

Stand: 04.06.2016

A. Definitionen	(Art. 2)	
Ausführendes Luftfahrtunternehmen	Für die Frage, welches Luftfahrtunternehmen für den Fluggast als das den Flug „ausführende Luftfahrtunternehmen“ anzusehen ist, kommt es ausschließlich auf die dem Fluggast bei der Buchung oder eventuell später durch das Luftfahrtunternehmen erteilten Informationen an.	AG Frankfurt 24.07.2014 32 C 3719/13 (22)
Ausführendes Luftfahrtunternehmen	Aus dem Wortlaut des Art. 2 lit. b VO ist nicht abzuleiten, dass die 2. Alternative („durchzuführen beabsichtigt“) nur für Fälle der Annullierung gilt und daher bei Flugverspätungen nicht angewendet werden kann. Das „ausführende Luftfahrtunternehmen“ muss nicht immer jenes sein, dessen Luftfahrzeug für den Flug tatsächlich verwendet wird.	BG Schwechat, Urt. v. 11.02.2014 – 16 C 164/13h
Ausführendes Luftfahrtunternehmen	Nach Art. 11 VO (EG) Nr. 2111/2005 ist bei Verträgen über eine Beförderung, die in der Gemeinschaft begonnen hat (Art. 10 Abs. 1), in den Buchungsunterlagen das Luftfahrtunternehmen anzugeben, das im Rahmen eines Code-Sharing den Flug auf dem betreffenden Streckenabschnitt tatsächlich ausführt. Geschieht dies nicht, und ist dies dem Fluggast nicht erkennbar, ist als „ausführendes Luftfahrtunternehmen“ i.S.d. Fluggastrechteverordnung das Luftfahrtunternehmen anzusehen, das in den Buchungsunterlagen angegeben ist.	BGHS Wien, Urt. v. 23.04.2014 – 11 C 4143k-16
Ausführendes Luftfahrtunternehmen	Es ist nicht erheblich, wer Betreiber des eingesetzten Flugzeuges ist.	AG Frankfurt 29.03.2012 31 C 2809/12 (78) RRa 2012, 235
Ausführendes Luftfahrtunternehmen	Beauftragt ein Luftfahrtunternehmen A., das einen Flug durchzuführen beabsichtigt hat, ein Luftfahrtunternehmen B mit der Durchführung des Fluges (Subcharter), ist letzteres Erfüllungsgelhilfe. Das ausführende Luftfahrtunternehmen ist weiterhin das Luftfahrtunternehmen A.	AG Rüsselheim 09.01.2013 3 C 1961/12 (31)
Ausführendes Luftfahrtunternehmen	Für die Frage, welches Luftfahrtunternehmen als „ausführendes Luftfahrtunternehmen“ anzusehen ist, kommt es nicht darauf an, ob ein Luftfahrtunternehmen im Rahmen des Subcharters Flugzeuge und Personal einer anderen Fluggesellschaft nutzt. Auch die Eigentumsverhältnisse am Fluggerät spielen keine Rolle.	AG Frankfurt a. M. 19.04.2013 32 C 1916/12 (18)
Ausführendes Luftfahrtunternehmen	Ist es ein 100% einem Mutterunternehmen gehörendes Tochterunternehmen, ist auch das Mutterunternehmen „ausführendes Luftfahrtunternehmen“	AG Bremen 10.10.2011 16 C 89/11 RRa 2012, 22
Ausführendes Luftfahrtunternehmen	Handelt es sich bei dem den Flug durchführenden Luftfahrtunternehmen (hier Swiss European Airlines) um eine selbständige 100%ige Tochter der Beklagten (hier: Swiss), ist dieses „ausführende Luftfahrtunternehmen“ i.S. d. VO, wenn das Mutterunternehmen auf das Tochterunternehmen hinsichtlich der Durchführung der übertragenden Flüge faktisch Einfluss hat.	AG Erding 19.12.2012 3 C 893/12
Ausführendes Luftfahrtunternehmen	Im Falle des Code-Sharing ist nur dasjenige Luftfahrtunternehmen, das den Flug tatsächlich durchführt, ausführendes Luftfahrtunternehmen im Sinne des Art. 2 lit. b und damit im Falle der Annullierung des Fluges zu Unterstützungsleistungen und Ausgleichsleistungen verpflichtet.	BGH 26.11.2009 Xa ZR 132/08 RRa 2010, 85
Ausführendes Luftfahrtunternehmen	Das Tochterunternehmen eines Luftfahrtunternehmens wird jedenfalls dann nicht zum ausführenden Luftfahrtunternehmen,	AG Bremen 18.01.2013 4 C 516/11

	wenn es zwar den Flug durchführt, dieser aber ausschließlich unter einer Flugnummer des Mutterunternehmens abgewickelt wird.	RRa 2013, 191
Buchung, einheitliche ~	Bei aufeinanderfolgenden Flügen mit unterschiedlichen Flugnummern handelt sich um eine Flugeinheit und nicht um voneinander abweichende Flüge, wenn sich der Fluggast diese nicht selbstständig zusammengestellt hat.	BG Schwechat, Urt. v. 28.11.2012 – 1 C 672/12b
Flug	Art. 3 I lit. a ist dahin auszulegen, dass er nicht auf den Fall einer Hin- und Rückreise anwendbar ist, bei der die Fluggäste, die ursprünglich auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaates, das den Bestimmungen des EG-Vertrags unterliegt, einen Flug angetreten haben, zu diesem Flughafen mit einem Flug ab einem Flughafen in einem Drittstaat zurückreisen. Der Umstand, dass Hin- und Rückflug gemeinsam gebucht werden, wirkt sich auf die Auslegung dieser Bestimmung nicht aus.	EuGH 10.07.2008 Rs. C-173/07 – Schenkel ./. Emirates Slg 2008, I-5237 RRa 2008, 248
Flug	Ausschlaggebend ist nicht, dass Erst- und Folgeflug gemeinsam gebucht wurden. Jedes Flugsegment ist getrennt zu betrachten.	AG Rüsselsheim 10.08.2011 3 C 72/11 (36) RRa 2001, 246 LG Frankfurt a. M. 05.01.2012 2-24 S 145/11 RRa 2012, 87 LG Frankfurt 13.09.2012 2-24- S 95/12 RRa 2012, 293
Flug	Erfolgt die Verknüpfung von zwei unabhängigen Flügen ausschließlich durch den <i>Reiseveranstalter</i> im Rahmen eines <i>Pauschalreisevertrages</i> , hat für die Gewährung von Ausgleichsansprüchen eine getrennte Betrachtung der Flüge zu erfolgen.	LG Frankfurt a. M. 26.07.2012 2-24 S 21/12 (demnächst in RRa)
Flug	451 Besteht eine Flugreise aus zwei oder mehr Flügen, jeweils von einer Fluggesellschaft unter einer bestimmten Flugnummer für eine bestimmte Route angeboten werden, ist die Anwendung der Fluggastrechteverordnung für jeden Flug gesondert zu prüfen. Dies gilt auch dann, wenn die Flüge von derselben Fluggesellschaft durchgeführt werden und die Anschlussverbindung gemeinsam gebucht werden können. (amtlicher Leitsatz) 2. Die Definition des Flugs ist aus Sinn und Zweck der Fluggastrechte-Verordnung und insbesondere derjenigen Vorschriften der Verordnung zu entwickeln, die sich dieses Begriffs bedienen. 3. Die Verordnung bezieht sich auf die (Gesamtheit der) Fluggäste eines Fluges, der von einem bestimmten Luftverkehrsunternehmen auf einer bestimmten Flugroute ausgeführt wird und mit dem die Fluggäste von einem Flughafen A zu einem Flughafen B befördert werden. 4. Den individuellen Reiseplan des einzelnen Fluggastes und den von ihm abgeschlossenen Beförderungsvertrag nimmt die Verordnung nicht in den Blick, sondern betrachtet die Fluggäste eines Flugs sozusagen als Kollektiv, dessen Mitgliedern bei einem in den Anwendungsbereich der Verordnung fallenden Flug bestimmte Rechte eingeräumt werden, die grundsätzlich unabhängig davon sind, ob die einzelnen Fluggäste nur diesen Flug oder auch weitere, dem betreffenden Flug vorangehende oder sich an ihn anschließende Flüge gebucht haben und von welchem Luftverkehrsunternehmen diese weiteren Flüge durchgeführt werden. (Leitsätze 2 – 4 sind nicht-amtliche Leitsätze)	BGH 13.11.2012 X ZR 12/12 RRa 2013, Heft 1 (Bestätigung von BGH 28.5.2009- Xa ZR 113/08, RRa 2009, 242 = NJW 2009, 2743) LG Frankfurt a. M. a. M. 13.09.2012 2-24 S 95/12 RRa 2012, 293

Fluggast / Kinder	Fluggast ist jeder, der als Flugzeuginsasse nicht zum fliegenden Personal oder zum Flugpersonal zählt. Auf die Reservierung eines Sitzplatzes kommt es insoweit nicht an. Daher haben auch Kinder (hier: 1 Jahr alt) einen Anspruch auf Ausgleichszahlung	AG Düsseldorf 30.06.2011 40 C 1745/11 NRWE
Fluggast / Kinder	Auch einem Kleinkind, das zum Zeitpunkt des Fluges 16 Monate alt war, steht ein Ausgleichsanspruch in analoger Anwendung von Art. 7 Abs. 1 lit. a) VO zu, wenn ein Kindertarif entrichtet wurde. Es kommt nicht darauf an, ob es einen eigenen Sitzplatz hatte.	LG Stuttgart 7.11.2012 13 S 95/12
Flugsteig	Mit „Flugsteig“ in Art. 2 j) VO ist genau der Ort gemeint, an dem man gegen Vorzeigen seiner Bordkarte das Flughafengebäude verlässt, um das Flugzeug – entweder über einen sogenannten „Finger“ oder das Rollfeld – zu betreten.	AG Hamburg 09.05.2014 36a C 462/13
Nichtbeförderung	Unter den Begriff der Nichtbeförderung fallen nicht lediglich die Fälle der Überbuchung, sondern auch die Nichtbeförderung aus anderen Gründen, wie z. B. betrieblichen.	EuGH 04.10.2012 Rs. C 22/11 – Finnair g. Lassooy RRa 2012, 281 So schon: LG Düsseldorf 27.04.2007 - 22 S 435/06, RRa 2008, 45 Hans. OLG Hamburg 06.11.2007 (Beschl.) 6 U 94/07 RRa 2008, 139 LG Berlin 11.10.2007 57 S 39/07 RRa 2008, 42 AG Frankfurt a. M. 28.06.2007 29 C 370/07-46, RRa 208, 93
Nichtbeförderung	Der Begriff umfasst auch den Fall, dass ein Luftfahrtunternehmen im Rahmen eines einheitlichen Beförderungsvertrags, der mehrere Buchungen auf unmittelbar aufeinanderfolgenden und gleichzeitig abgefertigten Flügen umfasst, bestimmten Fluggästen die Beförderung verweigert, weil es auf dem ersten in ihrer Buchung ausgewiesenen Flug zu einer von diesem Unternehmen zu vertretenden Verspätung gekommen ist und das Unternehmen irrig angenommen hat, die Fluggäste würden den zweiten Flug nicht rechtzeitig erreichen.	EuGH 04.10.2012 Rs. C 321/11 – Cachafeiro ./ Iberia RRa 2012, 279

B. Anwendungsbereich	(Art. 3)	
Bestätigte Buchung	Art. 3 VO fordert lediglich, dass ein Fluggast überhaupt über eine bestätigte Buchung für den Flug verfügt. Nicht zwingend erforderlich ist, dass diese vom ausführenden Luftfahrtunternehmen ausgestellt wurde.	AG Rüsselsheim 16.07.2014 3 C 1447/14 (36)
Bestätigte Buchung	Keine Pflicht zur Vorlage durch Fluggast; es muss nur eine bestätigte Buchung vorliegen.	AG Frankfurt a. M. 29.03.2012 31 C 2809/12 (78) RRa 2012, 235 AG Rüsselsheim 20.04.2012 3 C 2273/11 (37) RRa 2012, 189 AG Rüsselsheim 25.07.2012 3 C 1132/12 (36) RRa 2012, 234 AG Frankfurt 06.12.2012 31 C 2553/12 (78)

Bestätigte Buchung	Das Luftfahrtunternehmen muss qualifiziert bestreiten, dass der Kläger keinen Flug bei ihr gebucht hatte.	AG Rüsselsheim 23.11.2011 3 C 1552/11 (36) RRa 2012, 26
Bestätigte Buchung	Der Vortrag eines Luftfahrtunternehmens, es sei ihr nicht bekannt, ob eine Buchung durch den Reiseveranstalter vorliegt, ist kein Bestreiten, dass ein Reiseveranstalter eine Buchung bestätigt hat.	AG Frankfurt a. M. 28.11.2012 31 C 2125/12 (17)
Bestätigte Buchung	Hat ein Luftfahrtunternehmen einen Fluggast unstreitig auf einem Flug im Rahmen einer Pauschalreise befördert, ist vom Bestehen einer entsprechenden Buchung auszugehen.	AG Frankfurt a. M. am Main, Urt. v. 8.2.2013 – 30 C 2290/12 (47)
Bestätigte Buchung	Es obliegt dem Luftfahrtunternehmen, qualifiziert zu bestreiten, dass ein Fluggast einen Flug bei ihm gebucht hat und sie deshalb nicht im Besitz einer bestätigten Buchung ist. Dem steht auch nicht entgegen, dass das Luftfahrtunternehmen lediglich über den Vor- und Nachnamen der Klägerseite verfügte. Ein Luftfahrtunternehmen führt gerichtsbekannt bei jedem Check-In eine Identitätsprüfung ihrer Fluggäste durch und muss daher wissen, wer eingecheckt hat bzw. mit ihrem Flugzeug geflogen ist und wer nicht.	AG Rüsselsheim 11.4.2013 3 C 3406/12 (33)
Bestätigte Buchung	Hat ein Luftfahrtunternehmen einen Fluggast unstreitig auf einem Flug im Rahmen einer Pauschalreise befördert, ist vom Bestehen einer entsprechenden Buchung auszugehen.	AG Frankfurt 08.02.2013 30 C 2290/12-47 RRa 2013, 190
Bestreiten der Beförderung des Fluggastes	Ein Luftfahrtunternehmen kann nicht mit Nichtwissen bestreiten, dass der Fluggast eine bestätigte Buchung hatte, da ihm die Beförderung des Fluggastes aus eigener Wahrnehmung bekannt ist oder sein kann. Ein Luftfahrtunternehmen hat die prozessualen Nachteile zu tragen, wenn sie Passagierlisten ohne Not bereits 1 Jahr nach dem Flug eigenverantwortlich vernichtet.	AG Rüsselsheim 25.07.2012 3 C 1132/12 (36) RRa 2012, 234
Durchabfertigung	Wird der Reisende mit seinem Reisegepäck bereits am Abflugort des Zubringerfluges auch für den Anschlussflug abgefertigt, setzt eine Ausgleichszahlung wegen Nichtbeförderung auf dem Anschlussflug weder eine erneute Abfertigung am Umsteige Flughafen noch eine Ankunft 45 Minuten vor dem Abflug des Anschlussfluges voraus.	BGH 28.08.2012 X ZR 128/11 RRa 2012, 285
Flugpauschalreise	Art. 3 III findet nur bei einer Direktbuchung Anwendung.	LG Darmstadt 02.03.2011 7 S 95/10 RRa 2011, 135
Rechtzeitiges Erscheinen zur Abfertigung	Art. 3 Abs. 2 VO bezieht sich ausschließlich auf den Check-in und nicht auf das Erscheinen am Flugsteig. Auch wenn ein Fluggast erst 30 Minuten vor Abflug am Check-in erscheint, aber noch abgefertigt wird, kann das Luftfahrtunternehmen ihm die Beförderung nicht verweigern und sich nicht mehr darauf berufen, dass er sich nicht 45 Minuten vor Abflug am Check-in eingefunden hat.	LG Frankfurt a. M. 25.03.2013 2-24 S 151/12
Rechtzeitiges Erscheinen zur Abfertigung	Verordnung (EG) Nr. 261/2004 / Rechtzeitiges Erscheinen zur Abfertigung Ein Fluggast muss sich entweder zur angegebenen Zeit oder spätestens 45 Minuten vor der veröffentlichten Abflugzeit zur Abfertigung einfinden. Eine andere Vorgabe muss dem Fluggast von dem Luftfahrtunternehmen, dem Reiseunternehmen oder einem zugelassenen Reisevermittler schriftlich mitgeteilt werden. Eine Information allein auf der Homepage genügt nicht.	AG Hannover, Urt. v. 7.11.2014 – 541 C 4432/14
Rechtszuges Erscheinen zur Abfertigung	Ein Luftfahrtunternehmen kann das rechtzeitige Erscheinen eines Fluggastes am Check-in nicht mit Nichtwissen bestreiten, da dieser Umstand nicht außerhalb seiner Sphäre liegt. Dies gilt auch dann, wenn das Luftfahrtunternehmen die Aufgabe des Check-in an einen Dritten delegiert hat, weil es auch dann die Möglichkeit hat, sich entsprechende Informationen zu beschaffen.	AG Erding 05.11.2015 8 C 1575/15
Nichtantritt der Reise eines Minderjährigen wg. Verweigerung der Beförderung der Mutter	Tritt ein minderjähriger Fluggast, der als Fluggast angenommen wurde, den Flug nicht an, weil der ihn begleitenden Mutter die Beförderung verweigert wird, eingecheckt, liegt keine Beförderungsverweigerung gegen seinen Willen vor, sondern ein freiwilliger	AG Erding 05.11.2015 8 C 1575/15

	liger Verzicht auf die Beförderung.	
Kostenloser Tarif	Ein kostenlos befördertes Kleinkind hat auch dann keinen Ausgleichsanspruch nach Art. 7 VO, wenn sich die Entgeltfreiheit aus einem für die Öffentlichkeit verfügbaren Tarif ergibt.	BGH 17.03.2015 X ZR 35/14
Reduzierter, nicht öffentlich zugänglicher Tarif / Pauschalreise	Legt ein Reiseveranstalter einen vom Luftfahrtunternehmen angebotenen, dem Reisenden aber nicht bekannten Flugtarif dem Reisepreis zugrunde, handelt es sich nicht um einen reduzierten Tarif, der der Öffentlichkeit nicht zugänglich ist (Art. 3 III).	LG Darmstadt 02.03.2011 7 S 95/10 RRa 2011, 135
Reduzierter, nicht öffentlich zugänglicher Tarif / Journalisten-Rabatt	Bei einem Rabatt, der nur Journalisten eingeräumt wird, handelt es sich um einen für die Öffentlichkeit nicht unmittelbar oder mittelbar verfügbaren Tarif.	LG Frankfurt 06.06.2014 2-24 S 207/13
Reduzierter, nicht öffentlich zugänglicher Tarif	Der von einem Reisenden über den Reiseveranstalter nur mittelbar an das befördernde Luftfahrtunternehmen gezahlte Flugpreis ist ein „öffentlich verfügbarer Tarif“ i.S.d. Art. 3 III.	AG Düsseldorf 28.09.2006 39 C 9179/06 RRa 2007, 38
Schweiz, Anwendbarkeit der Verordnung auf Flüge in Drittstaaten oder aus Drittstaaten in die~	Der Bundesgerichtshof hat dem Gerichtshof der Europäischen Union die Frage vorgelegt, ob die Europäische Verordnung über Fluggastrechte auch für Flüge mit Start in der Schweiz und Ziel in einem Staat außerhalb der Europäischen Union anwendbar ist.	BCH 09.04.2013 X ZR 105/12 (Vorlagebeschluss)
Zubringerflug außerhalb der EU	Auf einen Zubringerflug außerhalb der Europäischen Union (San Jose – Panama City) ist die Verordnung auch dann nicht anzuwenden, wenn dieser Flug zusammen mit dem Anschlussflug im Rahmen einer einheitlichen Buchung bei einem Luftfahrtunternehmen gebucht wurde, das den Anschlussflug nach Europa durchführt.	LG Darmstadt 20.05.2015 7 S 185/14 RRa 2016, 16

