

Fluggastrechte-Verordnung

Schmid

2. Auflage 2021
ISBN 978-3-406-77684-7
C.H.BECK

des Flughafenbetreibers. Leider hat das Gericht sich nicht mit der Tatsache auseinandergesetzt, dass ein Flughafenbetreiber aufgrund des mit dem Luftfahrtunternehmen geschlossenen Flughafennutzungsvertrags verpflichtet ist, den Flughafen, insbesondere aber die Start- und Landebahnen in einem betriebs sicheren Zustand zu halten. Ob ein etwaiges Verschulden des Vertragspartners und Leistungsträgers (§ 278 BGB) zum typischen Risiko beim Betrieb eines Luftfahrtunternehmens gehört, ist in Deutschland bislang nicht höchstrichterlich entschieden worden (s. dazu aber in Österreich OGH 16.11.2012 – 6 Ob 131/12a, BeckRS 2013, 80397 = TranspR 2013, 128: Eine Fluggesellschaft haftet nicht nach Art. 19 MÜ für mangelhafte Schneeräumung durch Flughafenbetreiber).

Der Entscheidung kann aber nicht zugestimmt werden, weil die Beschädigung eines Triebwerks durch **Gegenstände auf dem Vorfeld oder auf der Rollbahn** (FOD = foreign object debris) als normaler Geschehensablauf in den Verantwortungsbereich eines Luftfahrtunternehmens fällt, und somit **kein außergewöhnlicher Umstand** iSd Art. 5 Abs. 3 ist (AG Rüsselsheim 31.10.2013 – 3 C 2715/13-38, RRa 2014, 207 Ls., für eine **Plastikfolie**; AG Hannover 12.7.2016 – 556 C 511/16, RRa 2017, 84 = LSK 2016, 119136; AG Frankfurt a. M. 2.9.2016 – 29 C 1246/16-97 für eine **Plastikflasche**; County Court at Manchester 25.7.2017 – M17X103 – Thomas Cook Airlines/Hawdon und andere für „einen Gegenstand“ unbekannter Art auf der Rollbahn, der einen Reifen beschädigte; aA AG Rüsselsheim 9.7.2013 – 3 C 2910/12 -32, RRa 2014, 207 Ls.; AG Hannover 6.2.2018 – 462 C 2065/17, BeckRS 2018, 25372 = RRa 2018, 237 für **Nägel**; HG Wien 5.7.2018 – 60 R 39/18t, RRa 2018, 248 für eine Schraube). Das AG Königs Wusterhausen (8.6.2016 – 4 C 616/16) geht dagegen von einem außergewöhnlichen Umstand aus, wenn ein metallischer **Gegenstand auf der Start- oder Landebahn** liegt und dies zum Platzen eines Flugzeugreifens führt (ebenso LG Stuttgart 7.12.2017 – 5 S 103/17, NJW-RR 2018, 630 Rn. 21 = RRa 2018, 39; AG Hamburg 18.1.2018 – 35a C 325/16). Dem kann aber nicht zugestimmt werden, weil dies

- schon nicht ungewöhnlich, jedenfalls aber nicht außergewöhnlich ist und
- zudem als normaler Geschehensablauf in den Verantwortungsbereich eines Luftfahrtunternehmens fällt, weil der Flughafenbetreiber, mit dem es einen Flughafennutzungsvertrag geschlossen hat, verpflichtet ist, für die Voraussetzungen für einen sicheren Betrieb auf dem Flughafengelände zu sorgen (so auch County Court at Manchester 25.7.2017 – M17X103 Rn. 26 – Thomas Cook Airlines/Hawdon; AG Hannover 7.2.2018 – 462 C 3790/17, RRa 2018, 141 = LSK 2018, 11170).

Das bedeutet, dass typische Gefahren, denen Flugzeuge, die auf dem Flughafengelände rollen oder abgestellt werden, ausgesetzt sind, beseitigt werden müssen.

