
Datum: 12.09.2003
Gericht: Oberlandesgericht Köln
Spruchkörper: 6. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 6 U 29/03
ECLI: ECLI:DE:OLGK:2003:0912.6U29.03.00

Vorinstanz: Landgericht Köln, 26 O 33/02

Tenor:

Die Berufung der Beklagten gegen das am 29.01.2003 verkündete Urteil der 26. Zivilkammer des Landgerichts Köln - 26 O 33/02 - wird auf ihre Kosten zurückgewiesen.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Die Beklagte darf die Zwangsvollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 50.000,-- EUR abwenden, wenn nicht der Kläger vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Beiden Parteien wird gestattet, die Sicherheitsleistung auch durch schriftliche, unwiderrufliche, unbedingte und unbefristete Bürgschaft eines im Inland zum Geschäftsbetrieb befugten Kreditinstituts zu erbringen.

Die Revision wird nicht zugelassen.

B e g r ü n d u n g :

I.

1

2

3

Die Beklagte, die Firma R. Ltd. betreibt ein Luftfahrtunternehmen. Kunden der Beklagten buchen ihre Tickets in aller Regel über das Internet. Bei der Buchung haben sie Gelegenheit, von den nachfolgend wiedergegebenen "R.-VERTRAGSBEDINGUNGEN" Kenntnis zu nehmen:

Im dritten Spiegelstrich dieser "R.-Vertragsbedingungen" heißt es u.a., die Beförderung und andere vom jeweiligen Luftfrachtträger geleistete Dienste unterlägen den Allgemeinen Beförderungsbedingungen des Luftfrachtführers sowie verwandten Bestimmungen, die einen Bestandteil derselben bildeten und auf Anfrage über die Büros des Luftfrachtführers erhältlich seien. Diese in Bezug genommenen Allgemeinen Beförderungsbedingungen sind auch im Internet nachlesbar, allerdings nur in englischer Sprache. In ihren vorstehend wiedergegebenen "R.-Vertragsbedingungen" verwendet die Beklagte im drittletzten Spiegelstrich u.a. drei AGB-Klauseln, die der Kläger - die Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e.V. in F. - wegen Verstoßes gegen die Vorschriften der §§ 307 ff. BGB als unwirksam erachtet. Es handelt sich dabei um folgende, nachfolgend auch als "1., 2. und 3. Klausel" bezeichnete Beförderungsbedingungen:

1. 5

"... jedoch sind alle im Ticket, Flugplan und anderweitig angegebenen Zeiten nicht garantiert und bilden keinen Bestandteil dieses Vertrages."

2. 7

"Der Luftfrachtführer kann ohne vorherige Ankündigung alternative Luftfrachtführer oder Fluggeräte verwenden und darf, wo erforderlich, auf dem Flugschein ausgewiesene Zwischenlandeorte ändern oder auslassen."

3. 9

"Der Luftfrachtführer übernimmt keine Verantwortung für das Erreichen von Anschlussflügen"

Das Landgericht hat der Klage hinsichtlich dieser in zweiter Instanz noch in Streit stehenden Klauseln stattgegeben. Zur Begründung seiner Entscheidung, auf die wegen der weiteren Einzelheiten, auch des weiteren Sachvortrags der Parteien, verwiesen wird (Bl. 156 ff. d.A.), hat es unter Hinweis auf die u.a. in BGHZ 86, 284 ff. = ZIP 1983, 317 ff. = WM 1983, 360 ff. = NJW 1983, 1322 ff. = MDR 1983, 480 f. veröffentlichte Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 20.01.1983 - VII ZR 105/81 - im wesentlichen ausgeführt, bei den streitgegenständlichen Bedingungen handele es sich um der Inhaltskontrolle unterliegende Allgemeine Beförderungsbedingungen, die wegen Verstoßes gegen § 309 Nr. 7 b BGB n.F. (Klauseln 1 und 3) und § 308 Nr. 4 BGB n.F. (2. Klausel) unwirksam seien.

Gegen diese Entscheidung wendet sich die Beklagte mit ihrer Berufung. Sie beantragt sinngemäß, 12

die angefochtene Entscheidung teilweise zu ändern und die Klage abzuweisen, soweit die vorstehend umschriebenen Klauseln in Rede stehen. 13

Der Kläger beantragt, 14

die Berufung der Beklagten zurückzuweisen. 15

16

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes, insbesondere die von der Beklagten vorgetragenen Rechtsansichten, wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen, die sämtlich Gegenstand der mündlichen Verhandlung waren.

II.