C. Nichtbeförderung	(Art. 4)	
Anschlussflug verpasst	<p>Art. 4 Abs. 3 erfasst alle Fälle der Nichtbeförderung. Ein Luftfahrtunternehmen hat Umsteigeverbindungen, die bei einheitlichem Flugschein in mehreren Abschnitten erfolgen, so anzubieten, dass grundsätzlich genügend Zeit zum Umsteigen bleibt; sie hat Vorkehrungen zu treffen, dass Verzögerungen aufgefangen werden können.</p> <p>Bei einer Umsteigeverbindung schuldet das Luftfahrtunternehmen auch die Weiterbeförderung mit dem Anschlussflug. Verzögert sich der erste Teil des von ihr insgesamt geschuldeten Fluges, führt dies daher nicht dazu, dass die Beklagte nunmehr die Beförderung mit den vereinbarten Anschlussflügen nicht mehr schulden würde, weil der Fluggast sich „nicht rechtzeitig“ am Abfertigungsschalter eingefunden habe. Das Luftfahrtunternehmen hat vielmehr Vorkehrungen zu treffen, dass der Fluggast trotz der nicht in dessen Risikosphäre fallenden verspäteten Ankunft des Zubringerfluges den Anschlussflug noch erreichen kann, sei es durch beschleunigten Transfer der Kläger von der Landebahn zum Abfertigungsschalter, sei es durch länger offenes Boarding und Verzögerung des Abflugs.</p>	LG Leipzig 10.11.2008 6 S 319/08 RRa 2009, 94
Abfertigung	Ein Fluggast ist rechtzeitig zur Abfertigung eingetroffen, wenn er unter Berücksichtigung der üblichen Wartezeiten so rechtzeitig am Flughafen eintrifft und sich am Abfertigungsschalter anstellt, dass er unter normalen Umständen rechtzeitig abgefertigt würde.	HG Wien 16.01.2009 60 R 44/08p RRa 2009, 202
Anspruchsvoraussetzungen	<p>Dem Fluggast steht ein Ausgleichsanspruch wegen Nichtbeförderung auf einem Flug zu, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Fluggast verfügt entweder über eine bestätigte Buchung für den betreffenden Flug oder ist von einem anderen Flug, für den er eine solche Buchung besaß, auf den betreffenden Flug „verlegt“ worden. 2. Der Fluggast hat sich – außer im Fall der „Verlegung“ und jedenfalls wenn ihm nicht schon vorher die Mitnahme verweigert worden ist – zur angegebenen Zeit oder mangels einer solchen Angabe 45 Minuten vor dem planmäßigen Abflug zur Abferti- 	BGH 30.04.2009 Xa ZR 78/08 RRa 2009, 239 = NJW 2009, 2740

	gung eingefunden. 3. Dem am Flugsteig erschienenen Fluggast wird der Einstieg gegen seinen Willen verweigert.	
Beendigung der Abfertigung	Es stellt keine Nichtbeförderung dar, wenn einem am Abfluggate erscheinenden Fluggast die Mitnahme verweigert wird, nachdem die Flugzeugtüren bereits geschlossen worden sind.	OLG Frankfurt a. M. 01.10.2009 16 U 18/08 RRa 2010, 36
Nichtbeförderung auf Anschlussflug	Es liegt keine Nichtbeförderung vor, wenn die Fluggäste nicht rechtzeitig bis zum Abflug des Anschlussfluges erschienen sind, auch wenn das das Luftfahrtunternehmen, das auch den Zubringerflug durchgeführt hat, dies zu vertreten hat.	LG Frankfurt a. M. 23.09.2010 2-24 S 28/10 RRa 2010, 273 AG Offenbach 06.01.2006 33 C 2/06 RRa 2007, 93
Nichtbeförderung auf Anschlussflug	Die Teilnahme an einem Anschlussflug kann grundsätzlich nicht deshalb verweigert werden, weil das Reisegepäck vom Zubringerflug nicht in das Flugzeug des Anschlussfluges verladen werden konnte.	BGH 28.08.2012 X ZR 128/11 RRa 2012, 285 a.A. Vorinstanz: OLG Frankfurt a. M. a. M. 08.09.2011 16 U 220/10 RRa 2011, 288
Umbuchung	Wird ein Fluggast, der auf einem bestimmten Flug gebucht ist, auf einen anderen umgebucht, weil ein kleineres als das ursprünglich geplante Flugzeug eingesetzt wird, liegt ein Fall der Nichtbeförderung wegen Überbuchung vor. Es spielt dabei keine Rolle, ob der Reiseveranstalter oder das Luftfahrtunternehmen die Umbuchung vorgenommen hat.	AG Rüsselsheim 7.11.2006 3 C 988/06 (32) RRa 2007, 47
Umbuchung durch Reiseveranstalter	Ein Luftfahrtunternehmen ist auch dann wegen Nichtbeförderung zu einer Ausgleichszahlung nach Art. 7 I verpflichtet, wenn die Umbuchung des Fluggastes auf einen anderen Flug allein vom Reiseveranstalter veranlasst wurde. Auch dies stellt eine Nichtbeförderung i.S.v. Art. 4 Abs. 3 VO dar.	AG Bremen 14.12.2010 18 C 73/10 NJW-RR 2011, 853 RRa 2014, 97
Umbuchung durch Reiseveranstalter	Die von der Reiseveranstalterin veranlasste Umbuchung des Klägers auf einen anderen Flug, stellt eine Beförderungsverweigerung i.S.d. Art. 4 Abs. 3 VO hinsichtlich des ursprünglich vorgesehenen Rückfluges dar. Ein Luftfahrtunternehmen muss auch eine Ausgleichsleistung zahlen.	AG Erding 07.04.2013 2 C 228/13
Unannehmbares Beförderungsangebot	Wird einem minderjährigen Kind die Beförderung angeboten, dessen Eltern die Beförderung aber verweigert, ist von einem unannehmbaren Beförderungsangebot auszugehen, das als Beförderungsverweigerung anzusehen ist. Etwas anders gilt jedoch, wenn nicht beiden, sondern nur einem Elternteil die Beförderung verweigert wird.	AG Geldern 03. 08.2011 4 C 628/10 NJW-RR 2011, 1685
Vorverlegung der Abflugzeit	Die Vorverlegung eines Fluges um mehr als 10 Stunden ist wie eine Annullierung anzusehen.	AG Hannover 1.04.2011 512 C 15244/10 RRa 2011, 146
Vorverlegung der Abflugzeit	Es liegt kein Fall der ausgleichspflichtigen Nichtbeförderung vor, wenn der Flugreisende infolge einer ihm nicht zugegangenen Flugzeitenänderung seinen Flug nicht erreicht (hier: Vorverlegung um 3 Stunden).	AG Charlottenburg 30.10.2009 – 207 C 290/09 RRa 2010, 38
Rechtzuges Erscheinen zur Abfertigung	Ein Luftfahrtunternehmen kann das rechtzeitige Erscheinen eines Fluggastes am Check-in nicht mit Nichtwissen bestreiten, da dieser Umstand nicht außerhalb seiner Sphäre liegt. Dies gilt auch dann, wenn das Luftfahrtunternehmen die Aufgabe des Check-in an einen Dritten delegiert hat, weil es auch dann die Möglichkeit hat, sich entsprechende Informationen zu beschaffen.	AG Erding 05.11.2015 8 C 1575/15

D. Annullierung	(Art. 5)	
Begriff	Der Begriff „Annullierung“ ist dahin auszulegen, dass er in einer Situation wie der des Ausgangsverfahrens nicht ausschließlich den Fall betrifft, dass das betreffende Flugzeug überhaupt nicht startet, sondern auch den Fall umfasst, dass dieses Flugzeug gestartet ist, aber anschließend, aus welchen Gründen auch immer, zum Ausgangsflughafen zurückkehren musste und die Fluggäste auf andere Flüge umgebucht wurden.	EuGH 13.10.2011 Rs. C 83/10 – Rodriguez g. Air France RRa 2011, 282
Abbruch eines Fluges nach dem Start	Eine Annullierung eines Fluges liegt auch dann vor, wenn dieser nach dem Start abgebrochen wird.	LG Hamburg 25.02.2011 332 S 104/10 NJW-RR 2011, 853 = RRa 2011, 206
Änderung der Flugroute	Das Verlassen der ursprünglichen Flugroute durch das Flugzeug und das Einschleichen einer unvorhergesehenen Zwischenlandung stellt eine so maßgebliche Änderung der ursprünglichen Flugroute dar, dass der geplante Flug als nicht durchgeführt anzusehen ist.	AG Frankfurt a. M. 26.10.2012 29 C 1400/12 (81) demnächst in RRa
Ersatzbeförderung nach Annullierung	Ein Flug, der nicht durchgeführt wird, ist auch dann annulliert, wenn das Luftfahrtunternehmen den Fluggast auf einem anderen Flug umbucht und der Fluggast mit diesem nicht mehr als 1 Stunde vor der planmäßigen Abflugzeit abfliegt und sein Endziel höchstens 2 Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit erreicht.	LG Köln 19.03.2008 10 S 391/06 RRa 2008, 141
Faktische Annullierung	Wird ein Flug nicht zum „Endziel“, sondern zu einem Ausweichflughafen durchgeführt, liegt ein „faktische Annullierung“ vor.	AG Frankfurt a. M. 01.06.2011 29 C 2320/10 (21) RRa 2012, 32 AG Frankfurt a. M. 14.12.2012 30 C 2394/12 (68) AG Rüsselsheim 25.07.2012 3 C 1132/12 (36) RRa 2012, 234 AG Rüsselsheim 11.4.2013 3 C 3406/12 (33)
Flugvorverlegung	Gibt ein Luftfahrtunternehmen einen Flug auf und befördert den Fluggast mehrere Stunden vorher, ist von der Annullierung des geplanten Fluges auszugehen.	AG Düsseldorf 14.08.2014 231 C 1544/14
Rechtzeitige Unterrichtung über Annullierung	Behauptet ein Luftfahrtunternehmen, den Reisenden per SMS über eine Flugänderung informiert zu haben, muss es darlegen, dass die Mitteilung so in den Empfangsbereich des Reisenden gelangt ist, dass dieser unter normalen Umständen die Möglichkeit hatte, vom Inhalt der Erklärung Kenntnis zu nehmen.	AG Frankfurt a. M. 09.10.2006 32 C 1788/06-84 RRa 2017, 134
Rechtzeitige Unterrichtung über Annullierung	Das Luftfahrtunternehmen muss darlegen und beweisen dass es den Fluggast rechtzeitig unterrichtet hat	AG Rüsselsheim 27.06.2012 3 C 2655/11 (36)
Rechtzeitige Unterrichtung über Annullierung	Eine Information über die Annullierung eines Fluges ist auch dann nicht rechtzeitig unterrichtet worden, wenn zwar das Luftfahrtunternehmen den Reiseveranstalter rechtzeitig unterrichtet hat, letztere die Information aber nicht oder erst nach Ablauf der in Art. 5 I lit. c genannten Zeiträume weitergegeben hat.	LG Frankfurt a. M. 01.09.2011 2-24 S 92/11
Vorverlegung eines Fluges	Eine Vorverlegung eines Fluges um mehr als 10 Stunden ist wie eine Annullierung zu behandeln.	AG Hannover 11.04.2011 512 C 15244/10 RRa 2011, 146 = RRa 2011, 195
Frühzeitige Mitteilung	Die Verordnung bezweckt nicht nur, eine Annullierung zu vermeiden, sondern auch eine notwendige Annullierung möglichst frühzeitig den Fluggästen mitzuteilen, weil erst hierdurch die	BGH 25.03.2010 Xa ZR 96/09 RRa 2010, 223

	<p>Unterstützungsleistungen gemäß Art. 5 I lit. a, Art. 8 insbesondere in Form der Wahrnehmung einer anderweitigen Beförderung zum frühestmöglichen Zeitpunkt zur Anwendung kommen können.</p> <p>Ein Luftfahrtunternehmen hat, sobald eine erhebliche Störung im Flugplan auftritt, nach vernünftigem Ermessen zu entscheiden, ob im Hinblick auf das Spannungsfeld zwischen dem Interesse der Fluggäste an einer Durchführung des ursprünglich geplanten Flugs und dem Interesse an einer möglichst frühzeitigen Bekanntgabe einer notwendigen Annullierung der Flug bereits zu annullieren ist.</p>	
Abgrenzung Annullierung / Verspätung	<p>Für die Feststellung, ob noch eine große Verspätung vorliegt oder schon eine Annullierung des Fluges, kann es nach Sinn und Zweck der Regelung nicht auf die tatsächliche subjektive Absicht der für das Luftfahrtunternehmen handelnden Personen, den Flug noch durchführen zu wollen, ankommen. Werden die Passagiere aufgefordert, auszusteigen und auf einen anderen Flug umzubuchen, spricht das dafür, dass an der Durchführung des Fluges nicht mehr festgehalten wird, nicht aber, wenn den Passagieren, die wegen ihres Anschlussflugs oder aus Termingründen nicht hätten warten wollen oder können, eine Umbuchungsmöglichkeit lediglich angeboten hat, ohne sie zwingend auf diese zu verweisen.</p>	<p>BGH 14.10.2008 X ZR 15/08 RRa 2009, 43</p>
Leerflug	<p>Eine „Annullierung“ liegt auch dann vor, wenn ein geplanter Flug, für den zumindest ein Platz reserviert war, später als Leerflug durchgeführt wird; entscheidendes Merkmal für die Durchführung eines Fluges ist der Transport von Passagieren.</p>	<p>AG Wedding 24.5.2007 22a C 38/07 RRa 2008, 52</p>

E. Verspätung	(Art. 6)	
Abflug, pünktlicher	<p>Ein Flugzeug ist erst dann abgeflogen, wenn es bereits fliegt. Ein Startversuch (Startabbruch) stellt keinen „Abflug“ dar.</p>	<p>AG Frankfurt a. M. 10.05.2010 31 C 2339/10 (74) RRa 2011, 193</p> <p>AG Frankfurt a. M. 24.06.2011 31 C 961/11 (16) RRa 2012, 135</p> <p>AG Düsseldorf 23.07.2011 37 C 3495/11 RRa 2012, 28</p>
Abflug, pünktlicher	<p>Ein „Abflug“ liegt nicht schon dann vor, wenn ein Flugzeug seine Parkposition verlässt. Begriffsnotwendig ist eine Flug- und keine bloße Rollbewegung notwendig.</p>	<p>AG Rüsselsheim 20.07.2011 3 C 738/11 (36) RRa 2011, 295</p> <p>AG Rüsselsheim 21.01.2011 3 C 1392/10 (31) RRa 2011, 92</p>
Ankunft	<p>Für die Bestimmung der Ankunftsverspätung ist nicht auf den Zeitpunkt des Aufsetzens des Flugzeuges auf der Landebahn abzustellen, sondern auf das Erreichen der Parkposition, dem sich in unmittelbarer zeitlicher Nähe das Aussteigen der Fluggäste anschließt.</p>	<p>AG Rüsselsheim 14.10.2010 3 C 885/10 (32) RRa 2010, 290</p>
Ankunft	<p>Als Ankunftszeit ist nicht das Aufsetzen des Flugzeuges auf der Landebahn („touch down“), sondern die sog. „On block-Zeit“ zugrunde zu legen, wobei auf den Zeitpunkt abzustellen ist, in dem die erste Tür zum Verlassen des Flugzeuges geöffnet wird.</p>	<p>BG Salzburg 26.11.2012 17 C 861/12y-16 RRa 2013, 154</p>
Ankunft	<p>Der Begriff „Ankunftszeit“, der verwendet wird, um das Ausmaß der Fluggästen entstandenen Verspätung zu bestimmen, steht für den Zeitpunkt, zu dem mindestens eine der Flugzeugtüren geöffnet wird, sofern den Fluggästen in diesem Moment das Verlassen des Flugzeuges gestattet ist.</p>	<p>EuGH 04.09.2014 Rs. C-452/13 – Germanwings ./. Hennings</p>