Höchststrichterlich ungeklärt ist die Frage, ob sich ein Luftfahrtunternehmen nach Art. 5 Abs. 3 auf einen außergewöhnlichen Umstand beru-

Art. 5

fen kann, wenn ein Flug annulliert wird oder mit großer Verspätung durchgeführt wird, weil ein Reifen des Fahrwerkes gewechselt werden musste. Wenn der **Reifen wegen zu starker Abnutzung** bei Start oder Landung einen Schaden erlitten hat, kommt eine Entlastung nicht in Betracht (so auch LG Hamburg 12.6.2017 – 309 S 105/16; LG Stuttgart 7.12.2017 – 5 S 103/17, NJW-RR 2018, 630 Rn. 21 = RRA 2018, 39; AG Hamburg 18.1.2018 – 35a C 325/16). Vielmehr ist das Problem wie ein technisches Problem anzusehen, so dass die dazu ergangene Rechtsprechung angewendet werden kann (zur Frage, ob ein Luftfahrtunternehmen sich entlasten kann, wenn der **Reifen durch einen Fremdkörper** auf der Rollbahn oder der Start- und Landebahn **beschädigt** wird, → Rn. 130).

85 Andere Instanzgerichte (LG Darmstadt 23.7.2014 – 7 S 126/13, BeckRS 2014, 23957 = RRA 2015, 73; LG Hamburg 12.6.2017 – 309 S 105/16; AG Köln 26.6.2014 – 120 C 76/14, BeckRS 2014, 124294; 3.9.2015 – 130 C 85/15; 21.7.2016 – 133 C 628/14) dagegen übersehen diesen Aspekt und nehmen einen außergewöhnlichen Umstand an, weil dies vom Luftfahrtunternehmen nicht zu beherrschen sei (aA County Court at Manchester 25.7.2017 – M17X103 – Thomas Cook Airlines/Hawdon und andere für „einen Gegenstand“ unbekannter Art auf der Rollbahn, der einen Reifen beschädigte). Dabei wird aber übersehen, dass die Freihaltung von Rollbahnen wie den Start- und Landbahnen von Fremdkörpern zu den Pflichten eines Flughafenbetreibers gehört (AG Köln 1.6.2015 – 131 C 12/15, BeckRS 2015, 126004; aA wohl OGH Wien 16.11.2012 – 6 Ob 131/12a, BeckRS 2013, 80397 = RRA 2013, 46 = TranspR 2013, 128), die dieser aufgrund vertraglicher Vereinbarung mit dem Luftfahrtunternehmen (Flughafennutzungsvertrag) schuldet, damit dieser in der Lage ist, seine Pflichten aus dem mit dem Fluggast geschlossenen Luftbeförderungsvertrag (sichere und pünktliche Beförderung) zu erfüllen.

86 Wenn eine notwendige Reparatur oder **Instandhaltungsmaßnahme** ohne Notwendigkeit **nicht rechtzeitig durchgeführt** wird, liegt kein außergewöhnlicher Umstand vor (LG Korneuburg 21.11.2013 – 21 R 223/13m). Das AG Köln (7.12.2015 – 142 C 119/15, BeckRS 2016, 02300) hat festgestellt, dass auch eine Flugverspätung, die Folge einer **Sicherheitsüberprüfung eines Flugzeugs auf vermutete Defekte** war, keinen außergewöhnlichen Umstand darstellt. Im Ausgangsrechtsstreit hatte man nach der Landung des Flugzeugs im Anflugsektor des Flughafens eine Metallstange gefunden und vermutet, dass es vom Flugzeug der Beklagten beim Landeanflug herabgefallen sein könnte, was sich dann als falsch herausstellte. Das Gericht hat zutreffend entschieden, dass die für einen außergewöhnlichen Grund herangezogenen Tatsachen objektiv vorliegen müssen; ein **bloßer Verdacht reiche nicht** (so auch schon AG Hamburg 4.10.2013 – 20a C 206/12, BeckRS 2014, 08343 = RRA 2014, 94). Somit seien Umstände, die lediglich den Verdacht

