



# BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

## URTEIL

X ZR 5/15

in dem Rechtsstreit

Verkündet am:  
16. Februar 2016

Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin  
der Geschäftsstelle

Der X. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 16. Februar 2016 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Meier-Beck, die Richter Dr. Grabinski und Hoffmann, die Richterin Schuster und den Richter Dr. Deichfuß

für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel der Beklagten werden das Urteil des 13. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Celle vom 18. Dezember 2014 aufgehoben und das Urteil der 18. Zivilkammer des Landgerichts Hannover vom 21. Januar 2014 abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Rechtsstreits.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Der Kläger, ein in die Liste qualifizierter Einrichtungen nach § 4 UKlaG eingetragener Verbraucherverband, verlangt von der Beklagten, die über das Internet von einem konzernangehörigen Unternehmen oder anderen Luftfahrtunternehmen durchgeführte Flugbeförderungsdienstleistungen anbietet, es beim Abschluss von Luftbeförderungsverträgen mit Verbrauchern zu unterlassen, folgende Allgemeine Geschäftsbedingung zu verwenden:

"Mit Zustandekommen des Vertrags werden sämtliche Zahlungen sofort fällig."

2 Das Landgericht hat der Beklagten die Verwendung der Klausel untersagt und sie zur Erstattung der Abmahnkosten nebst Zinsen verurteilt. Die Berufung der Beklagten ist erfolglos geblieben. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt die Beklagte ihren Klageabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

3 Die zulässige Revision hat Erfolg.

4 I. Das Berufungsgericht hat seine Entscheidung im Wesentlichen wie folgt begründet:

5 Die eine Vorleistungspflicht des Verbrauchers begründende Allgemeine Geschäftsbedingung sei nach § 307 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1 BGB unwirksam. Sie weiche sowohl vom gesetzlichen Leitbild der Vorleistungspflicht des Werkunternehmers (§ 641 Abs. 1 Satz 1 BGB) als auch vom Grundsatz der Leistungserfüllung Zug um Zug (§ 320 BGB) ab. Die Beklagte verkaufe nicht lediglich ein Recht auf eine Flugbeförderungsleistung durch eine Fluggesellschaft, sondern verpflichte sich selbst, Luftbeförderungsleistungen zu erbringen, wobei sie sich zur Erfüllung eines ausführenden Luftfrachtführers bediene. Der Luftbeförderungsvertrag sei als Werkvertrag zu qualifizieren. Die Abweichung vom gesetzlichen Leitbild trage indes den berechtigten Interessen des Kunden nicht hinreichend Rechnung.

6 Zwar verfüge der Kunde mit den Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG)

Nr. 295/91 (ABl. EU L 46 S. 1 vom 17. Februar 2004, nachfolgend: Fluggastrechteverordnung oder FluggastrechteVO) über ein gewisses Druckmittel gegenüber dem Luftfahrtunternehmen, um die Erbringung der Leistung sicherzustellen. Ebenso werde der sich für den Kunden ergebende Nachteil in Form von Liquiditäts- und Zinseinbußen durch den Umstand ausgeglichen, dass der Kunde sich bei einer frühzeitigen Buchung aus den nur begrenzt zur Verfügung stehenden Kapazitäten die ihm genehme Leistung zu einem möglichst guten Preis sichere. Allerdings habe der Kunde das volle Risiko einer Insolvenz des Luftfahrtunternehmens zu tragen, ohne wie im Reisevertragsrecht durch einen Sicherungsschein abgesichert zu sein.

7 Weder das Interesse der Beklagten an der Geringhaltung des Verwaltungs- und Abrechnungsaufwands noch deren Vorlaufkosten rechtfertigten das dem Kunden mit der Vorauszahlungspflicht aufgebürdete Insolvenzrisiko. Das allgemeine Geschäfts- und Investitionsrisiko habe typischerweise der Unternehmer zu tragen.

8 II. Diese Beurteilung hält der revisionsrechtlichen Nachprüfung nicht stand. Die Klage erweist sich vielmehr als unbegründet.