Anspruch auf Ausgleichsleistung entgegen dem Wortlaut der Verordnung	Ein Fluggast hat nicht nur bei einer Annullierung, sondern auch bei einer großen Verspätung Anspruch auf eine Ausgleichsleistung, wenn er einen Zeitverlust von 3 Stunden oder mehr erleidet.	EuGH 19.11.2009 Rs. C-402/07 – Sturgeon RRa 2009, 282 = NJW 2010, 43
Abflugverspätung ist <i>keine</i> Anspruchsvoraussetzung	Dem Fluggast eines Fluges mit Anschlussflügen, dessen Verspätung zum Zeitpunkt des Abflugs unterhalb der in Art. 6 VO festgelegten Grenzen lag, der aber sein Endziel mit einer Verspätung von drei Stunden oder mehr gegenüber der planmäßigen Ankunftszeit erreichte, steht eine Ausgleichszahlung zu, da diese Zahlung nicht vom Vorliegen einer Verspätung beim Abflug und somit nicht von der Einhaltung der in Art. 6 aufgeführten Voraussetzungen abhängt.	EuGH 26.02.2013 Rs. C-11/11 – Folkerts ./. Air France RRa 2/2012
Abflugverspätung ist <i>keine</i> Anspruchsvoraussetzung	Bei einer großen Verspätung im Sinne des Art. 6 I steht dem Fluggast wie bei einer Annullierung des Flugs ein Anspruch auf eine Ausgleichszahlung nach Art. 7 zu, sofern er sein Endziel nicht früher als drei Stunden nach der geplanten Ankunftszeit erreicht und die große Verspätung nicht auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn von dem Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären (im Anschluss an EuGH, RRa 2009, 282 = NJW 2010, 43 – Sturgeon. G. Condor).	BGH 18.02.2010 Xa 95/06 RRa 2010, 93 Hinweis: BGH vom 9.12.2010 X ZR 80/10 RRa 2011, 84 zur Frage, ob auch eine Abflugverspätung gemäß Art. 6 I analog gegeben sein muss
Abflugverspätung bei Zwischenlandung ist unbeachtlich	Bei einem innerhalb der Grenzen des Art. 6 I erfolgten Abflug ist eine große Verspätung nach einer Zwischenlandung unbeachtlich.	LG Darmstadt 18.04.2012 7 S 171/11 RRa 2012, 183 Anm.: Das Verfahren beim BGH X ZR 58/12 wurde durch Anerkenntnis des Luftfahrtunternehmens beendet!
Abflugverspätung, Bemessung der ~	Entscheidend ist nicht, wann das Flugzeug von der Parkposition abgerollt ist (off-block), sondern wann es bestimmungsgemäß von der Startbahn abgehoben hat.	LG Frankfurt a. M. 23.09.2010 2-24 S 28/10 RRa 2010, 273 AG Rüsselsheim 10.08.2011 3 C 71/11 (36) RRa 20012, 246 AG Frankfurt a. M. 10.05.2010 31 C 2339/10 (74) RRa 2011, 193 AG Rüsselsheim 21.01.2011 3 C 1392/10 (31) RRa 2011, 92 AG Rüsselsheim 20.07.2011 3 C 739/11 (36) RRa 2011, 295 AG Düsseldorf 23.07.2011 37 C 3495/11 RRa 2012, 28
Abflugverspätung nach Zwischenlandung	Nach Abflug innerhalb der Grenzen des Art. 6 I ist die Zwischenlandung unbeachtlich. Ob es sich um eine geplante oder ungeplante Zwischenlandung handelt, ist unerheblich.	LG Frankfurt a. M. 29.09.2011 2-24 S 56/11 RRa 2012, 20 LG Darmstadt 18.04.2012 7 S 171/11 (n. rkr.) RRa 2012, 183
Abflugverspätung nach Zwischenlandung	So wie Fluggästen aufeinander folgender Flüge Ausgleichsleistungen wegen Nichtbeförderung zu erbringen sind, wenn diese auf eine vom Luftfahrtunternehmen zu vertretende Verspätung des ersten Fluges zurückzuführen ist, gilt dies auch entsprechend, wenn der Anschlussflug wegen Verspätung des Zubringerfluges nicht erreicht werden konnte.	AG Frankfurt a. M. 13.12.2011 29 C 655/12 (11)

Tatsächliche, nicht hypothetische Ankunftsverspätung	Für die Frage, ob ein Flug eine große Verspätung erlitten hat, ist auf die tatsächliche Ankunftsverspätung abzustellen. Die hypothetische Ankunftsverspätung eines angebotenen, aber nicht in Anspruch genommenen Ersatz-Fluges ist nicht zugrunde zu legen.	LG Frankfurt a. M. 29.11.2012 2-12 S 141/12
Umsteigeverbindung / verpass-ter Anschlussflug	Dem Fluggast eines Fluges mit Anschlussflügen, dessen Verspätung zum Zeitpunkt des Abflugs unterhalb der in Art. 6 VO festgelegten Grenzen lag, der aber sein Endziel mit einer Verspätung von drei Stunden oder mehr gegenüber der planmäßigen Ankunftszeit erreichte, steht eine Ausgleichszahlung zu, da diese Zahlung nicht vom Vorliegen einer Verspätung beim Abflug und somit nicht von der Einhaltung der in Art. 6 aufgeführten Voraussetzungen abhängt.	EuGH 26.02.2013 Rs. C-11/11 – Folkerts RRa Heft 2/2012
Umsteigeverbindung / verpass-ter Anschlussflug	Dafür ursächlich war, dass die Reisenden den Anschlussflug von Madrid nach San José nicht mehr erreichen konnten und infolgedessen ihr Endziel erst mit eintägiger Verspätung erreicht haben.	BGH, Ur- v. 7.5. 2013 – X ZR 127/11
Umsteigeverbindung / verpass-ter Anschlussflug außerhalb der EU	Verpasst ein Fluggast wegen großer Verspätung eines Zubringerfluges einen Anschlussflug, so hat er auch dann einen Ausgleichsanspruch, wenn der Anschlussflug von einem anderen Unternehmen und von einem Flughafen, der nicht im Gebiet der Europäischen Union liegt, durchgeführt wird.	LG Frankfurt Beschl. v. 26.3.2013 2-24 S 16/1
Umsteigeverbindung / verpass-ter Anschlussflug / zwei Luft-fahrtunternehmen	Den Fluggästen eines verspäteten Fluges steht ein Ausgleichsanspruch nach Art. 7 VO zu, wenn der Fluggast infolge der Flugverspätung sein individuelles Endziel mit einer Verspätung von mindestens drei Stunden erreicht, auch wenn die verspätete Ankunft am Endziel darauf beruht, dass infolge der Flugverspätung ein selbst nicht verspäteter Anschlussflug verpasst wird. Das gilt auch bei einer Flugpauschalreise, wenn der Anschlussflug nicht durch das den Zubringerflug durchführende Luftfahrtunternehmen selbst, sondern durch ein anderes Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird.	AG Frankfurt 03.12.2014 29 C 341/14 (21) a.A. AG Rüsselheim 05.11.2014 3 C 2776/14 (31)
Umsteigeverbindung / verpass-ter Anschlussflug / zwei Luft-fahrtunternehmen	Für die Feststellung einer haftungsrelevanten Verspätung ist nur auf das Endziel des Fluges abzustellen, den das beklagte Luftfahrtunternehmen durchgeführt hat, wenn es für den Anschlussfluge nicht das ausführende Luftfahrtunternehmen gewesen ist.	AG Rüsselsheim 17.09.2014 3 C 3786/14 (36)
Nichtbeförderung auf Anschluss-flug	Erreicht ein Fluggast den im Rahmen eines Rundfluges gebuchten Anschlussflug nicht, weil es ihm auf Grund der im Verantwortungsbereich des Luftfahrtunternehmens liegenden Verspätung des Zubringerfluges nicht möglich war, rechtzeitig zur Abfertigung für den Weiterflug zu erscheinen, kann ihm dies nicht entgegengehalten werden. Das gilt insbesondere dann, wenn der Reisende durchabgefertigt wurde.	AG Hamburg 05.12.2006 14 C 248/06 RRa 2007, 88

F. Entlastungsgründe		
Vertretbarer Grund (nur bei Nichtbeförderung)	(Art. 2 lit. j)	
Vertretbare Gründe	Außergewöhnliche Umstände können keine vertretbaren Gründe für die Nichtbeförderung darstellen; nur wenn die Weigerung, Fluggäste zu befördern, aus Gründen erfolgt, die mit deren persönlicher Situation zusammenhängen, kann dies ihrer Einstufung als „Nichtbeförderung“ entgegenstehen	EuGH 04.10.2012 Rs. C 22/11 – Finnair g. Las-sooy RRa 2012,
Nichtbeförderung wegen schleppender Abfertigung	Ein Luftfahrtunternehmen hat vor Schließung des Abfertigungsschalters für einen bestimmten Flug die Fluggäste des betreffenden Fluges nochmals aufzurufen, wenn sich vor dem Abfertigungsschalter eine Warteschlange befindet. Den Fluggast trifft ein Mitverschulden, wenn er wegen einer Warteschlange absehbar nicht mehr rechtzeitig abgefertigt wird und sich nicht von sich aus meldet.	AG Charlottenburg 21.04.2009 226 C 331/08 RRa 2009, 189 Ebenso : AG Düsseldorf 16.12.2014 42 C 9584/14 RRa 2016, 25

Nichtbeförderung wegen schleppender Abfertigung	Fluggästen steht eine Entschädigung zu, wenn sie vom Luftfahrtunternehmen oder einem Erfüllungsgehilfen auf Grund von Personalmangel nicht planmäßig abgefertigt werden und dadurch ihren Flug verpassen.	AG Erding 05.07.2006 4 C 309/06 AG Frankfurt 25.01.2007 29 C 499/06-46
Nichtbeförderung durch Umorganisation	Art. 4 III und Art. 5 III sind dahin auszulegen, dass sich ein Luftfahrtunternehmen nicht auf einen bestimmten Flug betreffende außergewöhnliche Umstände berufen kann, um von seiner Verpflichtung zum Ausgleich gegenüber einem Fluggast befreit zu werden, dem es die Beförderung mit einem späteren Flug verweigert, wenn es diese Nichtbeförderung mit der Umorganisation dieses Fluges wegen dieser außergewöhnlichen Umstände begründet.	EuGH 04.10.2012 Rs. C 22/11 – Finnair g. Lassooy RRa 2012, 281
Nichtannahme bei noch nicht abgeschlossener Abfertigung des Anschlussfluges	Ein Luftfahrtunternehmen kann sich nicht nach Art. 2 lit. j) entlasten, wenn ein Passagier aufgrund der Verspätung des Zubringerfluges den Anschlussflug verpasst. Das gilt jedenfalls dann, wenn die Abfertigung des Anschlussfluges noch nicht abgeschlossen, mithin auch die Abfertigung noch möglich ist.	AG Frankfurt 25.04.2007 29 C 236/06-43 RRa 2008, 46
Überbuchung	Die Überbuchung eines Fluges durch einen Reiseveranstalter ist kein „vertretbarer Grund“ i.S.d. Art. 2 lit. j) VO.	AG Rüsselsheim 16.07.2014 3 C 1447/14 (36)

2. außergewöhnlicher Umstand (nur bei Annullierung und Verspätung)	(Art. 5 III)	
2.1 Allgemein		
Auslegung	Art. 5 III ist als Ausnahmegesetz eng auszulegen.	EuGH 22.12.2008 Rs. C-549/07 – Wallentin-Hermann ./ Alitalia RRa 200935 = NJW 2009, 247 = VuR 2009, 225 = ZLW 2009, 295
Grundsätze	Art. 5 III ist dahin auszulegen, dass ein bei einem Flugzeug aufgetretenes technisches Problem, das zur Annullierung eines Fluges führt, nicht unter den Begriff „ <i>außergewöhnliche Umstände</i> “ im Sinne dieser Bestimmung fällt, es sei denn, das Problem geht auf Vorkommnisse zurück, die aufgrund ihrer Natur oder Ursache nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens sind und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sind. Die Häufigkeit der bei einem Luftfahrtunternehmen festgestellten technischen Probleme ist als solche kein Umstand, anhand dessen sich auf das Vorliegen oder Fehlen „ <i>außergewöhnlicher Umstände</i> “ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 schließen ließe.	EuGH 22.12.2008 Rs. C-549/07 – Wallentin-Hermann g. Alitalia , RRa 200935 = NJW 2009, 247 = VuR 2009, 225 = ZLW 2009, 295; bestätigt im Ur. v. 17.09.2015, Rs. C-257/14 – van der Lans ./ KLM
Grundsatz	Technische Defekte, wie sie beim Betrieb eines Flugzeugs gelegentlich auftreten können, begründen für sich gesehen keine außergewöhnlichen Umstände, die das Luftfahrtunternehmen von der Verpflichtung befreien können, bei einer aufgrund des Defekts erforderlichen Annullierung des Fluges die nach Art. 7 vorgesehene Ausgleichszahlung zu leisten. Dies gilt auch dann, wenn das Luftfahrtunternehmen alle vorgeschriebenen oder sonst bei Beachtung der erforderlichen Sorgfalt gebotenen Wartungsarbeiten frist- und ordnungsgemäß ausgeführt hat.	BGH 12.11.2009 Xa ZR 76/07 RRa 2010, 34 Rn. 13
Grundsatz	Die vom EuGH für technische Defekte entwickelten Maßstäbe sind auch dann heranzuziehen, wenn Vorkommnisse, wie etwa die in Erwägungsgrund 14 genannten Fälle (politischer Instabilität, mit der Durchführung eines Fluges nicht zu vereinbarende Wetterbedingungen, Sicherheitsrisiken, und den Betrieb eines	BGH 21.8.2012 X ZR 138/11 RRa 2012, 288 Ebenso:

	Luftverkehrsunternehmens beeinträchtigende Streiks) als Ursache außergewöhnlicher Umstände in Betracht kommen. Auch insoweit ist maßgeblich, ob die Annullierung auf ungewöhnliche, außerhalb des Rahmens der normalen Betriebstätigkeit des Luftverkehrsunternehmens liegende und von ihm nicht zu beherrschende Gegebenheiten zurückgeht.	AG Frankfurt a. M. 13.3.2013 29 C 811/11 (21)
Beherrschbarkeit eines technischen Problems	Die Frage der Beherrschbarkeit eines technischen Problems beurteilt sich nicht nach den Kriterien der subjektiven Vorwerfbarkeit oder Vermeidbarkeit des technischen Defekts, sondern richtet sich nach Verantwortungs- und Risikosphären.	LG Düsseldorf 07.05.2009 22 S215/08 RRa 2009, 186 Ähnlich: LG Darmstadt 01.08.2007 21 S 263/7 RRa 2008, 88
Überschreitung der Flugdienstzeiten / Einbau eines Stretchers /	Sind Verzögerungen durch den Einbau eines „Stretchers“ für die Beförderung eines erkrankten Passagiers und infolgedessen eines Überschreitung der max. Flugdienstzeit der Crew absehbar, muss das Luftfahrtunternehmen eines Ersatz-Crew vorhalten.	LG Frankfurt a. M. 02.09.2011 2-24 S 47/11 RRa 2011, 238
Überschreitung der Dienstzeiten	Das Risiko, dass aufgrund geringfügiger Verzögerungen im Betriebsablauf die Crew-Dienstzeiten überschritten werden, liegt innerhalb der betrieblichen Sphäre des Luftfahrtunternehmens und stellt sich nicht als ein von außerhalb kommender Umstand dar.	AG Frankfurt 03.06.2016 30 C 4307/15-71
Seltenheit eines technischen Defekts	Allein die Seltenheit eines technischen Defekts und/oder der zeitliche bzw. logistische Aufwand zur Beseitigung dieses Mangels, vor dessen Behebung aus zwingenden Sicherheitsgründen nicht gestartet werden darf, entlastet das Luftfahrtunternehmen nach Art. 5 Abs. 3 VO nicht.	LG Darmstadt 16.06.2010 7 S 200/08 RRa 2010, 275
Unerwartete technische Probleme	Nicht nur solche technischen Probleme, die sich bei der Wartung von Flugzeugen zeigen oder infolge einer unterbliebenen Wartung auftreten, scheiden als „außergewöhnliche Umstände“ aus, sondern auch solche, die nicht bei Instandhaltungsarbeiten zum Vorschein kommen.	AG Köln 10.03.2010 132 C 304/07 RRa 2010, 230
Wartungs- und Austauschintervall, Bauteil unterliegt keinem ~	Auch die fehlende Verpflichtung, die defekten Teile einer ständigen Wartung und Kontrolle zu unterziehen, weil sie „on condition“ betrieben werden, rechtfertigen nicht die Annahme eines „außergewöhnlichen Umstandes“ i.S.v. Art. 5 III.	AG Rüsselsheim 10.08.2010 3 C 1528/09-32 AG Rüsselsheim 11.08.2010 3 C 774/10-31
Zeitreserve / rechtzeitige Planung der Mittel für die Durchführung des Fluges nach dem Wegfall dieser Umstände	Da ein Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen hat, um außergewöhnliche Umstände zu vermeiden, muss es die mit dem etwaigen Eintritt außergewöhnlicher Umstände verbundene Möglichkeit von Verspätungen bei der Flugplanung angemessen berücksichtigen. Es muss daher eine gewisse Zeitreserve vorsehen, um den Flug insgesamt möglichst bald nach dem Wegfall der außergewöhnlichen Umstände durchführen zu können. Dagegen kann die genannte Bestimmung nicht dahin ausgelegt werden, dass im Rahmen der zumutbaren Maßnahmen eine Pflicht besteht, allgemein und undifferenziert eine Mindest-Zeitreserve einzuplanen, die für sämtliche Luftfahrtunternehmen unterschiedslos in allen Situationen des Eintritts außergewöhnlicher Umstände gilt. Bei der Beurteilung der Fähigkeit des Luftfahrtunternehmens, den geplanten Flug insgesamt unter den neuen Bedingungen aufgrund des Eintritts dieser Umstände durchzuführen, ist darauf zu achten, dass der Umfang der geforderten Zeitreserve das Luftfahrtunternehmen nicht zu Opfern veranlasst, die angesichts seiner Kapazitäten zum jeweiligen Zeitpunkt nicht tragbar sind. Art. 6 Abs. 1 kommt bei dieser Beurteilung nicht zur Anwendung.	EuGH 12.05.2011 Rs. C-294/10 - Ratnieks gegen Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija RRa 2011, 125 LG Frankfurt a. M. 02.09.2011 2-24 S 47/11 RRa 2011, 238

Annullierung /Verspätung eines während eines Streiks umorganisierten Fluges	Wenn ein Luftfahrtunternehmen seinen Flugplan infolge eines außergewöhnlichen Umstandes (hier: Streik des Sicherheitspersonals) „umorganisiert“ hat, beruht die Annullierung / große Verspätung / Nichtbeförderung eines nachfolgenden, umorganisierten Fluges nicht mehr kausal auf dem Streik, sondern auf einer unternehmerischen Entscheidung, auch wenn diese auch mittelbar durch einen außergewöhnlichen Umstand i.S.d. Art. 5 Abs. 3 VO bedingt worden ist.	LG Frankfurt 29.10.2015 2-24 S 68/15 RRa 2016, 19
2.2 technisches Problem		
Benzinpumpe, Defekte ~	kein außergewöhnlicher Umstand	AG Frankfurt a. M. 07.10.2010 29 C 1352/10 (46) RRa 2011, 140
Bordcomputer, Fehlwarnung des ~s	kein außergewöhnlicher Umstand	AG Rüsselsheim 19.07.2010 3 C 257/10 (35)
Bordtoilette, Verstopfung der ~ durch Fluggäste	kein außergewöhnlicher Umstand, da sich ein Luftfahrtunternehmen auf unsachgerechte Nutzung durch Fluggäste einzurichten muss.	AG Rüsselsheim 3 C 1047/11
Bremsklötze nicht vorgelegt	kein außergewöhnlicher Umstand, wenn ein Flugzeug zurückrollte und wurde dabei beschäftigt wird, weil kein Bremsklotz hinter die Räder gelegt worden war.	AG Frankfurt a. M. a. M. 05.11.2009 32 C 1379/09
Druckübertragungsleitung, Störung einer ~	kein außergewöhnlicher Umstand	LG Darmstadt 16.06.2010 7 S 200/08 RRa 2010, 275
Dichtungsring, schadhafter ~ an Tanköffnung	Ein schadhafter Dichtungsring an der Tanköffnung ist kein „außergewöhnlicher Umstand“.	LG Korneuburg, Ur. v. 11.03.3014 – 21 R 287/13y
Engine Fire Detection System, Sensor beschädigt	kein außergewöhnlicher Umstand	AG Köln 05.04.2006 118 C 595/05
Enteisungsanlage	Technische Defekte sind grundsätzlich „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne von Art. 5 III. Erforderlich ist jedoch ein „unerwarteter“ Flugsicherheitsmangel, der auch durch Ergreifen aller zumutbaren Maßnahmen nicht hätte verhindert werden können. Dies kann beim Ausfall einer Enteisungsanlage gegeben sein.	LG Köln 29.04.2008 11 S 176/07 RRa 2008, 185
Fahrwerk, Defekt des für das Einfahren des ~s benötigten Sensors	kein außergewöhnlicher Umstand	LG Berlin 07.02.2008 57 S 26/07 RRa 2008, 89
Fahrwerksschacht, nicht schließender ~	kein außergewöhnlicher Umstand	LG Frankfurt a. M. a. M. a. M. 06.02.2012 2-24- O 219/11 RRa 2012, 125
Fehlen eines zertifizierten Mechaniker vor Ort	kein außergewöhnlicher Umstand	AG Rüsselsheim 11.06.2010 3 C 387/10 (35) RRa 2010, 290
Heizung des Staurohrs, Ausfall der ~	kein außergewöhnlicher Umstand	AG Düsseldorf 30.06.2011 40 C 3590/11
Herstellerfehler / Fabrikationsfehler	Ein Fabrikationsfehler liegt nur dann außerhalb des Rahmens der normalen Betriebstätigkeit des Luftverkehrsunternehmens vor, wenn nicht nur ein einzelnes Flugzeug, sondern die gesamte oder ein wesentlicher Teil der Flotte des Luftverkehrsunternehmens betroffen ist.	BGH 21.08.2012 X ZR 138/11 RRa 2012, 288, 290 und X ZR 146/11, im Anschluss daran auch: AG Frankfurt 18.10.2013 30 C 1848/12-47 LG Baden-Baden 28.06.2013 1 S 47/12 RRa 2014, 31 LG Darmstadt 16.04.2014 7 S 161/13 RRa 2014, 137).