begründen, dass ein technischer Defekt an dem Flugzeug vorliegt, unabhängig von der gebotenen (und nur eingeschränkt gerichtlich überprüfbar) Entscheidung des Piloten, das Flugzeug aus Sicherheitsgründen bis zum Abschluss der Überprüfung nicht zu betreiben, nicht geeignet, einen außergewöhnlichen Umstand zu begründen. Im Berufungsverfahren hat das LG Köln (14.3.2016 – 9 S 60/16, BeckRS 2016, 7849) den Hinweis erteilt, dass die Berufung erfolglos bleiben werde. Daraufhin wurde sie zurückgenommen (nach AG Köln 7.12.2015 – 142 C 119/15, NJW-RR 2016, 951 (952)).

2. Politische Instabilität

Im Falle von politischen Unruhen im Zielgebiet (konkret: Ägypten) **87** ist ein Luftfahrtunternehmen nach Ansicht des AG Rüsselsheim (9.10.2014 – 3 C 2404/14 (38), RRa 2015, 249 = LSK 2016, 07193) dazu berechtigt, nicht nur die Hin-, sondern auch die Rückflüge dorthin zu annullieren und diese mit anderen Rückflügen zusammenzulegen. Ob die annullierten Flüge theoretisch durchführbar gewesen wären, soll dabei unerheblich sein. Nach zutreffender Ansicht des AG Hannover (10.3.2017 – 511 C 11408/16, BeckRS 2017, 109691) stellt der (tatsächliche oder vorgebliche) Putschversuch in der Türkei im Juli 2016, der sich überwiegend in Istanbul und Ankara abgespielt hat, keinen „außergewöhnlichen Umstand“ dar, der eine zeitliche Verschiebung eines Fluges nach Antalya gerechtfertigt hätte, weil am Zielflughafen keine konkrete Gefahrenlage bestanden habe. Das Gericht weist zu Recht darauf hin, dass eine andere Beurteilung bei einem Flug nach Istanbul oder Ankara hätte gerechtfertigt sein können.

3. Wetterbedingungen

a) **Allgemeines.** Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass „**widrige Wetterbedingungen**“ **nicht per se** einen **außergewöhnlichen Umstand** darstellen, dh für sich allein noch nicht als „außergewöhnliche Umstände“ anzusehen sind, sondern bloß zu solchen führen können (LG Innsbruck 18.7.2014 – 3 R 214/14p, RRa 2015, 53; LG Korneuburg 22.8.2015 – 22 R 34/15b, RRa 2016, 263; BGHS Wien 21.3.2016 – 16 C 296/15v, RRa 2016, 199; 31.3.2017 – 11 C 227/16m, BeckRS 2017, 149113 = RRa 2018, 289 (290); AG Nürtingen 10.2.2017 – 42 C 2122/16, BeckRS 2017, 129597; AG Hannover 1.4.2019 – 559 C 3453/18; LG Korneuburg 14.2.2019 – 21 R 23/19h, BeckRS 2019, 5250; LG Landshut Beschl. v. 3.4.2019 – 15 S 569719; HG Wien 9.3.2020 – 60 R 10/20f, BeckRS 2020, 22537; HG Wien 2.3.2020 – 60 R 3/20a, BeckRS 2020, 22533 = RRa 2021, 42; HG Wien 4.5.2020 – 1 R 56/20m, BeckRS 2020, 22539). Sie sind lediglich indikativ, stellen somit **nur** einen **Hinweis** auf das mögliche Vorliegen von außergewöhnlichen Umständen dar (BG Schwechat 11.6.2015 – 16 C 813/14a; LG Korneuburg