17

Die in formeller Hinsicht einwandfreie und insgesamt zulässige Berufung der Beklagten hat in der Sache keinen Erfolg. Vielmehr hat das Landgericht zutreffend darauf abgestellt, dass der Bundesgerichtshof in seiner vorgenannten Entscheidung vom 20.01.1983 (a.a.O.) nahezu alle sich auch im Streitfall stellenden Fragen bereits entschieden und die Beklagte nichts vorgetragen hat, das Anlass geben könnte, die Richtigkeit der damaligen, inhaltsgleichen Fragen betreffenden Entscheidung des Bundesgerichtshofs in Frage zu stellen.

18

1.

19

Die Beklagte legt allen von ihr abgeschlossenen Beförderungsverträgen die aus Seiten 3 und 4 dieses Urteils ersichtlichen R.-Vertragsbedingungen zugrunde. Diese Vertragsbedingungen sind vorformulierte Vertragsbedingungen und damit Allgemeine Geschäftsbedingungen im Sinne des § 305 Abs. 1 Satz 1 BGB. Sie unterliegen deshalb der Inhaltskontrolle nach §§ 307 ff. BGB. Dabei ist es nicht von Bedeutung, dass diese Beförderungsbedingungen nach dem Vortrag der Beklagten im wesentlichen bestimmten Empfehlungen der I. A. T. A. (I.) entsprechen sollen, was allerdings schon insoweit unrichtig ist, als die I.-Empfehlungen möglicherweise in den in Spiegelstrich 3 der R.-Vertragsbedingungen in Bezug genommenen Allgemeinen Beförderungsbedingungen Widerklang gefunden haben, nicht aber in den hier in Rede stehenden R.-Vertragsbedingungen. Darauf kommt es indes nicht an, weil - wie der Bundesgerichtshof bereits in seiner vorerwähnten Entscheidung vom 20.01.1983 ausgeführt hat - die von der I. empfohlenen und ggf. vereinbarten Beförderungsbedingungen keine Rechtsnormen sind, und zwar schon deshalb nicht, weil die I. als Zusammenschluss von Luftverkehrsunternehmen kein Völkerrechtssubjekt, sondern ein internationaler nichtstaatlicher Verband ist. Sie kann Völkerrechtsnormen nicht setzen. Der Senat teilt im übrigen auch die Auffassung des Bundesgerichtshofs, dass der Umstand, dass in diesem Verband über die von den einzelnen Staaten betriebenen Luftverkehrsgesellschaften nahezu ausschließlich Staaten zusammengeschlossen sind, für die Rechtsnatur der Beförderungsbedingungen ohne Bedeutung ist. Die Empfehlungen der I. binden nur ihre Mitglieder, sie haben keine Außenwirkungen, können nicht als Völkergewohnheitsrecht angesehen werden und werden erst dann Teil der zwischen den einzelnen I.-Mitgliedern mit den Fluggästen abgeschlossenen Beförderungsverträge, wenn die jeweilige Luftverkehrsgesellschaft, wozu sie als I.-Mitglied verpflichtet ist, die Beförderungsbedingungen zu ihren Bedingungen erklärt, sie den Beförderungsverträgen zugrundegelegt hat und dem zwingend es Recht nicht entgegensteht.

20

2.

21

Sind demnach auf den I.-Beförderungsbedingungen beruhende Allgemeine Beförderungsbedingungen der Beklagten als allgemein formulierte Regeln typische Allgemeine Geschäftsbedingungen, die der gerichtlichen Inhaltskontrolle nach den Regelungen der die Vorschriften des damaligen AGBG ersetzenden Bestimmungen der §§ 307 ff. BGB unterliegen, vermag hieran auch die weltweite Verwendung bestimmter Allgemeiner Beförderungsbedingungen und die damit beabsichtigte Rechtseinheitlichkeit nichts zu ändern. Abgesehen davon, dass es in tatsächlicher Hinsicht zweifelhaft erscheint,

22

ob - wie die Beklagte behauptet - eine Vielzahl von Fluggesellschaften im Kern inhaltsgleiche Allgemeine Beförderungsbedingungen verwenden, sieht der Senat im Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 20.01.1983, a.a.O.) keinen Anlass, die Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Beklagten von einer Inhaltskontrolle durch die Gerichte auszunehmen, nur weil sie im internationalen Bereich durchgängig Verwendung gefunden haben könnten. Denn der mit den Bestimmungen der §§ 305 ff. BGB bezweckte Schutz des Verbrauchers sowie der Zweck des Gesetzes, den Rechtsverkehr von unwirksamen Allgemeinen Geschäftsbedingungen freizuhalten, gebietet es, auch solche Klauseln einer gerichtlichen Kontrolle zu unterwerfen, die inhaltsgleich als Allgemeine Geschäftsbedingungen in anderen Ländern gelten. Das inländische Interesse an einem wirksamen und unbeschränkten Verbraucherschutz geht in diesem Fall dem Streben nach internationaler Rechtseinheitlichkeit vor (BGH a.a.O.).