Herstellerfehler / Fabrikationsfehler	Ein versteckter Herstellerfehler kann nach der Rechtsprechung des EuGH nur dann angenommen werden, wenn der Hersteller der Flugzeuge, aus denen die Flotte des betroffenen Luftfahrtunternehmens besteht, oder eine zuständige Behörde entdeckt, dass diese bereits in Betrieb genommenen Flugzeuge mit einem versteckten Fabrikationsfehler behaftet sind, der die Flugsicherheit beeinträchtigt.	LG Darmstadt 16.04.2014 7 S 161/13
Höherruderanzeige, Defekt einer ~	kein außergewöhnlicher Umstand	AG Frankfurt a. M. 24.06.2011 31 C 961/11 (16) RRa 2012, 135
Hochdruckventils, Defekt eines ~	kein außergewöhnlicher Umstand	LG Frankfurt a. M. 01.09.2011 2-24 S 65/11 RRa 2012, 93
Hydraulikverlust	kein außergewöhnlicher Umstand	LG Berlin 13.12.2007 57 S 44/07 LG Darmstadt 01.12.2010 7 S 66/10 RRa 2011, 89
Hydraulikverlust am Hauptfahrwerk	kein außergewöhnlicher Umstand	AG Nürtingen 27.09.2010 11 C 1219/10
Kabinendruck, Probleme mit dem	Probleme mit dem Kabinendruck des Flugzeuges sind technische Probleme, die beim Betrieb eines Flugzeugs gelegentlich auftreten und daher nicht als außergewöhnliche Umstände anzusehen sind.	AG Nürnberg 5.4.2013 18 C 1210/13
Landklappensystem, Problem im ~	kein außergewöhnlicher Umstand	AG Köln 26.07.2010 126 C 96/09
Notfallbeleuchtung, Ausfall der ~	kein außergewöhnlicher Umstand	LG Köln 19.03.2018 10 S 391/06 NRWE
Ölfilter	kein außergewöhnlicher Umstand	AG Rüsselsheim 28.05.2010 3 C 390/10 (35) RRa 200, 290
Reparatur	Wenn eine notwendige Reparatur nicht rechtzeitig durchgeführt wird, liegt kein außergewöhnlicher Umstand vor.	LG Korneuburg, Ur. v. 21.11.2013 – 21 R 223/13m
Reifendefekte am Hauptfahrwerk	kein außergewöhnlicher Umstand	AG Frankfurt a. M. a. M. a. M. 28.09.2010 30 C 1048/10 (32) RRa 2011, 95
Reverse Flow Check Controller	kein außergewöhnlicher Umstand	AG Rüsselsheim 18.04.2012 3 C 2273/11 (35) AG Rüsselsheim 20.04.2012 3 C 2273/11 (37) RRa 2012, 189
Reifen, geplatzt ~ am Bugrad	kein außergewöhnlicher Umstand	AG Königs Wusterhausen 31.05.2011 20 C 84/11
Riss im Gehäuse eines Spoiler (Luftwiderstandsklappe)	kein außergewöhnlicher Umstand	LG Darmstadt 01.12.2010 7 S 66/10
Schraube in Triebwerksverkleidung	Wenn ein mechanischer Fremdkörper (hier: Schraube) außerhalb des Zeitraums der unmittelbaren Abfertigung von außen auf das Fluggerät einwirkt und zu einer reparaturbedürftigen Beschädigung führt, liegt ein außergewöhnlicher Umstand vor. Der durch das Ansaugen einer flugzeugfremden Schraube durch die Triebwerke verursachte technische Defekt ist nicht Teil der normalen Ausübung der Luftfahrttätigkeit.	LG Darmstadt, 23.07.2014 7 S 126/13 Anm.: In einem vergleichbare Fall hat das beklagte Luftfahrtunternehmen in der Revision die Forderung doch anerkannt.
Störklappenantrieb, Seltener Defekt am ~	kein außergewöhnlicher Umstand	LG Darmstadt 20.07.2011 7 S 46/11, RRa 2011, 236

Strömungsabriss am Triebwerk (Engine stall)	Ein unerwartet eingetretener Strömungsabriss an einem Triebwerk (sog. Stall) ist kein „außergewöhnlicher Umstand“, der den Ausgleichsanspruch entfallen lässt.	AG Köln 10.03.2010 132 C 304/07 RRa 2010, 230
Technisches Problem tritt nach Wegfall eines anderen außergewöhnlichen Umstandes (Aschewolke) auf	Abzustellen ist auf den außergewöhnlichen Umstand, der nach Festsetzung des neuen Startzeitpunktes eintritt.	AG Rüsselsheim 25.07.2012 3 C 1132/12 (36) RRa 2012, 234
Treibstoffanzeige	kein außergewöhnlicher Umstand	BGH 17.07.2007 Xa ZR 95/06 RRa 2007, 233
Treibstoffleck	kein außergewöhnlicher Umstand	AG Köln 09.04.2010 124 C 407/09
Treibstoffzufuhr, Probleme der	kein außergewöhnlicher Umstand	HG Wien 13.03.2010 60 R 114/06
Triebwerksproblem	kein außergewöhnlicher Umstand	AG Rüsselsheim 07.11.2006 3 C 717/06(32) RRa 2007, 46 LG Düsseldorf 07.05.2009 22 S 215/08 RRa 2009, 186 AG Rüsselsheim . 20.07.2011 3 C 739/11 (36) RRa 2011, 295
Toiletten, verstopfte ~	kein außergewöhnlicher Umstand	AG Rüsselsheim 25.11.2011 3 C 1687/11 (35)
Türkontakt	Elektronik meldet keine korrekte Schließung der Flugzeugtür	AG Rüsselsheim 08.11.2007 3 C 821/06 (31)
Vereiste Triebwerke	kein außergewöhnlicher Umstand	AG Simmern 06.01.2012 3 C 732/11 RRa 2012, 192
Warnschleife , verbogene ~ (Sensor)	Eine stark gebogene Warnschleife ist jedenfalls dann kein außergewöhnlicher Umstand, wenn sie seit 17 Jahren beanstandungsfrei im Flugzeug eingebaut war und bei den regelmäßigen Sichtprüfungen eine zu starke Biegung hätte bemerkt werden können.	AG Rüsselsheim 27.11.2012 3 C 2752/11 (32) AG Frankfurt a. M. a. M. 12.12.2012 29 C 1802/12 (119)
wiederholtes Auftreten eines Problems	Wird bei Wartungsarbeiten des Flugzeuges ein defektes Bauteil ausgetauscht und muss dieses nach dem nächsten Flug erneut ausgetauscht werden, liegt ein außergewöhnlicher Umstand vor.	OLG Köln 27.05.2010 7 U 199/09 NRW-E Anm.: Das ist nicht überzeugend! Es liegt richtigerweise ein weiteres technisches Problem vor.
Wetterradar	Der Ausfall des Wetterradargeräts in einem Flugzeug stellt keinen „außerordentlichen Umstand“ dar.	AG Emden 27.01.2010 5 C 197/09 RRa 2010, 135
Zeitaufwand zur Mangelbeseitigung	Die Seltenheit eines technischen Defekts und/oder der zeitliche bzw. logistische Aufwand zur Beseitigung eines Mangels, vor dessen Behebung offenbar aus zwingenden Sicherheitsgründen nicht gestartet werden durfte, entlastet den Luftfrachtführer nach Art. 5 III nicht.	LG Darmstadt 01.12.2010 7 S 66/10 RRa 2011, 89 LG Darmstadt 16.06.2010 7 S 200/08 RRa 2010, 275

2.3 Beschädigung bei Bodenabfertigung		
Bremsklötze nicht vorgelegt	Kein außergewöhnlicher Umstand	AG Frankfurt a. M. a. M. 05.11.2009 32 C 1379/09 (41) RRa 2010, 103
Ladefahrzeug	Be- und Entladevorgänge eines Flugzeuges sind Umstände, die Teil der normalen Ausübung eines Luftfahrtunternehmens und von ihm zu beherrschen sind. Beschädigungen des Flugzeuges beim Be- und Entladen sind daher kein außergewöhnlicher Umstand.	AG Frankfurt a. M. a. M. 14.04.2011 29 C 2034/10-21 RRa 2011, 191
Schlepperfahrzeug	Zurechnung nach § 278 BGB, wenn zur Abfertigung des Flugzeuges eingesetzt	AG Rüsselsheim 27.7.2012- 3 C 468/12 (37) RRa 2012, 233
Treppenfahrzeug	Die Kollision eines Treppenfahrzeugs eines Flughafens mit einem Flugzeug kann nicht als „außergewöhnlicher Umstand“ qualifiziert werden, der das Luftfahrtunternehmen von seiner bei großer Verspätung eines mit diesem Flugzeug durchgeführten Fluges bestehenden Ausgleichspflicht gegenüber den Fluggästen befreit.	EuGH 14.11.2014 Rs. 394/14 – Siewert ./ Condor
Treppenfahrzeug	Das eigenverantwortliche Handeln eines Dritten stellt einen außergewöhnlichen Umstand i.S.d. Art. 5 Abs. 3 VO auch dann dar, wenn er an den Abflugvorbereitungen des Flugzeugs beteiligt ist, ohne Betriebsangehöriger der Beklagten zu sein.	AG Rüsselsheim 28.3.2013 3 C 661/12 (33)
Cateringfahrzeug	Die Beschädigung eines Flugzeuges durch einen eigenverantwortlich handelnden Dritten, stellt einen außergewöhnlichen Umstand dar. Das Verhalten des Fahrers eines Cateringfahrzeuges ist nicht der besonderen Risikosphäre eines Luftfahrtunternehmens zuzurechnen.	AG Rüsselsheim 05.12.2012 3 C 2587/11 (36)
Cateringfahrzeug	Das Beliefern eines Flugzeuges mit Bordverpflegung durch ein Catering-Unternehmen gehört zur normalen betrieblichen Tätigkeit eines Luftfahrtunternehmens. Wenn hierbei Fehler gemacht werden, ist das Teil der normalen Ausübung des normalen Flugbetriebs. Dabei ist es unerheblich, ob die betrieblichen Aufgaben vom Luftfahrtunternehmen selbst oder von einem Dritten für das ausführende Luftfahrtunternehmen erbracht wurden.	AG Köln 12.05.2014 142 C 600/13 NJW-RR 2014, 1277
Ladefahrzeug	Kommt als Ursache der Beschädigung des Flugzeugs ein Handeln beim Beladen in Betracht, muss ein Luftfahrtunternehmen nachweisen, dass sich die Beschädigung nicht hätte verhindern lassen.	OLG Frankfurt a. M. a. M. 05.11.2011 16 U 39/11 Rn. 83
Gepäckfahrzeug	Die Beschädigung der Frachtluke durch ein Gepäckfahrzeug stellt keinen außergewöhnlichen Umstand dar.	AG Köln 09.01.2015 – 144 C 198/14)

2.4. Wetter		
Enteisungsmittel, fehlendes ~	Wenn das mit der Enteisung eines Flugzeuges beauftragte Subunternehmen die erforderlichen Mengen von Enteisungsmitteln nicht frühzeitig bestellt und/oder bevorratet, unterliegt das dem Risiko des beauftragenden Unternehmens.	AG Königs Wusterhausen 03.05.2011 20 C 83/11 RRa 2011, 196, Ebenso: BG HS 16 C 194/15v-12 RRa 2016, 52 a.A. AG Königs Wusterhausen 08.06.2011 9 C 113/11 RRa 2011, 241 m. Anm. Schmid

Enteisung, Verzögerungen durch ~ aufgrund begrenzter Flugdienstzeit	<p>Es fällt nicht in die betriebliche Sphäre eines Luftfahrtunternehmens und damit auch nicht in ihren Einfluss- und Verantwortungsbereich, Flugzeuge wegen winterlicher Wetterbedingungen vorhalten zu müssen.</p> <p>Wird infolge von Verzögerungen bei der Enteisung die aus zwingenden flugsicherheitsrechtlichen und arbeitsschutzrechtlichen Gründen begrenzten Flugdienstzeit der für den Flug eingeteilten Flugzeugbesatzung überschritten und ein Personalwechsel erforderlich, führt das nicht gleichsam zu einem „Wiederaufleben“ der gemäß Art. 5 III bereits ausgeschlossenen Haftung des Luftfahrtunternehmens.</p>	<p>LG Darmstadt 03.11.2010 7 S 58/10</p> <p>Anm.: 1. Zur Rolle des Flughafenbetreibers im Rahmen der Bodenverkehrsdienste siehe <i>Schmid</i>, RRa 2011, 244 f. 2. Es bleibt zu prüfen, ob die Überschreitung der Flugdienstzeit absehbar war und ob das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen zur Beschaffung einer Ersatz-Crew ergriffen hat.</p>
Enteisung, Verzögerungen wegen fehlenden Personals	<p>Engpässe beim Personal, die dazu führen, dass nicht die vorgesehene Anzahl von Flugzeugen in der vorgesehenen Zeit enteist werden können, stellen keinen außergewöhnlichen Umstand dar. Die Fluggeräte technisch in einem flugbereiten Zustand zu halten, damit die Beförderung der Fluggäste zum vereinbarten Zeitpunkt möglich ist, liegt im alleinigen Verantwortungsbereich eines Luftfahrtunternehmens. Versäumnisse der Person (hier: Flughafenbetreiber), an die ein Luftfahrtunternehmen diese Aufgabe delegiert hat, und der somit dessen Erfüllungsgehilfe ist, muss sich das Luftfahrtunternehmen zurechnen lassen.</p>	<p>BG Schwechat 12.10.2012 4 C 580/11v-10</p>
Nebel	<p>Kein außergewöhnlicher Umstand. Der flugbehindernde Nebel in Gerona am Vormittag steht mit einem spätabendlichen Abflug von Weeze nicht in einem unmittelbaren Zusammenhang.</p>	<p>AG Geldern 20.02.2008 4 C 241707 NRWE</p>
Sandsturm	<p>Ein Sandsturm über einem Flughafen kann einen solchen außergewöhnlichen Umstand i.S.v. Art. 5 Abs. 3 VO darstellen.</p>	<p>AG Hamburg, Urt. v. 10.01.2014 – 36a C 251/13</p>
Sandsturm	<p>Ist einem Luftfahrtunternehmen 2 Tage vor der Durchführung eines Fluges bekannt, dass über einem Zielflughafen des Vorfluges ein Sandsturm erwartet wird, kann von einem plötzlich aufgetretenen Ereignis nicht gesprochen werden.</p>	<p>LG Innsbruck, Urt. v. 18.07.2014 – 3 R 214/14p</p>
Schneefall	<p>Schneefall und tiefe Temperaturen stellen im November in Mitteleuropa keinen außergewöhnlichen Umstand dar, da zu dieser Zeit immer mit Winterwetter zu rechnen ist.</p>	<p>BG Schwechat 12.10.2012 4 C 580/11 v-10</p>
Schneefall am Zielort	<p>Außergewöhnlicher Umstand, wenn Landung am Zielort nicht möglich war oder Stellplätze am Zielflughafen wegen nicht abgegangener Flugzeuge blockiert waren</p>	<p>BG Wien 28.02.2011 11 C 589/10p</p>
Schneeräumung , keine ~	<p>Der Flughafenunternehmer gehört in seiner Verantwortung für die Schneeräumung auf den Pisten nicht zu den „Leuten“ des Luftfrachtführers, weil dieser auf die Pistenräumung, welche dem Interesse des allgemeinen Luftverkehrs auf dem Flughafen dient, keinen Einfluss hat.</p>	<p>OGH 16.11.2012 6 Ob 131/12a</p>
Starterlaubnis, keine ~	<p>Wird keine Starterlaubnis wegen Schlechtwetterbedingungen am Zielflughafen erteilt, liegt ein außergewöhnlicher Umstand vor.</p>	<p>AG Offenbach 06.01.2006 33 C 2/06</p>
Unwetter	<p>Kurzzeitiges Unwetter ist kein außergewöhnlicher Umstand.</p>	<p>AG Hamburg 28.06.2006 18B C 329/05 NJW-RR 2006, 922</p>
Widrige Wetterbedingungen	<p>Widrige Wetterbedingungen sind für sich noch nicht als „außergewöhnliche Umstände“ anzusehen, sondern können bloß zu solchen führen.</p>	<p>LG Innsbruck, Urt. v. 18.07.2014 – 3 R 214/14p</p>
Widrige Wetterbedingungen, Vorflug	<p>Widrige Wetterbedingungen auf dem (neunten) Vorflug des Flugzeuges schon am Vortag sind kein außergewöhnlicher Umstand</p>	<p>AG Frankfurt 04.07.2014 30 C 3971/13-69 RRa 2016, 36</p>
2.5 Handlungen eines Fluggastes		
Auslösen einer Notrutsche	<p>Kein außergewöhnlicher Umstand.</p>	<p>AG Rüsselsheim 20.07.2010 3 C 1316/12 (32)</p>