Art. 5

27.6.2019 – 21 R 154/19 y, BeckRS 2019, 15798; ebenso Hausmann Eur. Fluggastrechte 280; Marti Fluggastrechte 213). Deswegen ist ein Vortrag, auf den sich Luftfahrtunternehmen zu ihrer Entlastung gerne ohne **nähere Substantiierung** berufen, nicht geeignet für eine Entlastung nach Art. 5 Abs. 3 (ebenso LG Innsbruck 18.7.2014 – 3 R 214/14p, RRa 2015, 53; BG Schwechat 11.6.2015 – 16 C 813/14a; LG Graz 27.6.2019 – 3 R 80/19k, BeckRS 2019, 16691 = RRa 2020, 46). Nach zutreffender Ansicht des AG Frankfurt a. M. (15.5.2013 – 29 C 1954/11 (21), RRa 2014, 49 = LSK 2014, 140410) stellen Wetterbedingungen nur dann einen „außergewöhnlichen Umstand“ dar, wenn sie aus den üblichen und zu erwartenden Abläufen des Luftverkehrs herausragen und geeignet sind, die Betriebstätigkeit eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen zum Erliegen zu bringen (ebenso LG Korneuburg 4.4.2019 – 21 R 79/19v, BeckRS 2019, 15436 = RRa 2020, 151; LG Graz 27.6.2019 – 3 R 80/19k, BeckRS 2019, 16691 = RRa 2020, 46; LG Korneuburg 28.5.2020 – 22 R 73/20w, BeckRS 2020, 12148; HG Wien 2.3.2020 – 60R 3/20aBeckRS 2020, 22533; 9.3.2020 – 60 R 10/20f, BeckRS 2020, 22537). Dabei ist von „widrigen Wetterbedingungen“ erst dann auszugehen, wenn diese geeignet gewesen sind, den Luftverkehr oder die **Betriebstätigkeit** eines oder mehrerer Luftverkehrsunternehmen **ganz oder teilweise zum Erliegen** zu bringen (so auch AG Frankfurt a. M. 15.5.2013 – 29 C 1954/11 (21), RRa 2014, 49; BGHS Wien 21.3.2016 – 16 C 296/15v, RRa 2016, 199; AG Hannover 1.4.2019 – 559 C 3453/18; LG Korneuburg 27.6.2019 – 21 R 154/19y, BeckRS 2019, 15798; HG Wien 2.3.2020 – 60R 3/20a, BeckRS 2020, 22533; 9.3.2020 – 60 R 10/20f, BeckRS 2020, 22537; HG Wien 4.5.2020 – 1 R 56/20m, BeckRS 2020, 22539). Daher reicht der völlig pauschale Vortrag, am fraglichen Tag habe es zahlreiche verspätete Flüge gegeben, nicht aus (AG Berlin-Wedding 20.11.2017 – 18 C 146/17, RRa 2018, 224; AG Hannover 1.4.2019 – 559 C 3453/18). Ebenso wenig ausreichend ist die pauschale Berufung auf eine „wetterbedingte Anordnung der Flugsicherung“ ohne Vorlage der behördlichen Anordnung und der Angabe, wie lange die behauptete Anordnung bestanden hat (AG Hannover 1.4.2019 – 559 C 3453/18; BG Schwechat 29.7.2019 – 23 C 50/19d-12, BeckRS 2019, 16765 = RRa 2020, 93; BG Schwechat 6.2.2020 – 20 C 795/19). Gleiches gilt für den pauschalen Behauptung, es habe „**extreme Kälte**“ geherrscht (LG Korneuburg 27.6.2019 – 21 R 154/19y, BeckRS 2019, 15798 = RRa 2021, 36). Dies gilt insbesondere für Flughäfen auf denen im Winter üblicherweise Kälte herrscht. Ebenso ist ein aufgrund guter Wetterlage verursachtes vermehrtes Flugaufkommen und eine daraus resultierende Verspätung der Landeerlaubnis Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens (LG Korneuburg 28.5.2020 – 22 R 73/20w, BeckRS 2020, 12148 Rn. 14).