9 1. Vorauszahlungsbestimmungen in Allgemeinen Geschäftsbedingungen eines Luftbeförderungsvertrags unterliegen nach § 307 Abs. 3 Satz 1 BGB der Inhaltskontrolle, da durch sie von Rechtsvorschriften abweichende oder diese ergänzende Regelungen vereinbart werden. Die angegriffene Vorauszahlungsklausel erweist sich entgegen der Beurteilung des Berufungsgerichts als wirksam. Durch ihre Verwendung werden die Verbraucher als Vertragspartner der Beklagten nicht entgegen den Geboten von Treu und Glauben unangemessen benachteiligt (§ 307 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Nr. 1 BGB).

10 2. § 309 Nr. 2 Buchst. a BGB, wonach in Allgemeinen Geschäftsbedingungen eine Bestimmung unwirksam ist, durch die das Leistungsverweige-

rungsrecht, das dem Vertragspartner des Verwenders nach § 320 BGB zusteht, ausgeschlossen oder eingeschränkt wird, findet keine Anwendung (vgl. zu § 11 Nr. 2a AGBG: BGH, Urteil vom 12. März 1987 - VII ZR 37/86, BGHZ 100, 157, 161).

11           3.     Eine Vorauszahlungsklausel ist nicht mit wesentlichen Grundgedanken des Personen(luft)beförderungsrechts unvereinbar (§ 307 Abs. 2 Nr.1 BGB).

12           a)     Ein auf die entgeltliche (Luft-)Beförderung von Personen gerichteter Vertrag ist allerdings nach allgemeiner Auffassung als Werkvertrag zu qualifizieren (vgl. BGH, Urteil vom 21. Dezember 1973 - IV ZR 158/72, BGHZ 62, 71, 75 ff.; Urteil vom 24. Juni 1969 - VI ZR 48/67, NJW 1969, 2014, 2015; Palandt/Sprau, BGB, 75. Aufl., Einf. v. § 631 Rn. 17a; Staudinger/Peters/Jacoby, BGB, Neubearb. 2014, Vorbem. zu §§ 631 ff. Rn. 76; MünchKommBGB/Tonner, 6. Aufl., Nach § 651 Rn. 1; Schmidt, Handelsrecht, 6. Aufl., S. 1102; Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, 4. Aufl., S. 549; Ruhwedel, Der Luftbeförderungsvertrag, 3. Aufl., S. 130 f.). Das Werkvertragsrecht sieht keine Vorleistungspflicht des Bestellers, welche das Gebot, gegenseitige Verträge Zug um Zug abzuwickeln (§§ 320, 322 BGB), verdrängt, sondern vielmehr eine Vorleistungspflicht des Werkunternehmers vor. Gemäß § 641 Abs. 1 Satz 1 und § 646 BGB ist der Werklohn erst bei Abnahme oder Vollendung der Leistung des Werkunternehmers zu entrichten.

13           b)     Diese gesetzliche Regelung kann jedoch das Leitbild des Personenbeförderungsvertrages, an dem sich eine allgemeine Geschäftsbedingung messen lassen müsste, allenfalls mit erheblichen Einschränkungen bestimmen. Der Gesetzgeber des Bürgerlichen Gesetzbuchs hat zwar im Besonderen Schuldrecht in Titel 9 (Werkvertrag und ähnliche Verträge) nur für den Reisevertrag ein eigenständiges Regelungswerk geschaffen. Gleichwohl weist (aber)

auch der Personenbeförderungsvertrag Besonderheiten auf, denen bei der Bestimmung des gesetzlichen Leitbilds Rechnung getragen werden muss.