Auslösen einer Notrutsche	Grds. ein außergewöhnlicher Umstand.	AG Rüsselsheim 11.07.2011 3 C 497/12 (36) RRa 2012, 238 m. Anm. Schmid
Unangemessenes Verhalten	Die Weigerung eines Luftfahrtunternehmens, einen Passagier nicht zu befördern, ist sachlich gerechtfertigt und eröffnet keine Ansprüche aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004, wenn der Fluggast seine Nichtbeförderung durch unangemessenes Verhalten veranlasst hat.	AG Rostock 09.04.2010 48 C 292/09 RRa 2010, 184
Fehlende Reisedokumente	Wenn ein Luftfahrtunternehmen bei der Sicherheitskontrolle am Flugsteig einen Fluggast, der keine Reisedokumente vorweisen kann, am Betreten des Flugzeuges hindert, ist von einem „außergewöhnlichen Umstand“ auszugehen.	LG Korneuburg, Urt. v. 07. 2014 – 21 R 200/13a

2.6 Ausfall von Besatzungsmitgliedern		
Erkrankung von Besatzungsmitgliedern	Die Erkrankung eines Mitarbeiters ist das Risiko eines jeden Arbeitgebers, mit dem er für den normalen Betriebsablauf seines Unternehmens rechnen muss. Daher stellt der Ausfall eines Crewmitgliedes infolge Erkrankung keinen außergewöhnlichen Umstand dar.	AG Rüsselsheim 17.09.2010 3 C 598/10 (31) RRa 2010, 279 AG Frankfurt a. M. 24.06.2011 31 C 961/11 (16) RRa 2012, 135
Erkrankung des Kommandanten	Kein außergewöhnlicher Umstand, da typisches und gewöhnliches Unternehmerrisiko. Unerheblich ist die Möglichkeit, in weit von der Heimatbasis entfernten Flughäfen vor Ort zeitnah ein Ersatz-Crewmitglied zum Einsatz zu bringen	LG Darmstadt 06.04.2011 7 S 122/1 RRa 2011, 290 LG Darmstadt 23.05.2012 7 S 250/11 RRa 2012, 182
Überschreiten von Flugdienstzeiten	Kein außergewöhnlicher Umstand	AG Frankfurt a. M. 24.06.2011 31 C 961/11 (16) RRa 2012, 135
Überschreiten von Flugdienstzeiten wegen Tod eines Passagiers an Bord	Die Erkrankung eines Passagiers während des Boardings und dessen Tod an Bord des Flugzeugs stellt einen außergewöhnlichen Umstand i.S.d. Art. 5 Abs. 3 VO dar. Kann die Crew aufgrund der Verspätung dieses Fluges wegen Überschreitung der maximalen Flugdienstzeiten nicht weiterfliegen, ist das Luftfahrtunternehmen nicht dazu verpflichtet, als zumutbare Maßnahme vor Ort eine Ersatz-Crew vorzuhalten. Dies gilt insbesondere für Flughäfen im Ausland, die nicht Heimatflughäfen des Luftfahrtunternehmens sind.	AG Düsseldorf, 27.08.2015 40 C 287/15 RRa 2016, 25
Einhaltung von Mindest-Ruhezeiten	Begründet ein Luftfahrtunternehmen eine Verspätung damit, dass die vorgesehene Besatzung nach einem verspäteten Flug eine Mindestruhezeit einhalten musste, muss es darlegen, warum keine Ersatz-Besatzung zur Verfügung stand.	AG Hannover 31.01.2011 426 C 12868/10 RRa 2011, 144 LG Frankfurt a. M. 02.09.2011 2-24 S 47/11 RRa 2011, 238

2.7 Vorhalten von Ersatzflugzeugen		
Ersatz-Flugzeuge, Vorhalten von ~	Die Anzahl von Reserve-Flugzeugen und Einsatz derselben unterliegt betriebswirtschaftlicher Entscheidung des Luftfahrtunternehmens.	LG Hannover 18.01.2012 14 S 52/11 RRa 2012, 185 Anm.: Siehe dazu die Schlussanträge der Generalanwältin Sharpston Rs. C-396/06 – Kramme ./ SAS RRa 2007, 261

Ersatz-Flugzeuge, Vorhalten von ~	<p>Es steht im Ermessen eines Luftfahrtunternehmens, ob es eigene Flugzeuge vorhält, um Fällen vorzubeugen, in denen es infolge eines „außergewöhnlichen Ereignisses“ oder aus anderen Gründen zu Störungen seines Flugplanes kommt oder ob sie diesbezüglich vorsorgliche Vereinbarungen mit Charterunternehmen trifft.</p> <p>Soweit aufgrund einer betriebswirtschaftlichen Entscheidung keinerlei Vorsorge getroffen wird, liegt es in der Risikosphäre des Luftfahrtunternehmens, wenn es spontan keine Ersatzmaschine auf dem Markt chartern kann.</p> <p>Eine Abwälzung dieses Risikos auf die Fluggäste ist nicht mit dem Verbraucherschützenden Grundgedanken der Verordnung in Einklang zu bringen.</p> <p>Sollten Vorkehrungsmaßnahmen für Fälle der vorliegenden Art dem Luftfahrtunternehmen wirtschaftlich nicht tragbar erscheinen, ist es bei großen Verspätungen oder Annullierungen gehalten, Ausgleichszahlungen nach der Verordnung an den Fluggast in Kauf zu nehmen</p>	AG Hannover 09.09.2014 461 C 12846/13
Ersatz-Flugzeuge, keine Pflicht Vorhalten von ~n	<p>Ein Luftverkehrsunternehmen muss seinen Flugplan so ausgestalten, dass es unter gewöhnlichen Umständen in der Lage ist, seinen vertraglichen Verpflichtungen nachzukommen und seine Fluggäste auf den gebuchten Flügen ohne wesentliche Verzögerungen zu befördern (BGH, NJW 2014, 861 = RRA 2014, 25 Rn. 20, 21). Das Luftverkehrsunternehmen muss mithin eine Flotte vorhalten, mit der es – sofern keine außergewöhnlichen Umstände auftreten – in der Lage ist, den Flugplan einzuhalten.</p> <p>Treten jedoch außergewöhnliche Umstände auf oder zeichnet sich hinreichend konkret ab, dass solche Umstände demnächst auftreten werden, muss das Luftverkehrsunternehmen versuchen, gravierende Beeinträchtigungen des Flugplans nach Möglichkeit zu vermeiden. Es kann daher in dieser Situation etwa gehalten sein, verfügbare Flugzeuge Dritter zu chartern, um die vorgesehenen Flüge ohne wesentliche Verzögerungen durchführen zu können.</p> <p>Vom Einzelfall losgelöste Vorsorgemaßnahmen für den eventuellen Eintritt außergewöhnlicher Umstände müssen hingegen grundsätzlich nicht ergriffen werden.</p>	<p>BGH 12.06.2014 X ZR 121/14</p> <p>Anm.: Dieses Urteil unterliegt der verfassungsrechtliche Überprüfung durch das BVerfG</p>
Umlaufplanung	Verspätungen, die aus Verzögerungen im Rahmen der Umlaufkette resultieren, sind keine außergewöhnlichen Umstände	LG Hannover 18.01.2012 14 S 52/11 RRA 2012, 185
Umlaufplanung	<p>Eine Beeinträchtigung des Vorfluges, die auf einen „außergewöhnlichen Umstand“ zurückzuführen ist, kann nicht ohne Weiteres auch als „außergewöhnlicher Umstand“ im Hinblick auf darauf folgende Flüge gelten, für die nach dem Flugplan des Luftfahrtunternehmens dasselbe Fluggerät eingesetzt werden soll.</p> <p>Wenn ein Luftfahrtunternehmen ein Fluggerät auf mehreren Flugstrecken hintereinander in einem engen Zeitplan einsetzt, nimmt es das Risiko bewusst in Kauf, dass die Verzögerung eines Vorfluges sich auch auf die nachfolgenden Flüge auswirkt. Dieses Risiko liegt in der Sphäre des ausführenden Luftfahrtunternehmens und kann nicht auf die Fluggäste abgewälzt werden.</p>	AG Köln 12.05.2014 142 C 600/13 NJW-RR 2014, 1277
Ersatzflugzeuge, Vorhalten von ~	Keine Verpflichtung zur Vorhaltung von Ersatzflugzeugen auf Nachbarflughäfen.	AG Erding 01.12.2011 5 C 941/11 RRA 2012, 133
2.8 Streik		
Streik, externer ~ (Fluglotsen)	Eine Annullierung, die auf einer von der Flugverkehrsbehörde wegen eines Streiks der Fluglotsen erbetenen Reduzierung des Flugaufkommens um 50% beruht, stellt einen außergewöhnlichen Umstand dar.	AG Königs Wusterhausen 31.01.2011 4 C 308/10 RRA 2011, 240
Streik, externer ~ (Fluglotsen) / Darlegungslast des Luftfahrtunternehmens	Kann ein Luftfahrtunternehmen wegen eines Fluglotsenstreiks einen Flug nicht pünktlich durchführen, muss es zu seiner Entlastung darlegen, in welcher Form es sich darum bemüht hat,	AG Hannover 26.11.2014 506 C 3954/14

	den Reisenden anderweitig zum Endziel zu befördern. Es kann dahingestellt bleiben, ob das Luftfahrtunternehmen verpflichtet gewesen wäre, nur auf eigene Kapazitäten zurückzugreifen oder auch auf fremde. Jedenfalls muss es vortragen, welche Bemühungen unternommen wurden, einen Transport zum Endziel zu ermöglichen.	
Streik, externer ~ (Sicherheitspersonal)	Sind Fluggäste wegen eines Streik des Personals der Sicherheitskontrolle auf einem Flughafen nicht rechtzeitig am Flugsteig, hat das Luftfahrtunternehmen nicht dafür einzustehen. Ein Luftfahrtunternehmen muss sich den Streik des Sicherheitspersonals unter keinem Gesichtspunkt zurechnen lassen, weil es keine Möglichkeit hat, die Kontrollen durch eigenes Personal durchzuführen. Die Sicherheitskontrolle ist Aufgabe der Bundespolizei.	AG Hamburg 09.05.2014 36a C 462/13
Streik, externer ~ (Vorfeldaufsicht)	Streikmaßnahmen von Mitarbeitern der Vorfeldaufsicht und Vorfeldkontrolle sind „außergewöhnliche Umstände“ i.S.v. Art. 5 Abs. 3.	AG Rüsselsheim 27.11.2013 3 C 305/13 (31)
Streik des Bodenpersonals	Für die Begründung eines außergewöhnlichen Umstands aufgrund eines Streiks des Bodenpersonals muss ein Luftfahrtunternehmen zumindest vortragen, wie viele Mitarbeiter zur Verfügung stehen, wie viele für die Abfertigung eines Fluges benötigt werden und warum nicht zumindest eine verspätete Abfertigung des Fluges des Klägers möglich ist.	AG Düsseldorf 09.11.2011 40 C 8546/11 RRa 2012, 31
Streik, betriebsinterner ~ (Piloten)	Ruft eine Gewerkschaft im Rahmen einer Tarifeinmündersetz die Piloten eines Luftverkehrsunternehmens zur Arbeitsniederlegung auf, kann dies „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne des Art. 5 III zur Folge haben. Das Luftverkehrsunternehmen ist in diesem Fall davon befreit, Ausgleichszahlungen für die Annullierung derjenigen Flüge zu leisten, die es absagt, um den Flugplan an die zu erwartenden Auswirkungen des Streikaufrufs anzupassen.	BGH 21.08.2012 X ZR 138/11 RRa 2012, 288

2.9 Umsteigezeit		
Umsteigezeit, zu knapp geplante ~	Ein Luftfahrtunternehmen muss bei der Umlaufplanung einen ausreichenden Zeitpuffer zwischen Ankunft des Vorfluges und einem Anschlussflug planen. Es ist ihm bei einer Umlaufkette zumutbar, die Flüge so zu koordinieren, dass eine geringfügige Verspätung eines Vorfluges nicht dazu führt, dass auch der Folgeflug verspätet abfliegt, mit der Folge, dass der in einem einheitlichen Buchungsvorgang gebuchter Anschlussflug verpasst wird. Plant ein Luftfahrtunternehmen für die Bodenzeit zwischen Ankunft und Wiederabflug (sog. Umdrehzeit oder Turnaround time) nur 45 Minuten, obwohl die Mindest-Umdrehzeit 40 Minuten beträgt, nimmt es billigend in Kauf, dass selbst bei einer geringen Verspätung des Vorfluges sich der Folgeflug verspätet und kann sich deswegen nicht auf „außergewöhnliche Umstände“ berufen.	BG Schwechat 17.06.2013 1 C 344/12t-23

2.10 Vogelschlag		
Vogelschlag, Defekte durch ~	Eine Triebwerksbeschädigung durch einen Vogelschlag ist ein außergewöhnlicher Umstand.	BGH 24.9.2013 X ZR 129/12 und X ZR 160/12 so schon: LG Hamburg 13.01.2012 318 S 98/11 RRa 2012, 187 LG Düsseldorf, Urt. v. 08.08.2008, Az. 22 S 378/07, zit. Nach juris;

		<p>LG Darmstadt 01.08.2007 21 S 263/06</p> <p>AG Bremen 29.12.2011 9 C 91/11</p> <p>AG Leipzig, Urt. v. 07.07.2010, Az. 109 C 7651/09,</p> <p>LG Frankfurt a. M. 29.11.2012 2-24 S 111/12</p> <p>wohl auch: LG Hannover 18.01.2012, 14 S 52/11</p>
Vogelschlag, Defekte durch ~	Eine Beschädigung des Triebwerks durch einen Vogelschlag ist ein beim Betrieb eines Flugzeugs durchaus vorkommender, gerade zu typischer Umstand, denn Vögel nutzen den Luftraum naturgemäß ebenso wie Flugzeuge. Wenn bereits die erste der beiden kumulativen Voraussetzungen des Art. 5 Abs. 3 VO fehlt, kommt es auf die Frage, ob ein Defekt vom Luftfahrtunternehmen zu beherrschen ist oder nicht, nicht mehr an.	AG Frankfurt a. M. a. M. 13.3.2013 29 C 811/11 (21)
Vogelschlag, Defekte durch ~	Eine Triebwerksbeschädigung durch einen Vogelschlag ist <u>kein</u> außergewöhnlicher Umstand	<p>AG Hamburg 05.04.2011 22a C 215/10</p> <p>KG 30.04.2009 8 U 15/09 zit. Nach juris) (zu § 651j Abs. 1 BGB)</p> <p>BG Graz-Ost 13.11.2014 257 C 758/14 p-8</p> <p>offen gelassen: AG Erding 03.01.2011 5 C 1059/10, zit. Nach juris).</p>
Vogelschlag, Defekte durch ~	Eine Beschädigung des Triebwerks durch einen Vogelschlag ist ein beim Betrieb eines Flugzeugs durchaus vorkommender, gerade zu typischer Umstand, denn Vögel nutzen den Luftraum naturgemäß ebenso wie Flugzeuge.	AG Frankfurt a. M. a. M. Urt. v. 13.3.2013 – 29 C 811/11 (21)
Vogelschlag, Vorlage zum EuGH	Ist die Beschädigung eines Flugzeugs durch einen Vogelschlag als außergewöhnlicher Umstand im Sinne des Art. 5 Abs. 3 VO zu bewerten?	AG Frankfurt, 12.08.2015 29 C 1224/13 (21) RRa 2016 (Heft 2)
Vogelschlag, Vortrag zur Entlastung	Ein Luftfahrtunternehmen, das sich auf einen Vogelschlag als außergewöhnlichen Umstand beruft, muss substantiiert vortragen und beweisen, wann der Vogelschlag aufgetreten ist. Die Vermutung, der Vogelschlag sei „offensichtlich“ beim Landeanflug des Vorfluges aufgetreten, ist nicht ausreichend. Auch wenn sich der Vogelschlag auf dem Vor-Flug ereignet, muss ein Luftfahrtunternehmen vortragen, ob es nicht angesichts der Zeitspanne zwischen der Landung des für den streitgegenständlichen Flug vorgesehenen Fluggeräts am Abend zuvor und dem geplanten Abflug am nächsten Morgen möglich gewesen wäre, das Fluggerät noch rechtzeitig zu reparieren oder eine Ersatzflugzeug vom Heimatflughafen der Beklagten zum Abgangsflughafen einzufliegen.	AG Frankfurt. 17.01.2014 30 C 2462/13 (68)
2.11 Vorflug		
Außergewöhnlicher Umstand auf Vorflügen (Grundsatz)	Ein außergewöhnlicher Umstand, der sich auf einem Vorflug ereignet hat, kann ein Luftfahrtunternehmen auf den nachfolgenden Flügen nicht entlasten. Das gilt jedenfalls dann, wenn sich der außergewöhnliche Umstand nicht auf dem unmittelbaren Vorflug ereignet hat, sondern bei davor liegenden Vorlauf-Flügen.	AG Rüsselsheim 02.12.2012 3 c 855/12 (37)

Blitzschlag während des Vorflugs	Wird ein Flugzeug während eines Fluges im Vorumlauf von einem Blitz getroffen, kann sich ein Luftfahrtunternehmen nicht auf einen „ <i>außergewöhnlichen Umstand</i> “ berufen. Das Risiko, dass die Fluggesellschaft durch den Einsatz eines Fluggerätes auf mehreren aufeinanderfolgenden Flugstrecken einen engen Zeitplan eingehet, kann nicht zu Lasten der Passagiere späterer Flüge abgewälzt werden.	AG Erding 23.7.2012 3 C 719/12 demnächst in RRa 2013 AG Erding 26.01.2012 5 C 1252/12
Medizinischer Vorfall auf Vorflug	Kein außergewöhnlicher Umstand. Das Ereignis muss mit dem konkreten Flug in einem engen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang stehen.	AG Geldern 28.11.2007 14 C 273/07 a.A. AG Wedding 28.10.2010 2 C 115/10
Schlechtes Wetter während des Vorflugs	Wird ein Flug annulliert, reicht der Umstand, dass das für den Flug vorgesehene Flugzeug wegen schlechten Wetters bereits den vorherigen Flug nicht antreten konnte und deshalb für den annullierten Flug nicht zur Verfügung stand, für eine Entlastung nach Art. 5 Abs. 3 VO nicht aus.	BGH 14.10.2010 Xa ZR 15/10 RRa 2011, 33
Technische Problem auf Vorflug	Wenn ein Luftfahrtunternehmen schon zwei Tage vor dem planmäßigen Abflug von dem technischen Problem mit dem für den Umlauf vorgesehenen Flugzeug Kenntnis hatte, muss der Luftbeförderer darlegen, warum es nicht zumutbar war, ein anderes (eigenes oder ein gechartertes) Ersatzflugzeug einzusetzen.	AG Rüsselsheim 24.02.2011 3 C 734/10 (32) RRa 2011, 94
Wetterbedingungen auf Vorflug	Will sich ein Luftfahrtunternehmen, das einen bestimmten Flug annulliert hat, auf „mit der Durchführung des betreffenden Fluges nicht zu vereinbarende Wetterbedingungen“ als „außergewöhnliche Umstände“ berufen, so kann es nur die Wetterbedingungen heranziehen, die sich auf den annullierten Flug unmittelbar ausgewirkt haben. Beeinträchtigungen, die auf vorangegangene Flüge eingewirkt haben, bleiben unberücksichtigt.	AG Geldern 20.02.2008 4 C 241/07 RRa 208, 190