3. 23

Im übrigen hat der Bundesgerichtshof (a.a.O.) zu Recht ausgeführt, dass und aus welchen Gründen die gerichtliche Überprüfung von Allgemeinen Beförderungsbedingungen nach dem AGBG und damit jetzt nach den inhaltsgleichen Bestimmungen der §§ 307 ff. BGB nicht deshalb ausgeschlossen ist, weil die Beförderungsbedingungen der Vorgabe des Luftverkehrsgesetzes entsprechend vom Bundesministerium für Verkehr genehmigt worden sind. Der Senat schließt sich den Ausführungen des Bundesgerichtshofs ausdrücklich an, auch soweit er ausgeführt hat, dass und warum die Bestimmungen des Warschauer Abkommens in der Fassung von Den Haag 1955 den Rechtscharakter der Allgemeinen Beförderungsbedingungen als Allgemeine Geschäftsbedingungen unberührt lassen. 24

4. 25

Die vom Kläger beanstandeten Klauseln verstoßen allesamt gegen die Bestimmungen der §§ 307 ff. BGB, sie sind daher unwirksam und dürfen folglich von der Beklagten in Zukunft nicht mehr verwendet werden. 26

a. 27

Die mit der Klage angegriffene Klausel Nr. 1 28

"...jedoch sind alle im Ticket, Flugplan und anderweitig angegebenen Zeiten nicht garantiert und bilden keinen Bestandteil dieses Vertrages." 29

ist ebenso wie die Klausel Nr. 3 30

"Der Luftfrachtführer übernimmt keine Verantwortung für das Erreichen von Anschlussflügen" 31

aus den vom Bundesgerichtshof in seiner vorgenannten Entscheidung vom 20.01.1983 genannten und vom Landgericht aufgegriffenen Gründen wegen Verstoßes gegen § 309 Nr. 7 b BGB n.F. unwirksam. Denn mit dieser Klausel schließt die Beklagte jede Haftung für besondere Verspätungsschäden aus. Wer - wie die Beklagte - keine Verantwortung für das Erreichen von Anschlussflügen übernimmt, bringt damit zu Ausdruck, dass er für die Schäden, die sich aus nicht eingehaltenen Flugzeiten und dem dadurch bedingten Nichterreichen von Anschlüssen ergeben, nicht einstehen will. Aufgrund der im Flugplan und dem Flugschein angegebenen Ankunftszeiten macht die Beklagte deutlich, dass sie die Beförderung des Fluggastes zu einer bestimmten Zeit übernimmt. Der Fluggast bucht gerade deshalb einen im Flugplan aufgeführten Flug, um nach der vorgesehenen Ankunftszeit einen 32

Termin wahrnehmen oder einen bestimmten Anschluss zu erreichen. Es gehört deshalb zum Inhalt der von der Beklagten geschuldeten Leistungspflicht, Anschlüsse anderer Fluglinien zu ermöglichen, selbst wenn der Fluggast beabsichtigt, sich z.B. vom Flughafen H. nach F. zu begeben, um von dort aus mit einer anderen Fluggesellschaft weiterzufliiegen. Die mit den Klagen beanstandeten beiden Klauseln, die eine Haftung der Beklagten generell ausschließen, verstoßen deshalb jedenfalls gegen § 309 Nr. 7 b BGB n.F., weil sie nach den im Verbandsprozess nach §§ 1 Nr. 3 UKlaG (früher: § 13 AGBG) geltenden Grundsatz der kundenfeindlichsten Auslegung (vgl. dazu BGH NJW 2003, 1237, 1238 und BGH NJW 1999, 276, 277 f.) dahin verstanden werden können und auch verstanden werden, dass damit jede Haftung für besondere Verspätungsschäden ausgeschlossen sein soll, selbst wenn der Schaden grob fahrlässig oder gar vorsätzlich herbeigeführt worden ist. Soweit die Beklagte in diesem Zusammenhang und auch im Zusammenhang mit der weiter angegriffenen Klausel 3. die Auffassung vertreten hat, die "R.-Vertragsbedingungen" seien nur eine Kurzform der geltenden Allgemeinen Beförderungsbedingungen, auf die im Spiegelstrich 3 verwiesen werde und die deshalb berücksichtigt werden müssten, vermag sich der Senat dem nicht anzuschließen. Denn so, wie die Beklagte ihren Hinweis auf die Allgemeinen Beförderungsbedingungen in Spiegelstrich 3 ihrer Vertragsbedingungen gedeutet wissen möchte, versteht der Leser ihn nicht. Die "R.-Vertragsbedingungen" werden aus der Sicht der (potentiell) angesprochenen Kunden der Beklagten nicht für eine Kurzwiedergabe der Allgemeinen Beförderungsbedingungen gehalten. Selbst derjenige Leser, der den Hinweis auf die Allgemeinen Beförderungsbedingungen, die im übrigen ausschließlich in englischer Sprache im Internet aufgefunden werden können, liest, kann den Hinweis auf die Geltung der Allgemeinen Beförderungsbedingungen nur so verstehen, dass diese gelten sollen, aber nur ungeachtet der nachfolgenden "R.-Vertragsbedingungen". Derjenige Verbraucher, der liest, Flugpläne könnten ohne vorherige Ankündigung geändert werden, der Luftfrachtführer übernehme keine Verantwortung für das Erreichen von Anschlussflügen, hat aber keinen Grund zu der Annahme, in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen, die in Spiegelstrich 3 in Bezug genommen worden sind, könnten diese Klauseln eine nähere inhaltliche Ausgestaltung erfahren haben.