- 14           aa) Wie das Berufungsgericht nicht verkennt, korrespondiert mit der Vorleistungspflicht des Werkunternehmers in der vom Gesetzgeber zugrunde gelegten typischen Situation das Recht des Werkunternehmers, das Werkstück nur gegen Zahlung des Werklohns herauszugeben. Ihm steht unter den Voraussetzungen des § 647 BGB ein Unternehmerpfandrecht zu, er kann unter den Voraussetzungen des § 648 BGB die Einräumung einer Sicherungshypothek verlangen, und er kann unter den Voraussetzungen des § 648a BGB Sicherheit für die von ihm zu erbringenden Bauleistungen beanspruchen. Auf einen Vertrag, der die Lieferung herzustellender oder zu erzeugender beweglicher Sachen zum Gegenstand hat, finden nach § 651 BGB in erster Linie und bei vertretbaren Sachen ausschließlich die Vorschriften über den Kauf und die §§ 640, 646 BGB mithin keine Anwendung. Schließlich hat der Werkunternehmer unter den Voraussetzungen des § 632a BGB einen Anspruch auf Abschlagszahlungen gegen den Besteller.
- 15           Ähnlich wie dem Werkunternehmer steht auch dem Frachtführer nach § 440 Abs.1 HGB für alle Forderungen aus dem Frachtvertrag ein Pfandrecht an dem ihm zur Beförderung übergebenen Gut zu.
- 16           bb) Bei der Personenbeförderung besteht demgegenüber kein Sicherungsrecht für den Vergütungsanspruch des Unternehmers. Dementsprechend wäre der Unternehmer ungesichert mit der Gefahr von Zahlungsausfällen in erheblicher Größenordnung belastet, sähe man ihn grundsätzlich als vorleistungspflichtig an, was umso schwerer wöge, als denjenigen, der Personenbeförderungsleistungen öffentlich anbietet, in der Regel eine Beförderungspflicht trifft, wie sie in § 10 AEG und ebenso in § 21 Abs. 2 Satz 3 LuftVG vorgesehen ist. Zudem kann bei der Personenbeförderung eine Parallelität der vertraglichen Leistungen im Sinne des § 320 BGB nicht erreicht werden. Um eine zeitnahe

und zügige Erfüllung des Beförderungsvertrags zu ermöglichen, ist es erforderlich, dass eine der Vertragsparteien in Vorleistung tritt. Diese Verpflichtung trifft in der Regel den Fahr- oder Fluggast, denn eine Abwicklung des Personenbeförderungsvertrags dergestalt, dass das Beförderungsentgelt erst nach Vollen- dung des Werks, mithin bei Ankunft am Zielort gezahlt wird, wäre, wie auch die Revision nicht verkennt, beim Massengeschäft der Fahr- oder Fluggastbeförde- rung im Linienverkehr kaum praktikabel.

17

c) Dieser vom allgemeinen Werkvertragsrecht abweichenden Be- sonderheit des Personenbeförderungsvertrags hat auch der Gesetzgeber ver- schiedentlich Rechnung getragen. So ist die Vorauszahlung des Beförderungs- preises im Recht der Eisenbahnbeförderung ausdrücklich vorgesehen (vgl. Art. 4 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. EU L 315 S. 14 vom 3. Dezember 2007) i.V.m. An- hang I, Titel II, Art. 8 Abs. 1 COTIF). Auch bei der Luftbeförderung zeigen die Regelungen zur Erstattung des Flugpreises nach Art. 8 FluggastrechteVO ins- besondere in den Fällen der Nichtbeförderung oder Annullierung eines Fluges, dass das Unionsrecht davon ausgeht, dass der Flugpreis vor Flugantritt gezahlt wird. Nichts anderes gilt für das nationale Recht. In der Begründung des Ge- setzentwurfs der Bundesregierung zu § 9 Nr. 2 AGBG wird der Verzicht auf ein gesetzliches Verbot der formularmäßigen Vereinbarung einer Vorleistungs- pflicht damit begründet, dass derartiges zu weit gehe, "zumal in vielen Berei- chen die technische Abwicklung des Vertrags ohne Vorleistungen kaum vor- stellbar wäre (Eintrittskarten, Fahrkarten)" (BT-Drucks. 7/3919, S. 28). Die gän- gige Redeweise vom "Kauf" einer Fahrkarte spiegelt den Umstand wieder, dass bei der Personenbeförderung der Erwerb der in der Fahrkarte "verkörperten" Berechtigung zur Inanspruchnahme der Beförderungsleistung regelmäßig Zug um Zug gegen Zahlung des Fahrpreises erfolgt und damit die Vorleistung nicht vom Unternehmer, sondern vom Fahrgast erbracht wird.