2.11 Sonstiges		
Anwendbarkeit des Art. 5 III auf Unterstützungs- und Betreuungsleistungen	nein, auch nicht analog.	AG Rüsselsheim 11.01.2011 3 C 1698/10 (32) RRa 2011, 93 = NJW-RR 2011, 560 AG Frankfurt a. M. a. M. 01.06.2011 29 C 2320/10-21 RRa 2012, 33 AG Rüsselsheim 21.12.2011 3 C 229/11 (36)
Nachtflugverbot	Die Vergabe eines Abflugslots, der zu einer Landezeit führt, die gegen ein Nachtflugverbot führt, ist ein außergewöhnlicher Umstand.	AG Erding 18.04.2011 2 C 1053/11 RRa 2012, 31
Nachtflugverbot	Plant ein Luftfahrtunternehmen eine Abflugzeit relativ kurz vor Einsetzen des Nachtflugverbotes, muss es eben sicherstellen, dass es bei diesen „abflugsgefährdeten“ Flügen keinerlei Flugverzögerung bei der Abfertigung oder beim Verlassen der Parkposition gibt.	AG Frankfurt a. M. 8.2.2013 30 C 2290/12 (47) RRa 2013, 190
Nagetier an Bord	Das Auftreten eines Nagetiers im Fluggastraum ist ein außergewöhnlicher Umstand.	AG Frankfurt a. M. 07.12.2012 29 C 1220/12 (81)
Todesfall auf Vorflug	Ein Todesfall an Bord während des vorhergehenden Fluges ist ein „außergewöhnlicher Umstand“, der einen Anspruch auf eine Ausgleichszahlung wegen einer daraus resultierenden Verspätung entfallen lässt.	AG Frankfurt a. M. a. M. 01.03.2011 31 C 2177/10 (83) RRa 2011, 144
Medizinischer Notfall auf Vorflug	Kann ein Flugzeug nicht rechtzeitig in B. starten, weil es auf dem Vorflug von A. nach B. wegen eines medizinischen Notfalls zum Flughafen A zurückkehren musste, liegt ein außergewöhnlicher Umstand vor.	AG Wedding 28.10.2010 2 C 115/10 RRa 2012, 38

Schlechtwetterbedingungen	Kann ein Flug nicht durchgeführt werden, weil das für den Transport vorgesehene Flugzeug den Flughafen wegen ungünstiger Witterung nicht anfliegen kann, begründet dies einen „außergewöhnlichen Umstand“ im Sinne von Art. 5 III VO	AG Geldern 03.08.2011 4 C 242/09 Anm.: Siehe dazu auch BGH NJW-RR 2010, 1641, 1641/1642; OLG Koblenz NJW-RR 2008, 1232).
----------------------------------	--	--

G. Ausgleichsanspruch		(Art. 7)
Abtretung	Eine Abtretung der Ausgleichsansprüche ist zulässig, da der Anspruch kein höchstpersönlicher ist. Ein Verbot in ABB eines Luftfahrtunternehmens ist unzulässig.	AG Hannover 08.02.2012 531 C 10491/11 RRa 2012, 129
Annullierung eines Ersatzfluges, doppelter Anspruch bei ~	Einem Fluggast steht ein weiterer Anspruch auf Ausgleichsleistung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zu, wenn auch der dem Fluggast angebotene und bestätigte Alternativflug annulliert wird. AG Frankfurt a. M., Ur. v. 16. 5.2013 – 31 C 3349/12 (78)	AG Frankfurt 16.5.2013 31 C 3349/12 (78) (a.A. AG Düsseldorf, s.u.)
Annullierung eines Ersatzfluges, kein Anspruch bei ~	Die Ausgleichszahlung gem. Art. 7 VO ist nur bei Annullierung eines Fluges geschuldet, nicht aber bei Annullierung einer „anderweitigen Beförderung“ ohne neuen Beförderungsvertrag bzw. Buchungsnummer.	AG Düsseldorf 01.02.2012 24 C 8824/10 (Berufung zugel.)
Entfernung, Ermittlung der ~	Bei der Ermittlung sind auch die Zielorte von direkten Anschlussflügen im Sinne von Art. 2 lit. j zu berücksichtigen Bei der Berechnung des Ausgleichanspruches gemäß Art. 7 I ist nicht allein auf den Zielort des einzelnen Fluges abzustellen, der annulliert worden ist. Vielmehr sind auch die Zielorte von direkten Anschlussflügen i.S.v. Art. 2 lit. h zu berücksichtigen, sofern die Annullierung dazu führt, dass der Fluggast auch an diesen verspätet ankommt.	BGH 14.10.2011 Xa ZR 15/10 RRa 2011, 33 = ZLW 2012, 297 LG Hannover 04.10.2011 20 S 20/11 RRa 2012, 92 AG Hannover 05.01.2012 451 C 9817/12 RRa 2012, 132 AG Düsseldorf, Beschl. v. 5.7.2012 – 51 C 14016/11
Entfernung, Ermittlung der ~	Den Fluggästen eines verspäteten, nach Art. 3 Abs.1 VO (EG) Nr. 261/2004 in den Anwendungsbereich der Fluggastrechteverordnung fallenden Flugs steht ein Ausgleichsanspruch nach Art. 7 VO (EG) Nr. 261/2004 zu, soweit sie infolge der Verspätung ihr individuelles Endziel mit einer Verspätung von mindestens drei Stunden erreichen. Dies gilt auch, wenn die verspätete Ankunft am Endziel darauf beruht, dass infolge der Flugverspätung ein selbst nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung fallender oder selbst nicht verspäteter Anschlussflug verpasst wird.	BGH 07.05.2013 X ZR 127/11 RRa 2013, 237
Entfernung, Ermittlung der ~	Bei einer einheitlich gebuchten Reise, die aus mehreren Flügen eines Luftfahrtunternehmens zusammengesetzt ist, ist die Entfernung aus der Summe der Teilstrecken zu berechnen.	AG Frankfurt 11.10.2013 29 C 1952/123-81 So auch: HG Wien 07.08.2015 60 R 48/15m RRa 2016, 50
Ersatz-Flug, Ausgleichsanspruch auch bei Annullierung des - es	Einem Fluggast steht ein weiterer Anspruch auf Ausgleichsleistung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zu, wenn auch der dem Fluggast angebotene und bestätigte Alternativ-Flug annulliert wird.	AG Frankfurt 16.05.2013 31 C 3349/12 (78)
Kürzung (nur bei Flügen mehr als 3.500 km)	Die Ausgleichszahlung, die dem Fluggast eines verspäteten Fluges geschuldet wird, der sein Endziel nicht früher als drei Stunden nach der ursprünglich geplanten Ankunftszeit erreicht, kann bei einem Flug, der Art. 7 II lit. c unterliegt (= mehr als 3.500 km Entfernung), um 50 % gekürzt werden kann, wenn die Verspätung unter vier Stunden bleibt.	EuGH 19.12.2009 verb. Rs C-402/07 – Sturgeon . / Condor und C-432/07 – Böck u.a. / Air France Slg. 2009, I-10923 = RRa 2009, 282

Kürzung, keine ~ bei großer Verspätung,	Bei einem verspätenden Flug kommt eine Kürzung der Ausgleichsleistung nach Art. 7 Abs. 2 VO nicht in Betracht, da diese Vorschrift auf eine anderweitige Beförderung i.S. des Art. 8 Abs. 1 lit. b), lit. c) durch einen Alternativflug abstellt.	AG Rüsselsheim 03.04.2014 3 C 4193/13 (38) Ebenso: AG Köln 26.06.2013 125 C 390/12
Kürzung, keine ~ bei großer Verspätung,	Eine analoge Anwendung der Berechtigung zur Kürzung der Ausgleichszahlung nach Art. 7 Abs. 2 a) VO ist für die Fälle der Ankunftsverspätung über 3 Stunden nicht möglich.	AG Rüsselsheim, Urt. v. 03.04.2014 – 3 C 4193/13 (38)
Kürzung	Der anspruchsbegründende Zeitpunkt, von dem aus berechnet wird, um wie viel die tatsächliche Ankunftszeit hinter der geplanten liegt, kann nicht der Zeitpunkt sein, zu dem planmäßig gelandet werden sollte, sondern der Zeitpunkt, ab dem Art. 7 analog anwendbar ist.	AG Frankfurt 10.05.2010 31 C 2339/10 (74) RRa 2011, 193
Kürzung, fiktiver Nullpunkt	Bei einer Kürzung eines Ausgleichsanspruchs bei Verspätung gemäß Art. 7 II analog ist unmittelbar auf die geplante Ankunftszeit abzustellen und nicht auf einen fiktiven „Nullpunkt“, der erst 3 Stunden nach der geplanten Ankunftszeit liegt.	AG Rüsselsheim 20.07.2011 3 C 739/11 (36) RRa 2011, 295
Umbuchung, Teilnahme am Flug ist Anspruchsvoraussetzung	Voraussetzung des Anspruchs auf Ausgleichszahlung ist bei großen Verspätungen, dass der Fluggast an Bord gewesen ist und auch tatsächlich verspätet befördert wurde.	LG Darmstadt 19.09.2012 7 S 81/12
Umbuchung, Teilnahme am Flug ist keine Anspruchsvoraussetzung	Ein Anspruch auf Ausgleichszahlung entsteht auch dann, wenn ein Rücktritt vom Beförderungsvertrag zu dem Zeitpunkt erklärt wird, zu dem die Ankunftsverspätung von mehr als drei Stunden nicht mehr vermeidbar ist. Die Teilnahme an dem verspäteten Flug ist für das Entstehen des Anspruchs auf Ausgleichszahlung keine Voraussetzung.	LG Frankfurt 25.04.2014 2-24 S 213/12 so auch: AG Bremen, 22.11.2012 9 C 270/12, juris Rn. 18).
k. Zumutbare Maßnahmen		
Anforderungen an Entlastungsvortrag	Allein der Umstand, dass ein Luftfahrtunternehmen die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestanforderungen an Wartungsarbeiten an einem Flugzeug durchgeführt hat, reicht nicht für den Nachweis aus, dass dieses Unternehmen „alle zumutbaren Maßnahmen“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 VO ergriffen hat und somit von der Verpflichtung zur Ausgleichszahlung gemäß Art. 5 Abs. 1 lit. c und Art. 7 Abs. 1 VO befreit ist.	EuGH 22.12.2008 Rs. C-549/07 – Wallentin-Herrmann / Alitalia, RRa 2009, 35 = VuR 2009, 225 = ZLW 2009, 295
Anforderungen an Entlastungsvortrag	Ein Luftfahrtunternehmen muss substantiiert vortragen, welche anderen personellen, materiellen und finanziellen Mittel ihm zur Verfügung standen, um den Flug zum geplanten Zeitpunkt durchzuführen und aus welchen Gründen es ihm ggf. nicht zumutbar war, auf diese Ressourcen zurückzugreifen	EuGH 22.12.2008 Rs. C 549/07 – Wallentin-Herrmann g. Alitalia Slg 2008 I 11061 = RRa 2009, 35 = VuR 2009, 225 = ZLW 2009, 295 AG Hannover 08.02.2012 531 C 10491/11 RRa 2012, 129 (Streik) AG Paderborn 15.03.2012 50 C 254/11 RRa 2012, 191
Anforderungen an Entlastungsvortrag	Es bedarf des konkreten Vortrags dazu, aufgrund welcher Umstände es zu der Annullierung gekommen ist, welche Auswirkungen dies auf die nachfolgend geplanten Flüge gehabt hat und welche Möglichkeiten zur Verfügung standen, um diese Folgen zu verhindern. Dazu muss das Luftfahrtunternehmen darlegen, welche anderen personellen, materiellen und finanziellen Mittel ihr zur Verfügung standen, um den Flug zum geplanten Zeitpunkt durchzuführen und aus welchen Gründen es ihr gegebenenfalls nicht zumutbar war, auf diese Ressourcen zurückzugreifen.	BGH 14.10.2010 Xa ZR 15/10 RRa 2011, 33
Anforderungen an den Vortrag bei streikbedingten Flugausfällen	Muss ein Luftverkehrsunternehmen befürchten, dass ihm wegen eines Streiks demnächst ein erheblicher Teil seiner Piloten nicht zur Verfügung stehen wird, können an die Darlegung der Gründe, warum ein bestimmter Flug annulliert worden ist, keine	BGH 21.8.2012 X ZR 138/11

	<p>hohen Anforderungen gestellt werden. In einer solchen Situation steht das Luftverkehrsunternehmen vor der Aufgabe, den Betriebsablauf möglichst schon im Vorfeld entsprechend zu reorganisieren. Hierbei hat es vor allem darauf hinzuwirken, dass die Beeinträchtigung für die Gesamtheit der Fluggäste möglichst gering ausfällt und dass nach dem Wegfall der Beeinträchtigungen möglichst schnell wieder der Normalbetrieb aufgenommen werden kann. Schöpft das Luftverkehrsunternehmen unter Einhaltung dieser Anforderungen die ihm zur Verfügung stehenden Ressourcen in dem gebotenen Umfang aus, kann die Nichtdurchführung eines einzelnen Fluges in der Regel nicht allein deshalb als vermeidbar angesehen werden, weil stattdessen ein anderer Flug hätte annulliert werden können. In Anbetracht der komplexen Entscheidungssituation, bei der eine Vielzahl von Flügen sowie deren Verknüpfung untereinander zu berücksichtigen sind, ist dem Luftverkehrsunternehmen vielmehr der erforderliche Spielraum bei der Beurteilung der zweckmäßigen Maßnahmen zuzubilligen.</p> <p>Soweit es um die Möglichkeit geht, Aushilfspersonal einzusetzen, wird das Luftverkehrsunternehmen in der Regel nur dann Anlass zu detaillierterem Vortrag haben, wenn sich aus dem unstreitigen Sachverhalt oder aus dem Vortrag der Gegenseite konkrete Anhaltspunkte dafür ergeben, dass die kurzfristige Verpflichtung von Aushilspiloten möglich und zumutbar war.</p>	
Anforderungen an Entlastungsvortrag	Beim Streik des Bodenpersonals muss ein Luftfahrtunternehmen vortragen, wie viele Mitarbeiter zur Verfügung standen, wie viele für die Abfertigung eines Flugzeugs benötigt wurden und warum nicht zumindest eine verspätete Abfertigung des Fluges möglich war.	AG Düsseldorf 09.11.2011 40 C 8546/11 RRa 2012, 31
Ausweichflughafen, Flug zum ~	Ein Luftfahrtunternehmen hat nicht „alles Zumutbare“ getan, wenn es einen Flug zum Flughafen A. annulliert, ohne geprüft zu haben, ob dieser nicht stattdessen zum in der Nähe gelegenen Flughafen B. geführt werden kann.	AG Düsseldorf 13.03.2008 232 C 3487/07 RRa 2008, 144
Reifendefekte, Maßnahmen zum Erkennen von ~n	Trägt das Luftfahrtunternehmen nicht vor, welche Schutz- und Kontrollmaßnahmen es getroffen hat, um Reifendefekte am Hauptfahrwerk zu vermeiden bzw. bereits frühzeitig zu erkennen und nicht erst beim letzten Outside-Check vor dem Abflug durch die Besatzung, scheidet der Entlastungsgrund des Art. 5 III aus.	AG Frankfurt 28.09.2010 30 C 1048/10 (32) RRa 2011, 95
Zeitreserve / rechtzeitige Planung der Mittel zur Durchführung des Fluges	<p>Da ein Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen hat, um außergewöhnliche Umstände zu vermeiden, muss es die mit dem etwaigen Eintritt außergewöhnlicher Umstände verbundene Möglichkeit von Verspätungen bei der Flugplanung angemessen berücksichtigen. Es muss daher eine gewisse Zeitreserve vorsehen, um den Flug insgesamt möglichst bald nach dem Wegfall der außergewöhnlichen Umstände durchführen zu können.</p> <p>Dagegen kann Art. 5 III nicht dahin ausgelegt werden, dass im Rahmen der zumutbaren Maßnahmen eine Pflicht besteht, allgemein und undifferenziert eine Mindest-Zeitreserve einzuplanen, die für sämtliche Luftfahrtunternehmen unterschiedslos in allen Situationen des Eintritts außergewöhnlicher Umstände gilt. Bei der Beurteilung der Fähigkeit des Luftfahrtunternehmens, den geplanten Flug insgesamt unter den neuen Bedingungen aufgrund des Eintritts dieser Umstände durchzuführen, ist darauf zu achten, dass der Umfang der geforderten Zeitreserve das Luftfahrtunternehmen nicht zu Opfern veranlasst, die angesichts seiner Kapazitäten zum jeweiligen Zeitpunkt nicht tragbar sind. Art. 6 I kommt bei dieser Beurteilung nicht zur Anwendung.</p>	<p>EuGH 12.05.2011 Rs. C-294/10 – Eglitis und Ratnieks g. Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, RRa 2011, 125</p> <p>LG Frankfurt a. M. 02.09.2011 2-24 S 47/11 RRa 2011, 238</p>
Seltener Defekt	Für den Nachweis, dass ein Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen i.S.v. Art. 5 Abs. 3 VO unternommen hat, stellt die Tatsache, ob ein Defekt selten bzw. so gut wie nie vorkommt oder noch nie vorgekommen ist, kein Abgrenzungskriterium dar.	<p>LG Darmstadt 01.12.2010 7 S 66/10 RRa 2011, 89</p> <p>LG Darmstadt 20.07.2011 7 S 46/11 RRa 2011, 236</p>