b.	33
Die mit der Klage angegriffene Klausel Nr. 2	34
"Der Luftfrachtführer kann ohne vorherige Ankündigung alternative Luftfrachtführer oder Fluggeräte verwenden und darf, wo erforderlich, auf dem Flugschein ausgewiesene Zwischenlandeorte ändern oder auslassen."	35
ist wegen Verstoßes gegen § 308 Nr. 4 BGB n.F. (früher: § 10 Nr. 4 AGBG) unwirksam, weil sie es dem Verwender ermöglicht, die versprochene Leistung zu ändern oder von ihr abzuweichen, obwohl das für den anderen Teil unzumutbar ist. Mit Recht hat der Bundesgerichtshof in seiner vorgenannten Entscheidung vom 20.01.1983 in dieser Klausel einen typischen Leistungsänderungsvorbehalt gesehen, der gegen § 10 Nr. 4 AGBG (und damit jetzt gegen § 308 Nr. 4 BGB n.F.) verstößt. Denn indem die Klausel der Beklagten völlig einseitig das Recht auf Leistungsänderung einräumt, nimmt sie auf die Interessen der Fluggäste, die sich aus bestimmten Gründen für eine festgelegte Route oder eine bestimmte Fluggesellschaft entschieden haben, nicht hinreichend Rücksicht. Den Interessen der Flugpassagiere, für die die Änderungen und Abweichungen von der versprochenen Leistung nach § 308 Nr. 4 BGB n.F. zumutbar sein müssen, wird insbesondere nicht dadurch Rechnung getragen, dass die Änderungen unter dem Vorbehalt der "Erforderlichkeit" stehen. Denn solche Änderungen stellen erhebliche Abweichungen von der versprochenen Leistung	36

dar, die für die Fluggäste auch unter Berücksichtigung der Interessen der Beklagten nicht ohne weiteres zumutbar sind. Im übrigen ist es auch hier so, dass die Beklagte nach dem vorerwähnten, im Verbandsprozess geltenden Grundsatz der kundenfeindlichsten Auslegung den Fluggast nach Gutdünken auf einen anderen Luftfrachtführer oder ein anderes Fluggerät verweisen und Zwischenlandeorte ändern oder auslassen könnte, ohne entgegenstehenden Interessen ihrer Fluggäste auch nur im Ansatz Rechnung zu tragen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 711, 108 ZPO. Die Voraussetzung für eine Zulassung der Revision nach § 543 Abs. 1 und Abs. 2 ZPO liegen nicht vor. Der Bundesgerichtshof hat in seiner Entscheidung vom 20.01.1983 (a.a. O.) alle streitentscheidenden Fragen bereits geprüft und wie vorstehend wiedergegeben entschieden. Die tatsächlichen Verhältnisse in dem hier in Rede stehenden Markt haben sich seit dieser Entscheidung nicht maßgeblich geändert. Der Rechtssache kommt deshalb weder grundsätzliche Bedeutung zu, noch erfordern Belange der Rechtsfortbildung oder der Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine (erneute) Entscheidung durch den Bundesgerichtshof. 37

Der Wert der mit diesem Urteil verbundenen Beschwerde der Beklagten übersteigt den Betrag von 20.000,-- EUR. 38