eines Ersatz-Handyakkus eines Passagiers auf dem Vorflug der vorgesehenen Maschine, deshalb Notlandung auf Vorflug, weiterer Umlauf durch Anforderung einer Ersatzmaschine verzögert	ja	Brand ist nicht Teil der Betriebsgefahr des Flugzeugs und damit dem normalen Luftverkehrsbetrieb nicht zuzurechnen, Risiko ist nicht von der Fluggesellschaft beherrschbar, zumutbare Maßnahmen wurden ergriffen, Ersatzmaschine muss nicht bereitgehalten werden.	AG Charlottenburg	205 C 85/16
Flugverspätung wegen Sperrung des Zielflughafens, Ursache war ein Unfall einer Maschine der beklagten Fluggesellschaft	nein	Sperrung wegen Unfalls mit Fluggerät ist zwar kein zum normalen Luftverkehrsbetrieb gehörendes Ereignis, der zum Unfall führende Landeanflug war jedoch von der Fluggesellschaft beherrschbar.	AG Frankfurt a.M.	29 C 2646/16 (97)
Anschlussflug wurde mangels ausreichender Umsteigezeit (MCT) verpasst	ja	Beweislast für außergewöhnliche Umstände trägt die Fluggesellschaft. Liegt keine ausreichende MCT vor, entspricht es keinem typischen Geschehensablauf, dass der Passagier den Flug rechtzeitig erreichen musste.	AG Hannover	523 C 12833/16
Außerplanmäßige Zwischenlandung wegen randalierender und Bombendrohungen aussprechender Passagierin, welche eine nicht angemeldete Katze transportierte	ja	Umstände sind nicht Teil des normalen Betriebs im Luftverkehr und zudem nicht von der Fluggesellschaft beherrschbar. Es bestand ein Sicherheitsrisiko für Passagiere und Besatzung, was unter Art. 5 III der VO fällt.	AG Rüsselsheim	3 C 742/16 (36)
Außerplanmäßige Landung wegen der Eskalation eines Passagiers im Zusammenhang mit der Beförderung seiner Katze	ja	Im Vorfeld keine Anzeichen dafür, dass Passagier den Weisungen des Personals keine Folge leisten wird.	AG Frankfurt a.M.	31 C 397/16 (17)
Maus an Bord auf dem Vorflug, Auffinden erst beim Boarding, wegen Sicherheits- und Infektionsrisiken Fluguntauglichkeit des Flugzeugs, Ersatzflugzeug mit Verzögerung gestellt	nein	Zwar liegt ein seltenes Ereignis vor. Die Maus gelangte aber im Rahmen der normalen Betriebstätigkeit der Fluggesellschaft - beim Boarding oder beim Beladen - an Bord der Maschine. Es liegt kein von außen einwirkendes Ereignis vor.	AG Frankfurt a.M.	30 C 2105/16 (71)

Anlage:

Erwägungsgrund 14 der VO (EG) 261/2004

(14) Wie nach dem Übereinkommen von Montreal sollten die Verpflichtungen für ausführende Luftfahrtunternehmen in den Fällen beschränkt oder ausgeschlossen sein, in denen ein Vorkommnis auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Solche Umstände können **insbesondere bei politischer Instabilität, mit der Durchführung des betreffenden Flugs nicht zu vereinbarenden Wetterbedingungen, Sicherheitsrisiken, unerwarteten Flugsicherheitsmängeln und den Betrieb eines ausführenden Luftfahrtunternehmens beeinträchtigenden Streiks** eintreten.

(Pressemitteilung der EU-Kommission IP/06/177 vom 16. 2. 2006): „Der Begriff der „außergewöhnlichen Umstände“ (wird) oft von den Luftfahrtunternehmen ins Spiel gebracht, wenn Flüge unterbrochen wurden. Ob derartige Umstände tatsächlich gegeben sind, kann von den nationalen Durchsetzungsstellen nur von Fall zu Fall beurteilt werden. Zwar muss der Anspruch auf einen sicheren Flug stets Vorrang haben, doch sollten „außergewöhnliche Umstände“ nicht als Vorwand für Abstriche beim Verbraucherschutz dienen.“