- 89 **b) Im Einzelnen.** Gewitter zählen zu Vorkommnissen, die häufig bei oder im Vorfeld eines Fluges auftreten und mit denen ein Flugunter-

nehmen stets rechnen muss. Es handelt sich deshalb nicht um ein außergewöhnliches Vorkommnis. Dass ein Gewitter ggf. der planmäßigen Durchführung eines Fluges entgegenstehen kann, macht es aber noch nicht zu einem außergewöhnlichen Umstand, weil einem Luftfahrtunternehmen auch die unvermeidbaren Hindernisse für die planmäßige Durchführung eines Fluges seiner Risikosphäre zugewiesen werden, die nicht aus den üblichen und erwartbaren Abläufen des Luftverkehrs herausragen (so zutr. AG Köln 17.2.2016 – 114 C 208/15, BeckRS 2016, 11531 = RRa 2016, 137). Beruft sich ein Luftfahrtunternehmen darauf, dass die Betankung des Flugzeugs wegen Brand- und Explosionsgefahr nicht vorgenommen oder unterbrochen werden musste und das Flugzeug deshalb nicht rechtzeitig abgefertigt werden konnte, muss vorgetragen werden, wie lange das Gewitter andauerte und warum eine Betankung keinesfalls möglich war. Dabei muss vorgetragen werden, ob eine Betankung grundsätzlich nicht möglich war oder eine solche nur an fehlenden organisatorischen Vorkehrungen scheiterte (so zutr. AG Köln 17.2.2016 – 114 C 208/15, BeckRS 2016, 11531 = RRa 2016, 137).

Auch wenn ein Flugzeug wegen eines Gewitters nicht am Endziel landen kann, kann sich das Luftfahrtunternehmen nicht auf einen außergewöhnlichen Umstand berufen, wenn der Flug mit erheblicher Verspätung gestartet ist und im Zeitpunkt der **planmäßigen die Landung die Wetterlage noch unproblematisch** war. Der Umstand, dass gewitterbedingt am Endziel nicht mehr gelandet werden konnte, stellt sich in einem solchen Fall als Auswirkung der Abflugverspätung dar (LG Landshut 18.12.2018 – 14 S 2813/18, RRa 2019, 77 = LSK 2018, 41662).

Beruft sich ein Luftfahrtunternehmen darauf, dass ein Flug annulliert werden musste, weil das Flugzeug beim Landeanflug durch **Hagelschlag** beschädigt worden ist, ist die bloße Vorlage einer behördlichen Bescheinigung (zB eines Flugsicherungsunternehmens) über die Wetterbedingungen am Flugtag auch dann kein geeignetes Beweismittel, wenn daraus hervorgeht, dass es zur fraglichen Zeit gehagelt hat. Das BG Schwechat (8.10.2015 – 18 C 294/15v) begründet das damit, dass Flugzeuge in der Regel auch bei Niederschlägen aller Art starten und landen können und Hagelschlag nicht stets Schäden an Flugzeugen zur Folge hat, die zu deren Fluguntauglichkeit führen. Das ist zutreffend. Ob ein Flugzeug nach Durchzug eines Hagelgebiets noch eingesetzt werden kann, kann nur durch Begutachtung von Sachverständigen festgestellt werden.

Für eine Entlastung nach Art. 5 Abs. 3 nicht ausreichend ist es, wenn das Luftfahrtunternehmen sich auf „**extreme Kälte**“ beruft, die dazu geführt habe, dass unter anderem die Toiletten des Flugzeugs eingefroren seien (LG Korneuburg 27.6.2019 – 21 R 154/19y, BeckRS 2019, 15798 = RRa 2021, 36). Die Pflicht eines Luftfahrtunternehmens, ein Flugzeug betriebstauglich zu halten, gilt auch im Winterbetrieb. Das bedeutet, dass es auch in einem kalten Winter entsprechende Vorkehrungen zu treffen hat wie zB das Unterstellen des Fluggeräts in einem Hangar, das rechtzei-

Art. 5

tige Aufwärmen der Kabine etc (LG Korneuburg 27.6.2019 – 21 R 154/19y, BeckRS 2019, 15798 = RRa 2021, 36).