Streik des Bodenpersonals	Für die Begründung eines außergewöhnlichen Umstands aufgrund eines Streiks des Bodenpersonals muss ein Luftfahrtunternehmen zumindest vortragen, wie viele Mitarbeiter zur Verfügung stehen, wie viele für die Abfertigung eines Fluges benötigt werden und warum nicht zumindest eine verspätete Abfertigung des Fluges des Klägers möglich ist.	AG Düsseldorf 09.11.2011 40 C 8546/11 RRa 2012, 31
Wetterbedingungen	Beruft sich ein Luftfahrtunternehmen auf „ungünstige Wetterbedingungen“ muss es darlegen, dass trotz der ungünstigen Wetterbedingungen eine Annullierung oder Verspätung auch mit zumutbaren Maßnahmen nicht zu vermeiden war. Solche zumutbaren Maßnahmen können z.B. die das Ausweichen auf einen nahegelegenen anderen Flughafen oder das Warten auf günstigere Wetterbedingungen sein.	OGH 03.07.2013 7 Ob 65/13d RRa 2013, 256).
Wegfall der Schlechtwetterbedingungen	Auch wenn ein Flughafen wegen Nebels vorübergehend geschlossen war, muss ein Luftfahrtunternehmen darlegen, welche Auswirkungen die Lande- und Startbeschränkungen wegen Nebels auf den annullierten Flug gehabt haben. Ein Luftfahrtunternehmen kann sich nicht auf außerordentliche Gründe berufen, wenn nach Wegfall der Schlechtwetterbedingungen der geplante Flug noch durchgeführt werden kann.	AG Frankfurt 31.08.2006 30 C 1370/06-25 RRa 2007, 42
Ersatz-Flugzeug / Umbuchung auf einen anderen Flug	Droht eine Abflugverzögerung von 60 Stunden, ist es dem Luftfahrtunternehmen zuzumuten, eine Ersatzmaschine anzufordern oder die Passagiere auf andere Fluglinien umzubuchen.	AG Rüsselsheim 07.11.2006 3 C 717/06 (32) – Sturgeon RRa 2007, 46

H. Betreuungs- und Unterstützungsleistungen	(Art. 8 , 9)	
Anwendbarkeit des Art. 5 III auf Unterstützungs- und Betreuungsleistungen	Auch im Fall der Annullierung eines Fluges wegen „außergewöhnlicher Umstände“ von erheblicher Dauer muss ein Luftfahrtunternehmen der Pflicht zur Betreuung der Fluggäste nachkommen.	EuGH 31.01.2013 Rs. C-12/11 – McDanagh g. Ryanair
Anwendbarkeit des Art. 5 III auf Unterstützungs- und Betreuungsleistungen	Art. 5 III kann weder unmittelbar noch analog auf Unterstützungs- und Betreuungsleistungen angewendet werden.	AG Rüsselsheim 11.01.2011 3 C 1698/10 (32) RRa 2011, 93 = NJW-RR 2011, 560 AG Frankfurt 01.06.2011 29 C 2320/10-21 RRa 2012, 33 AG Rüsselsheim 21.12.2011 3 C 229/11 (36)
Anderweitige Beförderung / Umbuchung, Verpflichtung zur ~	Der Anspruch aus Art. 8 Abs.1, lit. b oder c stellt keinen Schadensersatzanspruch, sondern eine verschuldensunabhängige Unterstützungsleistung (im Sinne des Fortbestehens der ursprünglichen Leistungsverpflichtung) dar und beschränkt sich auf eine „anderweitige Beförderung“ durch das betroffene Luftfahrtunternehmen „vorbehaltlich verfügbarer Plätze“, nicht aber durch ein anderes Luftfahrtunternehmen, geschweige denn eine „sonstige Beförderungsart“ (z.B. Mietwagen oder Bahnfahrt) bzw. die Unterbringung in einem Hotelzimmer.	LG Potsdam 27.10.2010 13 S 89/10 RRa 2011, 87
Außergewöhnliche Umstände	Luftfahrtunternehmen sind auch bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände zur Erbringung von Betreuungsleistungen verpflichtet.	OLG Koblenz 11.01.2008 10 U 385/07 RRa 2008, 181 AG Nürnberg 14.9.2011 18 C 6053/11 RRa 2011, 297
Flug zu einem anderen Flughafen mit Bodentransport	Auch in diesem Fall gilt Art. 8 Abs. 3	AG Frankfurt 01.06.2011 29 C 2320/10-21 RRa 2012, 33
Hotelunterkunft, Heimfahrt statt ~	Verzögert sich der Hinflug um elf Stunden, ist es dem Fluggast nicht zuzumuten, am Flughafen zu verharren, wenn er in der Nähe des Abgangsflughafens wohnt. Er ist auch nicht ver-	LG Frankfurt 26.07.2007 2-24 S 290/06 RRa 2008, 41

	pflichtet, Unterbringungs- und Verpflegungsleistungen der Beklagten anzunehmen, wenn er mit geringem Aufwand wieder nach Hause fahren kann.	
Hotelunterkunft, Standard der ~	Es ist ausreichend, wenn im Rahmen der Betreuung gemäß Art. 9 I lit. b eine einfache und zweckmäßige Unterkunft zur Verfügung gestellt wird.	AG Frankfurt. 25.9.2012 30 C 1275/12 (71) (demnächst in RRa)
Verweigerung der Betreuungsleistungen	Erbringt das ausführende Luftfahrtunternehmen keine Betreuungsleistungen, obwohl es dazu verpflichtet wäre, hat der Fluggast einen Anspruch auf Schadensersatz (§ 281 ff. BGB).	AG Simmern 20.04.2007 3 C 688/06 RRa 2008, 51
Verweigerung der Betreuungsleistungen	Ein Fluggast kann als Entschädigung dafür, dass das Luftfahrtunternehmen seiner Betreuungspflicht nach den Art. 5 I Buchst. b und nicht nachgekommen ist, nur solche Beträge erstattet bekommen, die sich in Anbetracht der dem jeweiligen Fall eigenen Umstände als notwendig, angemessen und zumutbar erweisen, um den Ausfall der Betreuung des Fluggasts durch das Luftfahrtunternehmen auszugleichen. Ob das der Fall ist, muss das nationale Gericht prüfen.	EuGH, Urt. V. 31.01.2013, Rs. C-12/11 – McDanagh g. Ryanair
Verweigerung einer Hotelunterkunft	Ein Luftfahrtunternehmen, das wegen einer Annullierung dem Fluggast entgegen seiner Verpflichtung nach Art. 9 keine Hotelübernachtung gewährt, schuldet dem Fluggast Schadensersatz für die von diesem aufgewendeten Übernachtungskosten.	AG Dortmund 04.03.2008 431 C 11621/07 RRa 2008, 188
Verweigerung der Hotelunterkunft	Ein Luftfahrtunternehmen kann einem Fluggast, der sich ein Hotelzimmer selbst beschaffen musste, nicht vorhalten, er habe ein günstigeres Zimmer beschaffen können, wenn nicht dargelegt wird, welche Buchungsmöglichkeiten bestanden haben.	AG Rüsselsheim 21.09.2011 3 C 56/11 (36) RRa 2012, 134 Anm. Schmid
Ersatz für Betreuungsleistungen	Nach Art. 9 Abs. 1 lit. b VO hat ein Luftfahrtunternehmen dem Fluggast unentgeltlich eine Hotelunterbringung anzubieten. Unterlässt es das, verletzt es seine Verpflichtung zur Erbringung von Betreuungsleistungen. Der Fluggast hat dann gemäß § 280 BGB einen Anspruch auf Schadensersatz in Höhe der verauslagten Hotelkosten.	AG Dortmund 04.03.2008 431 C 11621/07, RRa 2008, 188 So auch: AG Nürnberg 14.09.2011 18 C 6053/11 AG Simmern 20.04.2007, 3 C 8688/06 AG Rüsselsheim 11.01.2011, 3 C 1698/10
Verweigerung der Hotelunterkunft	Verweigert ein Luftfahrtunternehmen nach Annullierung eines Fluges die Unterbringung in einem Hotel, obwohl der Reisende nach der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 einen Anspruch darauf hat, kann dieser die Kosten einer selbst beschafften Unterkunft als Schadensersatzanspruch geltend machen. Hat der Reisende aber keine solchen Übernachtungskosten gehabt, hat er keinen Schadensersatzanspruch gegen das Luftfahrtunternehmen.	AG Erding 15.11.2006 4 C 661/06 RRa 2007, 85
Schadensersatz wegen Verweigerung von Betreuungsleistungen	Verweigert ein Luftfahrtunternehmen die Erfüllung der Pflicht zur Bereitstellung einer Hotelunterbringung sowie von Mahlzeiten und Getränken für die Zeit bis zur Teilnahme an einem Ersatzflug (Art. 9) ist es dem Fluggast zum Schadensersatz verpflichtet.	BGH 28.08.2012 X ZR 128/12 RRa 2012, 285, 287
Schadensersatz	Der Anspruch auf Schadensersatz wegen verweigerter Betreuungsleistungen ergibt sich unmittelbar aus Art. 9	EuGH 13.10.2011 Rs. C-83/10 – Rodriguez g. Air France RRa 2012, 282 Offen gelassen: BGH 28.08.2012 X ZR 128/12 RRa 2012, 285, 287
Sicherstellung der frühestmöglichen Rückbeförderung	Bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände (hier: Fluglotsenstreik) trifft ein Luftfahrtunternehmen gleichwohl die Obliegenheit zur Sicherstellung der frühestmöglichen Rückbeförderung der Fluggäste. Das Luftfahrtunternehmen ist grundsätz-	AG Bremen 04.08.2011 9 C 135/11 NJW-RR 2012, 378

	lich zum Schadensersatz (nicht aber zur Ausgleichszahlung) verpflichtet, wenn der Fluggast in Eigenregie die Beförderung zum Zielort organisiert und die vom Luftfahrtunternehmen angebotene Alternativbeförderung erst zu einem unangemessen späteren Zeitpunkt erfolgt wäre; denn das Luftfahrtunternehmen ist bei einer Flugannullierung gehalten, die Beförderungsverpflichtung notfalls durch Inanspruchnahme von Leistungen Dritter, insbesondere anderer Fluglinien, zeitnah zu erfüllen.	
Rückforderung des Flugpreises	Ein Fluggast übt bei Rückforderung des Flugpreises sein Wahlrecht nach Art. 8 im Zweifel nur dann rechtswirksam aus, wenn er zuvor auf die Rechtsfolgen seines Handelns, insbesondere den hierin liegenden Verzicht auf weitergehende Schadensersatzansprüche, ausdrücklich hingewiesen wurde.	AG Bremen 04.08.2011 9 C 135/11 NJW-RR 2012, 378

I. Höher- und Herabstufung	(Art. 10)	
Heimfahrt statt Hotelunterkunft	Verzögert sich der Hinflug um elf Stunden, ist es dem Fluggast nicht zuzumuten, am Flughafen zu verharren, wenn er in der Nähe des Abgangsflughafens wohnt. Er ist auch nicht verpflichtet, Unterbringungs- und Verpflegungsleistungen der Beklagten anzunehmen, wenn er mit geringem Aufwand wieder nach Hause fahren kann.	LG Frankfurt 26.07.2007 2-24 S 290/06 RRa 2008, 41

J. Anrechnung	(Art. 12)	
Definition „weitergehender Schadensersatz“	Der Begriff „weitergehender Schadensersatz“ in Art. 12 ist dahin auszulegen, dass er es dem nationalen Gericht ermöglicht, unter den Voraussetzungen des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr oder des nationalen Rechts Ersatz für den wegen der Nichterfüllung des Luftbeförderungsvertrags entstandenen Schaden, einschließlich des immateriellen Schadens, zu gewähren. Hingegen kann der Begriff „weiter gehender Schadensersatz“ dem nationalen Gericht nicht als Rechtsgrundlage dafür dienen, ein Luftfahrtunternehmen zu verurteilen, den Fluggästen, deren Flug verspätet war oder annulliert wurde, die Kosten zu erstatten, die ihnen durch die Verletzung der diesem Unternehmen nach den Art. 8 und 9 obliegenden Unterstützungs- und Betreuungspflichten entstanden sind.	EuGH 13.10.2011 Rs. C 83/10 – Rodriguez ./ Air France RRa 2011, 282
Anrechnung Minderung	Für die Qualifikation eines Anspruchs als weitergehender Schadensersatzanspruch i.S.v. Art. 12 Abs. 2 VO ist entscheidend, ob dem Fluggast mit dem Anspruch eine Kompensation für durch die Nicht- oder Schlechterfüllung der Verpflichtung zur Luftbeförderung, etwa durch eine große Verspätung, entstandene Beeinträchtigungen gewährt wird. Bei diesen Beeinträchtigungen kann es sich auch um einen immateriellen Schaden wie die dem Fluggast durch die große Verspätung verursachten Unannehmlichkeiten handeln. Wenn die verlangte Minderung ausschließlich zum Ausgleich derselben, durch den verspäteten Rückflug bedingten Unannehmlichkeiten dienen soll, für die bereits die Ausgleichsleistungen erbracht waren, ist eine Anrechnung geboten.	BGH 30.09.2014 X ZR 126/13
Definition „weitergehender Schadensersatz“	Schadensersatzansprüche aus Montrealer Übereinkommen oder nationalem Recht.	LG Potsdam 27.06.2012 13 S 37/11 RRa 2012,231
Definition „weitergehender Schadensersatz“	Der Begriff ist nicht betragsmäßig zu verstehen; vielmehr bezieht er sich auf eine inhaltlich weiteren und damit unabhängig von der Verordnung bestehenden Schadensersatzanspruch.	AG Rüsselsheim 17.08.2011 3 C 374/11 (36) RRa 2012, 24
Definition „weitergehender Schadensersatz“	Minderungsansprüche gegen einen Reiseveranstalter wegen Flugverspätung fallen unter den Begriff „weitergehender Schadensersatzanspruch i.S.d. Art. 12 VO.	AG Rostock 14.01.2013 47 C 256/12 RRa 2013, 92
Anrechnung der Ausgleichsleistung auf Schadensersatz	Art.12 Abs.1 VO erlaubt nur die Anrechnung einer gewährten Ausgleichsleistung auf einen „Schadensersatzanspruch“ und	LG Darmstadt 01.12.2010 7 S 66/10

	nicht umgekehrt.	RRa 2011, 89 LG Darmstadt 06.04.2011 7 S 122/10 RRa 2011, 290 AG Rüsselsheim 24.02.2011 3 C 734/10 (32) RRa 2011, 94
Ersatz für Betreuungsleistungen	Der Anspruch auf Ersatz der selbst aufgewendeten Betreuungsleistungen kann nicht auf die Ausgleichsleistung angerechnet werden.	EuGH 13.10.2011 Rs C-83/10 - Rodriguez g. Air France RRa 2011, 282 AG Dortmund 04.03.2008 431 C 11621/07, RRa 2008, 188
Ersatz für Betreuungsleistungen	Ersatzfähige Kosten für nicht gewährte Betreuungsleistungen können nicht auf die Ausgleichsleistung angerechnet werden.	AG Köln, Urt. v. 19.09.2014 – 117 C 147/13
Ersatz der zusätzlichen Kosten für eine Bahnfahrt zum Heimort	Ein Anspruch auf Ersatz der infolge einer verspäteten Ankunft eines Fluges zusätzlich angefallenen Bahnkosten für die Heimfahrt vom Flughafen zum Wohnort des Reisenden unterliegt der Anrechnung nach Art. 12 Abs. 1 S. 2 VO.	LG Frankfurt 05.12.2014 2 - 24 S 66/14
Scheck, vorgerichtliche Zahlung durch	Ein vorgerichtlich übergebener, aber nicht eingelöster Scheck kann auf eine Ausgleichsleistung angerechnet werden.	AG Rüsselsheim 16.09.2010 3 C 732/10 (32) RRa 2011, 53
Rückerstattung von „Bonusmeilen“	Die als Minderung gewährte Rückerstattung verwendeter „Bonusmeilen“ stellt keinen Anspruch dar, der nach Art. 12 I angerechnet werden kann.	AG Köln 26.07.2010 126 C 96/09 RRa 2011, 56 (L)
Verzugsschaden	„Weitergehender Schadensersatz“ i.S.v. Art.12 I sind nur die Schäden, die aufgrund der Annullierung, Verspätung oder Nichtbeförderung entstanden sind, nicht aber der Verzugsschaden, der sich dadurch ergibt, dass das Luftfahrtunternehmen seinen Zahlungsverpflichtungen (hier: Zahlung der Ausgleichsleistung) trotz Aufforderung des Fluggastes nicht nachkommt.	LG Frankfurt 15.3.2011 2-24 S 1/11 RRa 2011, 134
Minderung	Ein vom Luftfahrtunternehmen als „Minderung wegen der Flugverspätung“ anerkannter Betrag kann auf die Ausgleichsleistung angerechnet werden, weil ein Fluggast neben den Ausgleichsansprüchen wegen der eingetretenen Flugverspätung keinen darüber hinausgehenden Anspruch auf Minderung des Flugpreises hat. Auf die „Richtung“ der Anrechnung kommt es nicht an.	AG Rüsselsheim 10.08.2011 3 C 237/11 (36) RRa 201, 244
Minderung	Ein Reisender muss sich daher auf einen Minderungsanspruch wegen Verspätung beim Rückflug gegenüber dem Reiseveranstalter die vom ausführenden Luftfahrtunternehmen erhaltene Ausgleichszahlung anrechnen lassen.	AG Rostock 14.01.2013 47 C 256/12
„Richtung“ der Anrechnung	Eine Ausgleichsleistung kann auf einen Schadenersatzanspruch angerechnet werden, nicht aber umgekehrt.	LG Darmstadt 01.12.2010 7 S 66/10 RRa 2011, 89 LG Darmstadt 06.04.2011 7 S 122/10 RRa 2011, 290 a.A. AG Rüsselsheim 10.08.2011 3 C 237/11 (36) RRa 201, 244
Verzugszinsen	Keine Anrechnung einer Ausgleichsleistung auf Verzugszinsen.	AG Frankfurt 29.03.2012 31 C 2809/12-78 RRa 2012, 235
Schadenersatzanspruch wegen Verletzung der Pflicht zu Unterstützungs- und Betreuungsleistungen	Gewährt ein Luftfahrtunternehmen keine Betreuungsleistung, kann der Anspruch des Fluggastes auf Erstattung seiner Verpflegungsaufwendungen nicht auf den Ausgleichsanspruch angerechnet werden.	AG Frankfurt 10.05.2010 31 C 2339/10 (74) RRa 2011, 193 AG Rüsselsheim 24.06.2010 3 C 320/10 (32) RRa 210, 232

		a.A. AG Köln 18.08.2006 121 C 502/05 RRa 2007, 44
Ersatz von Kosten für selbstbeschafftes Hotelzimmer	Der Anspruch auf Ersatz der Kosten für ein selbst beschafftes Hotelzimmer ist kein Schadensersatzanspruch und kann daher nicht auf die Ausgleichszahlung nach Art. 7 angerechnet werden.	AG Dortmund 04.03.2008 431 C 11621/07 RRa 2008, 188
Rechtsanwaltskosten	Keine Anrechnung des Ausgleichsanspruchs auf RA-Kosten	AG Rüsselsheim 10.08.2011 3 C 237/11 (36) RRa 2011, 244
Schadensersatz	Aus Art.12 ergibt sich kein Schadensersatzanspruch. Die Grundlage für einen nach dieser Vorschrift vorausgesetzten Anspruch muss sich aus dem nationalen Recht ergeben. Bei Anwendung des deutschen Sachrechts schuldet ein Luftfahrtunternehmen gemäß § 280 Abs.1 BGB seinen Fluggästen Schadensersatz, wenn es schuldhaft seine Verpflichtungen aus Art. 8 I nicht erfüllt. Nach dieser Vorschrift haben Fluggäste unter anderem Anspruch auf eine anderweitige Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt; damit einher geht die Pflicht des Luftfahrtunternehmens, eine solche anderweitige Beförderung anzubieten und durchzuführen.	BGH 25.03.2010 Xa ZR 96/09 RRa 2010, 223
Schmerzensgeld	Der Kläger kann einen Anspruch auf Schmerzensgeld nicht aus Art. 12 herleiten. Der Europäische Gerichtshof hat mit Urteil vom 13.10.2011 (Rs. C-83/10) festgestellt, dass Art. 12 nicht als Rechtsgrundlage für immateriellen Schadensersatz gilt. Er hat klargestellt, dass der Begriff „weitergehender Schadensersatz“ es dem nationalen Gericht ermöglicht, Ersatz für den wegen der Nichterfüllung des Luftbeförderungsvertrags entstandenen immateriellen Schaden zu gewähren und zwar unter den Voraussetzungen des Übereinkommens von Montreal oder des nationalen Rechts. Da die Frage des immateriellen Schadensersatzes sich nach deutschem Recht bemisst, war der Schmerzensgeldanspruch zu versagen, da es an einer schwerwiegenden Verletzung des Persönlichkeitsrechts fehlt.	OLG München 12.04.2012 7 U 4007/11 (Beschl.)