18 d) Schließlich werden die Besonderheiten des Personen(luft)beförderungsvertrags, die vom werkvertraglichen Leitbild abweichen, auch in der über die International Air Transport Association (IATA) weltweit etablierten internationalen Buchungs- und Abrechnungspraxis abgebildet, zu denen, wovon das Berufungsgericht unbeanstandet ausgegangen ist, auch die Praxis der Vorauskasse für Flüge im globalen Buchungs- und Reservierungssystem gehört.

19 4. Vor diesem Hintergrund hält eine Vorauszahlungsklausel in einem Luftbeförderungsvertrag, die die sofortige Fälligkeit des Flugpreises unabhängig von dessen Höhe auch bei erst Monate später anstehenden Flügen vorsieht, der Wirksamkeitskontrolle bei Abwägung der Interessen der Vertragspartner stand. Denn die vom Leitbild der gesetzlichen Regelungen abweichende Vorleistungspflicht des Kunden kann sich auf sachliche Gründe stützen.

20 a) Eine Vorleistungspflicht in Allgemeinen Geschäftsbedingungen kann wirksam vereinbart werden, wenn sie durch einen sachlichen Grund gerechtfertigt ist, der bei Abwägung mit den hierdurch für den Vertragspartner entstehenden Nachteilen Bestand hat (st. Rspr.; BGH, Urteil vom 9. Dezember 2014 - X ZR 85/12, BGHZ 203, 335 Rn. 23; Urteil vom 4. März 2010 - III ZR 79/09, BGHZ 184, 345 Rn. 12; Urteil vom 24. September 2002 - KZR 38/99, GRUR 2003, 542, 543; Urteil vom 10. März 1999 - VIII ZR 204/98, BGHZ 141, 108, 114).

21 b) Unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Personenbeförderungsvertrags und vor dem Hintergrund des Unionsrechts, dem die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft (Art. 2 Buchst. c FluggastrechteVO, Art. 2 Nr. 11 VO (EG) Nr. 1008/2008) unterworfen sind, widerspricht die beanstandete Regelung nicht einem angemessenen Interessenausgleich. Die gebotene Interessenabwägung erfordert es entgegen der Auffassung des Klägers und von Teilen des Schrifttums (Staudinger, RRa 2014, 58-63; Tamm, RRa 2015, 109, 112)



insbesondere nicht, die Vorauszahlungsmodalitäten in Allgemeinen Geschäftsbedingungen auf eine Anzahlung bei Vertragsschluss (in Höhe von regelmäßig 20 % des Flugpreises) und eine Restzahlung (höchstens 30 Tage) vor Flugantritt zu beschränken, wie dies der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zum Reisevertragsrecht entspräche (BGHZ 203, 335).

22           aa) In der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist anerkannt, dass der Reiseveranstalter in seinen Allgemeinen Geschäftsbedingungen die Vorauszahlung des Reisepreises vorsehen kann (BGHZ 203, 335 Rn. 24; BGH, Urteil vom 20. Juni 2006 - X ZR 59/05, RRa 2006, 256 Rn. 10; BGHZ 100, 157, 164 f.). Beschränkungen bei der Vereinbarung einer Vorauszahlungspflicht des Reisenden unterliegt er nur insoweit, als er den vollen Reisepreis grundsätzlich erst 30 Tage vor Reiseantritt verlangen und bei einer bei Vertragsschluss fälligen Anzahlung grundsätzlich keinen Betrag beanspruchen darf, der 20 % des Reisepreises übersteigt. Auch insoweit hat der Bundesgerichtshof jedoch anerkannt, dass vom Reiseveranstalter zu erbringende höhere Vorleistungen, insbesondere in Gestalt der Erfüllung von Forderungen der Leistungsträger, deren sich der Reiseveranstalter für die Erbringung der Reiseleistungen bedient, auch eine höhere Anzahlungsquote rechtfertigen können (BGHZ 203, 335 Rn. 28); als solche Vorleistungen sind insbesondere die Kosten einer Luftbeförderung in Betracht gezogen worden (BGHZ 203, 335 Rn. 33).