- 93 Ist der **Luftraum** über dem Start- oder Zielflughafen **gesperrt** (zB wegen Kontamination durch **Vulkanasche**), so ist darin ein außergewöhnlicher Umstand zu sehen, wenn der Zielflughafen nur über den gesperrten Luftraum erreicht werden kann (so für Sperrung wegen Gewitters LG Korneuburg 3.2.2015 – 21 R 384/14i; 24.2.2019 – 21 R 23/19h, BeckRS 2019, 5250; AG Rüsselsheim 17.2.2015 – 3 C 4758/14-34, RRa 2016, 139; BG Schwechat 6.2.2020 – 20 C 795/19). Anders ist es aber zu beurteilen, wenn der gesperrte Luftraum (zB Frankreich) umflogen und der Zielflughafen (München) so erreicht werden kann.
- 94 Ein Luftfahrtunternehmen ist entlastet, wenn ein **auf der Strecke liegender Luftraum** gesperrt ist, und dieser nicht oder nicht ohne erheblichen Zeitverlust (drei und mehr Stunden) umflogen werden kann und sich die Starterlaubnis deswegen verzögert (LG Korneuburg 23.3.2017 – 22 R 150/16p, BeckRS 2017, 107303). Dies gilt aber nicht, wenn der (mögliche) rechtzeitige Start zunächst durch technische Probleme verzögert wird, es sei denn, dass das Luftfahrtunternehmen darlegen und beweisen kann, dass auch bei planmäßiger Startbereitschaft für eine derart große Zeitspanne keine Starterlaubnis erteilt worden wäre (so auch LG Korneuburg 23.3.2017 – 22 R 150/16p, BeckRS 2017, 107303).
- 95 Bei nur **teilweiser Schließung eines Flughafens** und massiven Ablaufproblemen handelt es sich nach Ansicht des AG Nürtingen (2.3.2018 – 13 C 2094/17, RRa 2019, 127) nicht per se um einen Entlastungsgrund iSd Art. 5 Abs. 3. Ein Luftfahrtunternehmen, das sich auf außergewöhnliche Umstände berufen will, muss deshalb diese Umstände ausreichend vortragen und beweisen.
- 96 Ein außergewöhnlicher Umstand liegt dagegen vor, wenn ein **Flughafen voll gesperrt** wird. Wenn die Start- und Anflugfrequenz auf einem Flughafen wegen Nebels vorübergehend reduziert wurde, muss ein Luftfahrtunternehmen konkret darlegen, welche Auswirkungen die Lande- und Startbeschränkungen wegen Nebels auf den annullierten oder verspäteten Flug gehabt haben (AG Frankfurt a. M. 31.8.2006 – 30 C 1370/06, BeckRS 2007, 09350 = RRa 2007, 42; BG Schwechat 6.2.2020 – 20 C 795/19). Ein außergewöhnlicher Umstand kann aber dann nicht angenommen werden, wenn ein küstennaher Flughafen angeflogen wird, auf dem zu bestimmten Tages- oder Jahreszeiten immer oder oft mit **Nebel** (zB der in ein Mooregebiet gebaute Flughafen München) oder **Seenebel** (am Meer gelegene Flughäfen wie zB San Francisco, Venedig, Abu Dhabi, Dubai ua) zu rechnen ist, weil sich in diesen Fällen lediglich ein typisches Betriebsrisiko realisiert, das bekannt ist und mit dem ein Luftfahrtunternehmen daher rechnen kann und muss. Dass ein solcher Flughafen dann nicht oder nur eingeschränkt angeflogen werden kann, bleibt im Rahmen der üblichen und erwartbaren Abläufe (→ Rn. 52), und kann damit schon deswegen kein „außergewöhnlicher“ Umstand sein

(so auch AG Erding 24.1.2019 – 4 C 806/18; bestätigt durch LG Landshut Beschl. 3.4.2019 – 15 S 569/19; HG Wien 4.5.2020 – 1 R 56/20m, BeckRS 2020, 22539; aA LG Frankfurt a. M. Beschl. 2.1.2018 – 2-24 S 316/17; → Rn. 96.1).