K. Informationspflicht über Fluggastrechte	(Art. 14)	
Verletzung der Informationspflicht / Ersatz der RA-Kosten	Informiert ein Luftfahrtunternehmen den Fluggast nicht über seine Rechte bei einer Flugverspätung, hat es auch die durch Einschaltung eines Rechtsanwalts entstehenden Kosten ersetzen.	AG Hannover 31.7.2012 517 C 13641/11 NJW-RR 2013, 381
Verletzung der Informationspflicht / Ersatz der RA-Kosten	Ein Fluggast hat keinen Anspruch auf Ersatz der Rechtsanwaltskosten, wenn das Luftfahrtunternehmen gegen die Informationspflicht aus Art. 14 VO verletzt und der Fluggast einen Anwalt konsultiert, um zu erfragen, ob er grundsätzlich Ansprüche auf Ausgleichsleistungen hat.	LG Frankfurt 05.12.2014 2 -24 S 49/14

L. Ausschluss der Rechtsbeschränkung	(Art. 15)	
Änderungsvorbehalt in ABB	Flugzeiten in der Reisebestätigung werden zum Vertragsbestandteil. Änderungsvorbehalte in der Reisebestätigung oder im Preisteil des Kataloges hinsichtlich der Flugzeiten sind unter Berücksichtigung der vorgenannten Interessen des Reiseveranstalters für den Reisenden nicht zumutbar, weil sie dem Reiseveranstalter die Möglichkeit geben, die Flüge beliebig zu verlegen. Sie schränken zudem die Rechte des Reisenden aus der Verordnung ein und fallen damit unter Art.15 I.	AG Köln 23.11.2010 134 C 140/10 RRa 2011, 96

M. Verjährung		
Regel-Verjährungsfrist	Auf Ansprüche auf Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ist die Ausschlussfrist des Art. 35 Abs. 1 MÜ weder unmittelbar noch entsprechend anzuwenden. Solche Ansprüche unterliegen, wenn deutsches Sachrecht anwendbar ist, der Regelverjährung nach § 195 BGB.	BGH 10.12.2009 Xa ZR 61/09 RRa 2010, 90 a.A. noch LG Darmstadt 24.04.2009 7 S 260/08 RRa 2009, 193
Nationale Bestimmungen anwendbar	Die Frist, innerhalb der Klagen auf Zahlung der in den Art. 5 und 7 vorgesehenen Ausgleichsleistung erhoben werden müssen, ist nach den Vorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten über die Klageverjährung bestimmt.	EuGH 22.11.2012 Rs. C 139/11 – Moré ./. KLM RRa 2013, Heft 1
Verjährung bei Beförderung im Rahmen einer Pauschalreise	Ein Anspruch auf Ausgleichsleistung verjährt auch dann nach §§ 194, 195, 199 Abs. 1 BGB (drei Jahre), wenn der Luftbeförderung ein Pauschalreisevertrag zugrunde liegt.	AG Frankfurt 24.02.2014 29 C 3591/13-44 Ebenso: AG Rüsselsheim 08.01.2014 3 C 3189/13-36
N. Erfüllungsort		
Abflugort und Ankunftsart	Im Fall einer Beförderung von Personen im Luftverkehr zwischen 2 Mitgliedsstaaten auf der Grundlage eines mit einem einzigen Luftfahrtunternehmen (dem ausführenden Luftfahrtunternehmen) geschlossenen Vertrags ist für eine Klage auf Ausgleichszahlung – nach Wahl des Klägers – das Gericht des Abflugortes oder das des vereinbarten Ankunftsortes des Flugzeugs zuständig.	EuGH 09.07.2009 Rs. C-204/08 – Rehder g. Air Baltic Slg. 2009, I-6073 = RRa 2009, 234 = NJW 2009, 2801 Anm.: Vgl. dazu <i>Staudinger</i> , RRa 2009, 219
Abflugort und Ankunftsart	Erfüllungsort kann auch der Abflugort des Rückfluges sein.	OLG Koblenz 11.01.2008 10 U 385/07 RRa 2008, 181
Abflugort und Ankunftsart	Eine durch den Fluggast nicht zu beeinflussende Zwischenlandung ist für die Bestimmung des Bestimmungs- bzw. des Erfüllungsortes nicht maßgeblich.	AG Düsseldorf 16.03.2011 30 C 4007/10 RRa 2011, 146
Abflugort und Ankunftsart	Im Falle eines einheitlich gebuchten „Direktfluges“ (hier: von Berlin nach Miami mit Zwischenlandung in New York), der von nur einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird, ist bei Annullierung des Weiterfluges nach Miami am Zwischenlandeort New York der für die Bestimmungen des Gerichtsstands maßgebliche „Abflugort“ Berlin. Die einzelnen Segmente eines Direktfluges sind unbeachtlich, weil durch den Zwischenstopp kein neuer Erfüllungsort begründet wird.	AG Wedding 15.02.2010 18 C 180/09 RRa 2010, 182 Hinweis: Ausf. dazu <i>Staudinger</i> , RRa 2010, 154
O. Aktiv- und Passivlegitimation		
Abtretungsverbot	Der Ausgleichsanspruch nach Art. 7 ist kein höchstpersönlicher Anspruch. Eine Bestimmung in AGB eines Luftfahrtunternehmens, wonach es einem Fluggast verboten ist, seine Ausgleichsansprüche nach Art. 7 abzutreten, ist nach § 307 BGB unwirksam.	AG Hannover 08.02.2012 531 C 10491/11 RRa 2012, 129
Buchung durch einen Dritten	Kauft ein Unternehmen einen Flugschein für einen Mitarbeiter, kann letzterer keine Ausgleichs- und Erstattungsansprüche aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 geltend machen.	AG Emden 27.01.2010 5 C 197/09 RRa 2010, 135 Anm.: Der Rechtsstreit wurde beim LG Aurich verglichen. Siehe dazu auch <i>Brecke</i> , ZLW 2012 358 ff.

Buchung durch einen Dritten	Der Flugreisende, der Flugreisen für sich im eigenen Namen und für eine Person mit deren Familiennamen bucht, handelt dabei regelmäßig als Vertreter des anderen Reisenden und kann deshalb keine Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag für den anderen Reisenden geltend machen.	LG Düsseldorf, Urt. v. 24. 6. 2008 – 22 S 255/06 Fundstelle: NJW-RR 2008, 1284
Buchung durch einen Dritten	Auch wenn ein Flug durch ein Unternehmen für einen Mitarbeiter gebucht wurde, kann der Anspruch nur vom Mitarbeiter geltend gemacht werden. Das Luftfahrtunternehmen kann sich nicht darauf berufen, dass der "Fluggast" nicht "Vertragspartner" sei. Auf eine fehlende Passivlegitimation kann sich ein Luftfahrtunternehmen nur dann berufen, wenn es offengelegt hat, dass sie den Flug nicht selbst, sondern durch eine andere Airline durchführen lassen will. Stellt sie hingegen ohne jeden Hinweis auf das tatsächliche ausführende Luftfahrtunternehmen eine Bordkarte aus, welche einen Flug unter ihrer Kennung ausweist, liegt eine Verschleierung des ausführenden Luftfahrtunternehmens vor, was zu Lasten des vertraglichen Luftfahrtunternehmens geht.	AG Leipzig 07.07.2010 109 C 7651/09
Buchung für Mitreisenden (Ehemann auch für Ehefrau)	Bucht ein Reisender eine Flugreise für sich und seine Ehefrau, ist er auch aktiv legitimiert, den Anspruch seiner Ehefrau auf Ausgleichszahlung geltend zu machen.	AG Simmern 20.04.2007 3 C 688/06 RRa 2008, 51
Buchung für Mitreisenden	Bucht der Anmeldende eine Reise für zwei Personen nicht ausdrücklich auch im Namen eines anderen, so genügt es auch, wenn sich dies aus den Umständen ergibt. Die für das Reise-recht entwickelten Grundsätze zur Aktivlegitimation finden entsprechende Anwendung.	LG Düsseldorf 27.01.2007 22 S 255/06 RRa 2008, 39
Code-share-Flug	Bei einem Code-share-Flug ist für die Passivlegitimation hinsichtlich der Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) 261/2004 nicht entscheidend, welches Luftfahrtunternehmen den Luftbeförderungsvertrag mit dem Fluggast geschlossen hat, sondern welches Luftfahrtunternehmen den Flug durchgeführt hat oder hätte durchführen sollen.	AG Frankfurt 15.06.2007 31 C 739/07-23 RRa 2008, 48
Kinder	Fluggast ist jeder, der als Flugzeuginsasse nicht zum fliegenden Personal oder zum Flugpersonal zählt. Auf die Reservierung eines Sitzplatzes kommt es insoweit nicht an. Daher haben auch Kinder (hier: 1 Jahr alt) einen Anspruch auf Ausgleichszahlung.	AG Düsseldorf 30.06.2011 40 C 1745/11 NRWE
Niederlassung	Die „Deutschland-Direktion“ eines Luftfahrtunternehmens ist jedenfalls dann eine „Niederlassung“ i.S.v. § 21 I ZPO, wenn sie eine selbstständige Leitung hat, von dort der gesamte vorprozessuale Schriftverkehr mit dem Fluggast geführt wird und z.B. auch Vergleichsangebote unterbreitet werden.	AG Frankfurt 21.12.2007 32 C 1003/07 (22) RRa 2008, 146
Prozessstandschaft, gewillkürte ~	Ein Reiseveranstalter kann sich auf ein schutzwürdiges wirtschaftliches Interesse an der Rechtsverfolgung für seine Kunden im Wege der Prozessstandschaft berufen, weil er auch im Hinblick auf zukünftige Unternehmungen daran interessiert sein muss, die von ihm angebotenen Reisen problemfrei abzuwickeln und seine Kunden von den Risiken und Mühen der Prozessführung zu entlasten.	LG Frankfurt 13.10.2006 3-2 O 51/06 RRa 2007, 81
Reiseveranstalter	Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gewährt Ansprüche ausschließlich gegen das ausführende Luftfahrtunternehmen. Der Reiseveranstalter ist kein ausführendes Luftfahrtunternehmen und infolgedessen für Ansprüche aus der Verordnung nicht passivlegitimiert.	BGH 11.03.2008 X ZR 49/07 RRa 2008, 175
Subcharter	Beauftragt ein Luftfahrtunternehmen A., das einen Flug durchführen beabsichtigt hat, ein Luftfahrtunternehmen B mit der Durchführung des Fluges (Subcharter), ist letzteres Erfüllungsgelhilfe. Ausführende Luftfahrtunternehmen i.S.d. Verordnung ist das Luftfahrtunternehmen A. und damit passivlegitimiert.	AG Rüsselheim 09.01.2013 3 C 1961/12 (31)

P. Beweislasten		
Rechtzeitige Information über Annullierung eines Fluges	Ein Luftfahrtunternehmen ist für den Umstand darlegungs- und beweisbelastet, dass die Information des Fluggastes über eine Annullierung rechtzeitig erfolgt ist.	AG Rüsselsheim 27.06.2012 3 C 2655/11 (36) RRa 2012, 295
Ausführendes Luftfahrtunternehmen	Dass das verklagte Luftfahrtunternehmen „ausführendes Luftfahrtunternehmen“ war, ist eine den Kläger günstige, weil anspruchsbegründende Tatsache, für die dieser die volle Darlegungs- und Beweislast zu tragen hat.	LG Düsseldorf 13.12.2013 22 S 232/12
Ausführendes Luftfahrtunternehmen	Wenn das in Anspruch genommene Luftfahrtunternehmen im vorprozessual geführten Schriftverkehr mit dem Fluggast seine Einstandspflicht nicht sogleich mit dem Hinweis darauf abgelehnt hat, nicht ausführendes Luftfahrtunternehmen zu sein, erweckt es durch dieses Verhalten den Eindruck, es betrachte sich als das ausführende Luftfahrtunternehmen. Daher obliegt es ihm, das Gegenteil zu beweisen.	LG Düsseldorf 13.12.2013 22 S 232/12

Q. Gerichtsstand		
Innere Gemeinschaftlicher Flug	Im Fall einer Beförderung von Personen im Luftverkehr von einem Mitgliedstaat in einen anderen auf der Grundlage eines mit einer einzigen Luftfahrtgesellschaft (dem ausführenden Luftfahrtunternehmen) geschlossenen Vertrags für eine auf diesen Beförderungsvertrag und die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gestützte Klage auf Ausgleichszahlungen ist - nach Wahl des Klägers - das Gericht des Abflugortes oder das des Ankunftsortes (entsprechend der Vereinbarung dieser Orte in dem Vertrag) zuständig.	EuGH 09.07.2009 Rs. C-204/08 – Rehder Slg. 2009, I-6073 = RRa 2009, 205 Rn. 40
Internationale Zuständigkeit	Auch wenn die Annullierung oder große Verspätung sich nicht am Abflugort, sondern beim Anschlussflug ereignet, ist es gerechtfertigt, im Rahmen von § 20 I ZPO auf den Abflugort abzustellen selbst wenn der Anschlussflug in einem Drittstaat beginnt.	LG Frankfurt 05.01.2012 2-24 S 145/11 RRa 2012, 87 Ebenso: LG Hannover 04.10.2011 20 S 20/11 RRa 2012, 92 AG Wedding 15.02.2010 18 C 180/09
Internationale Zuständigkeit	Auf einer Flugreise von D über E nach F, bei dem die erste Teilstrecke vom Luftfahrtunternehmen A, die zweite vom Luftfahrtunternehmen B durchgeführt wird, ist bei einer Klage gegen das Unternehmen A. wegen Verspätung des ersten Fluges nicht am Ankunftsort der nachfolgenden Teilstrecke geklagt werden.	LG Frankfurt, 20.08.2015 2-24 S 31/15 (Rev. zugel.)
Erfüllungsort	Soll ein Ausgleichsanspruch nach der Fluggastrechteverordnung der Europäischen Union gegen das Luftverkehrsunternehmen geltend gemacht werden, mit dem der Fluggast den Beförderungsvertrag geschlossen hat, ist unabhängig vom Vertragsstatut Erfüllungsort im Sinne des § 29 ZPO sowohl der Ort des vertragsgemäßen Abflugs als auch der Ort der vertragsgemäßen Ankunft des Flugzeugs.	BGH 18.01.2011 X ZR 71/10 RRa 2011, 79 NJW 2011, 2056
Erfüllungsort	„Erfüllungsort“ der Beförderungspflicht i.S.d. Art. 5 i.V.m. Art 24 Brüssel-I kann auch der Ankunftsort der Ort des Rückfluges sein.	OLG Koblenz 11.01.2008 10 U 385/07 RRa 2008, 181
Erfüllungsort / zwei Luftfahrtunternehmen	Wird die Beförderung eines Fluggastes von einem Mitgliedstaat über einen anderen in einen dritten Mitgliedsstaat im Rahmen einer einheitlichen Buchung von zwei Luftfahrtunternehmen durchgeführt, ist bei großer Verspätung des zweiten Fluges für eine Klage auf Ausgleichsleistung nach Wahl des Klägers das Gericht des Abflugortes oder des Ankunftsortes des zweiten ausschließlich Fluges zuständig.	LG Stuttgart 10.12.2014 13 S 115/14 (Rev. zugel.)
Klagen gegen Luftfahrtunternehmen und Reiseveranstalter	Wenn ein Reiseveranstalter und das ausführende Luftfahrtunternehmen gesamtschuldnerisch wegen eines verspäteten Rückfluges in Anspruch genommen werden, ist die Klage am gemeinsamen Gerichtsstand des Erfüllungsortes zu erheben.	OLG Frankfurt 30.07.2012 (B) 11 AR 142/12 NJW-RR 2013, 59

	Dieser liegt für die bei Flugpauschalreisen geschuldeten Hin- und Rückflügen (jedenfalls auch) am Abflugort.	
Flughafen Basel	Der schweizerische Sektor des Flughafens "Basel-Mulhouse-Freiburg" ist nicht Schweizerisches Hoheitsgebiet im Sinne einer Extraterritorialität. Abflug- respektive Landeort und damit der Erfüllungsort befinden sich auf französischem Boden.	ZG Basel 20.6.2011 V.2011.35 RRa 2011, 286
Flughafen Basel	Auf einen Flug eines Luftfahrtunternehmens der EU von und nach Basel findet die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 Anwendung, da der Flughafen Basel-Mulhouse auf französischem Gebiet und damit „im Gebiet“ eines Mitgliedstaates liegt.	AG Hannover 28.03.2014 562 C 9420
Örtliche Zuständigkeit	Wenn ein segmentierter Flug von einem einzigen Luftfahrtunternehmen ausgeführt wird, ist bei der Bestimmung der gerichtlichen Zuständigkeit insgesamt auf die zurückgelegte Strecke abzustellen. Wird die Beförderung aber durch zwei verschiedene Luftfahrtunternehmen durchgeführt und erfolgte bei dem in Anspruch genommenen ausführenden Luftfahrtunternehmen keine einheitliche Buchung, sind die jeweiligen Flugabschnitte auch im Rahmen der örtlichen Zuständigkeit getrennt zu betrachten.	AG Frankfurt 27.11.2014 31 C 3804/13 (23)