23           bb) Bei sofortiger Zahlung des Flugpreises verliert der Fluggast die Einrede des nicht erfüllten Vertrags, d.h. das Recht, die ihm obliegende Zahlung bis zur Bewirkung der Gegenleistung zu verweigern (§ 320 Abs. 1 BGB). Wie beim Reisevertrag wäre aber ein solches Leistungsverweigerungsrecht faktisch regelmäßig ohne Bedeutung. Auch der Fluggast könnte das Leistungsverweigerungsrecht nicht ausüben, weil er typischerweise keinen Einblick in die Flugvorbereitungen des Luftfahrtunternehmens hat (vgl. zum Reisevertrag BGHZ 203, 335 Rn. 28; BGHZ 100, 157, 167). Anders als im Reisevertrags-

recht besteht jedoch bei Luftbeförderungsverträgen im Anwendungsbereich der Fluggastrechteverordnung aufgrund der darin gewährten unabdingbaren Mindestrechte der Fluggäste im Falle der Nichtbeförderung, Annullierung oder großen Verspätung, namentlich des pauschalen Ausgleichsanspruchs nach Art. 7, ein unionsrechtlicher Mechanismus, der unabhängig von einem individuellen Leistungsverweigerungsrecht präventiv auf die Luftfahrtunternehmen einwirkt und diese zur Einhaltung der Flugplanung und Erbringung der vertraglichen Beförderungsleistung anhält.

24           cc)    Es verbleibt der Umstand, dass der Fluggast bei einer vollständigen und sofortigen Vorauszahlung des Flugpreises - worauf der Kläger zutreffend hinweist - einen Liquiditätsnachteil erleidet und das volle Risiko der Leistungsunfähigkeit seines Vertragspartners zu tragen hat, das nicht, wie im Reisevertragsrecht gemäß § 651k BGB, durch eine obligatorische Sicherstellung der Flugpreisrückerstattung im Insolvenzfall kompensiert wird. Beide Gesichtspunkte sind nicht ohne Gewicht, vermögen jedoch im Ergebnis keine Unbilligkeit der angegriffenen Klausel zu begründen.

25           (1)    Zunächst ist zu berücksichtigen, dass die Berechtigung der Beklagten nicht in Frage steht, den vollen Flugpreis 30 Tage vor Abflug fällig zu stellen. Insoweit ist die Überwälzung des Liquiditätsverlustes wie des Insolvenzrisikos ohnedies unvermeidlich. Hinzu kommt, dass Beförderungsverträge im Land- wie im Luftverkehr ohnehin häufig relativ kurzfristig geschlossen werden. Die verbleibenden Risiken rechtfertigen es nicht, je nach Buchungszeitpunkt eine Abweichung von der Regel für geboten zu halten, dass der Preis für den Flugschein wie für die Fahrkarte "beim Kauf" verlangt werden darf.

26           (2)    Das Risiko, dass bei einer Insolvenz der Beklagten die Flugleistung nicht erbracht würde, ist für den Kunden als gering zu bewerten. Ihm wird bei der Buchung durch Übermittlung der Flugbuchungsnummer ein hinreichendes Äquivalent für seine Vorauszahlung gegeben. Damit erhält der Fluggast

gleichsam als Flugscheinersatz einen Berechtigungsnachweis über den für ihn von der Beklagten im Wege eines Vertrags zugunsten Dritter begründeten unmittelbaren Anspruchs auf Beförderung gegenüber dem ausführenden Luftfahrtunternehmen und kann davon ausgehen, dass dieses seiner Beförderungspflicht nachkommt (vgl. zu qualifizierten Reiseunterlagen als hinreichende Sicherheit im Reisevertragsrecht BGHZ 100, 169 ff.).