Das LG Frankfurt a. M. (Beschl. 2.1.2018 – 2-24 S 316/17) stellt im Wesentlichen darauf ab, dass starker Nebel (hier: Seenebel in Dubai) vom Luftfahrtunternehmen nicht zu beherrschen sei. Darauf kommt es aber schon nicht mehr an, wenn man (wie das LG Landshut Beschl. 3.4.2019 – 15 S 569/19 zutreffend) davon ausgeht, dass Seenebel auf bestimmten am Meer liegenden Flughäfen jedenfalls zu bestimmten Tages- und/oder Jahreszeiten nicht aus den üblichen oder erwartbaren Abläufen herausragt.

96.1

Herrscht **am Zielflughafen starker Regen, starker Schneefall oder ein schweres Unwetter**, was kein sicheres Anfliegen erlaubt, können außergewöhnliche Umstände vorliegen (AG Hamburg 28.2.2006 – 11 B C 329/05; LG Frankfurt a. M. 14.3.2014 – 2-24 S 110/13, ZLW 2014, 506; BG Schwechat 7.10.2011 – 4 C 454/11i-13; LG Korneuburg 24.1.2017 – 22 R 171/16a); dies gilt jedoch nicht, wenn der Annullierungsgrund erkennbar bei Abwarten entfallen wäre, dh mit einem **kurzfristigen Wegfall des Hindernisses** zuverlässig gerechnet werden konnte (OLG Koblenz 11.1.2008 – 10 U 385/07, BeckRS 2008, 11662 = RRa 2008, 181; Marti Fluggastrechte 211 f.). So vertritt das BG Schwechat (12.9.2011 – 1 C 326/12) die zutreffende Ansicht, dass „starker Regen“ (unwetterartige Niederschläge) für sich allein kein außergewöhnlicher Umstand ist! Wenn aber „außergewöhnlich starke“ Regenfälle zu einer Beschädigung (zB durch Unterspülung) und nachfolgender **Sperre der Landebahn** führen, so begründet das einen „außergewöhnlichen Umstand“ (so auch BG Schwechat 11.8.2017 – 18 C 74/15d; bestätigt durch LG Korneuburg 24.1.2017 – 22 R 171/16a; AG Düsseldorf 24.6.2016 – 11c C 25/16, BeckRS 2016, 15495). Allerdings ist auch zu berücksichtigen, ob und **wie viele andere Landebahnen** alternativ betriebsbereit waren.

97

Wird der **Flughafen** aber **nach** Durchführung von **Reparaturarbeiten** und anschließenden Belastungstests wiedereröffnet und dann **erneut gesperrt**, liegt es nach zutreffender Ansicht des AG Düsseldorf (24.6.2016 – 11c C 25/16, BeckRS 2016, 15495; → Rn. 97) nahe, dass die Arbeiten zur Beseitigung der Unwetterschäden vom Flughafenbetreiber (und seiner Erfüllungsgehilfen) nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden sind. Die Mangelhaftigkeit der Ausbesserungsarbeiten und damit für das Verschulden des Flughafenbetreibers ist dem Luftfahrtunternehmen zuzurechnen. Eine Exkulpation wegen außergewöhnlicher Umstände kann in einem solchen Fall nur dann in Betracht kommen, wenn detailliert dargelegt und bewiesen ist, dass die Unzulänglichkeit des ersten Reparaturversuchs auch bei Beachtung aller Sorgfalt nicht vorhersehbar war (so AG Düsseldorf 24.6.2016 – 11c C 25/16, BeckRS 2016, 15495).

98

Art. 5

- 99 Schneefall** und tiefe Temperaturen stellen im November in Mitteleuropa keinen außergewöhnlichen Umstand dar, da zu dieser Zeit mit Winterwetter zu rechnen ist (BG Schwechat 12.10.2012 – 4 C 580/11v-10, RRa 2012, 101; BGHS Wien 21.3.2016 – 16 C 296/15v, RRa 2016, 199; LG Korneuburg 4.4.2019 – 21 R 79/19v, BeckRS 2019, 15436 = RRa 2020, 151). Auch in diesen Fällen realisiert sich lediglich ein typisches Betriebsrisiko (zust. HG Wien 4.5.2020 – 1 R 56/20m, BeckRS 2020, 22539). **Starke Schneefälle**, die zur Schließung eines Flughafens führen, stellen dagegen kein beherrschbares Risiko dar (AG Rostock 3.11.2010 – 47 C 240/10, BeckRS 2011, 08676). Auch bei Wetterbedingungen, die den Luftverkehr oder die Betriebstätigkeit eines oder mehrerer Luftverkehrsunternehmen ganz oder teilweise zum Erliegen bringen (zB Vulkanasche im Luftraum), kann von einem außergewöhnlichen Umstand gesprochen werden (AG Frankfurt a. M. 15.5.2013 – 29 C 1954/11 (21), RRa 2014, 49 = LSK 2014, 140410).
- 100** Auch **ein Sandsturm** am Start- oder Zielflughafen kommt als außergewöhnlicher Umstand in Betracht (AG Hamburg 1.11.2013 – 23a C 157/13, BeckRS 2014, 18888 = RRa 2014, 255; LG Innsbruck 18.7.2014 – 3 R 214/14p; BG Schwechat 7.11.2017 – 1 C 936/16g). Ist einem Luftfahrtunternehmen aber schon zwei 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 (LG Innsbruck 18.7.2014 – 3 R 214/14p).
- 101** Gleiches gilt für **starke Winde** auf einem Flughafen. Auch wenn dem für die Sicherheit der Passagiere verantwortlichen Luftfahrtskomanndanten bei der Entscheidung, ob ein Start oder eine Landung durchgeführt werden kann, ein Ermessenspielraum einzuräumen ist (AG Frankfurt a. M. 3.12.2019 – 31 C 3485/18-96, BeckRS 2019, 34511; HG Wien 2.3.2020 – 60R 3/20a, BeckRS 2020, 22533; 9.3.2020 – 60 R 10/20f, BeckRS 2020, 22537), ist es dennoch nicht ausreichend, wenn sich das Luftfahrtunternehmen pauschal auf „starke Winde“ beruft (HG Wien 2.3.2020 – 60 R 3/20a, BeckRS 2020, 22533 = RRa 2021, 42). Es muss vielmehr nachprüfbar darlegen, welche konkreten Windverhältnisse zum Zeitpunkt des geplanten Starts oder der geplanten Landung geherrscht haben und bei welchen Seiten- oder Rückenwind-Komponenten der konkret eingesetzte Flugzeugtyp nach den Herstellervorgaben nicht mehr betrieben werden darf (so auch AG Frankfurt a. M. 9.12.2015 – 29 C 2878/14 (21), RRa 2016, 240 = LSK 2015, 114116; BG Schwechat 6.2.2020 – 20 C 795/19; Marti Fluggastrechte 211). Nur wenn sich diese Werte dem Grenzbereich nähern, muss die Ermessensentscheidung des Kommandanten akzeptiert werden (aA AG Frankfurt a. M. 3.12.2019 – 31 C 3485/18, BeckRS 2019, 34511 = NW-RR 2020, 556). Darüber hinaus muss das Luftfahrtunternehmen – wenn der Flugverkehr nicht vollständig zum Erliegen kam – nach zutreffender Ansicht des AG Frankfurt a. M. (16.3.2016 – 31 C 3498/15-17) vortragen und beweisen, dass