27

(3) Schließlich ist das Risiko der Insolvenz bei einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durch die unionsrechtlichen Zulassungs- und Aufsichtsbestimmungen im Vergleich zu einem Unternehmen, das keiner staatlichen Aufsicht unterliegt, deutlich verringert. Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit eines in der Europäischen Union niedergelassenen Luftfahrtunternehmens gehört gemäß Art. 4, 5 VO (EG) Nr. 1008/2008 zu den Schwerpunkten des Verfahrens bei der Erteilung einer Betriebsgenehmigung. Um die Gültigkeit der Genehmigung aufrechtzuerhalten, unterliegt das Luftfahrtunternehmen der staatlichen Überwachung und ist jederzeit verpflichtet, seine finanzielle Leistungsfähigkeit nachzuweisen (Art. 8, 9 VO (EG) Nr. 1008/2008). Erscheinen die finanziellen Bedingungen für eine Aufrechterhaltung des Betriebs nicht gesichert, hat die Genehmigungsbehörde - nicht zuletzt zur Verringerung des Risikos für Fluggäste (Erwägungsgrund 6 der VO (EG) Nr. 1008/2008) - die Betriebsgenehmigung auszusetzen oder zu widerrufen.

28

(4) Sowohl der Unions- als auch der nationale Gesetzgeber halten im Bereich des Personenbeförderungsrechts durch spezielle Unionsvorschriften, namentlich die Fluggastrechteverordnung und die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008, einen ausreichenden Verbraucherschutz für gewährleistet. Dies folgt aus Erwägungsgrund 27 der Verbraucherrechterichtlinie (Richtlinie 2011/83/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2011 über die Rechte der Verbraucher, zur Abänderung der Richtlinie 93/13/EWG des Rates und der Richtlinie 1999/44/EG des Europäischen Parla-

ments und des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 85/577/EWG des Rates und der Richtlinie 97/7/EG des Europäischen Parlaments und des Rates; ABl. EU L 304 S. 64 vom 22. November 2011), wonach die Beförderung von Personen vom Geltungsbereich der Richtlinie ausgenommen sein sollte, weil sie bereits im Rahmen anderer Unionsvorschriften geregelt werde, beziehungsweise, was den öffentlichen Verkehr und Taxis betrifft, auf nationaler Ebene geregelt sei. Infolge der Umsetzung der Richtlinie fällt im nationalen Recht die Beförderung von Personen nicht unter den Anwendungsbereich des Untertitels über besondere Vertriebsformen, "da hier europarechtliche Vorgaben, etwa bei Fluggastrechten und öffentlich-rechtliche Regelungen einen ausreichenden Schutz bieten" (Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Umsetzung der Verbraucherrechterichtlinie und zur Änderung des Gesetzes zur Regelung der Wohnungsvermittlung; BT-Drucks. 17/12637, S. 47 zu § 312 Abs. 2 Nr. 5 BGB).

29 (5) Im Ergebnis nichts anderes gilt für Luftbeförderungsverträge, bei denen sich die Beklagte eines ausführenden Luftfahrtunternehmens eines Drittlandes als Erfüllungsgehilfen bedient.

30 Wie die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind auch diejenigen eines Drittlandes zumindest bei Flügen, die auf Flughäfen im Gebiet eines Mitgliedstaats der Europäischen Union angetreten werden, den Regelungen der Fluggastrechteverordnung (vgl. Art. 3 Abs. 1 lit. a) unterworfen, die die Luftfahrtunternehmen - wie ausgeführt - zur Erbringung der vertraglichen Beförderungsleistung anhält.

31 Das Risiko der Insolvenz eines ausführenden Luftfahrtunternehmens eines Drittstaats ist für den Fluggast - abgesehen davon, dass auch Drittstaaten regelmäßig eine staatliche Aufsicht vorsehen - durch eine zulängliche staatliche Überwachung im Inland verringert. Denn Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptsitz nicht im Geltungsbereich des Luftverkehrsrechts der Europäischen Union haben, bedürfen zur Durchführung von Fluglinienverkehr von und nach

Deutschland gemäß § 21a LuftVG i.V.m. § 63 LuftVZO einer Betriebsgenehmigung und unterliegen im Betrieb der Aufsicht nach § 65 LuftVZO; insoweit ist jedenfalls die für den sicheren Fluglinienbetrieb erforderliche wirtschaftliche Leistungsfähigkeit dieser Luftfahrtunternehmen (vgl. § 63 Abs. 3, § 62 Abs. 1 Nr. 6 LuftVZO) Gegenstand der dem pflichtgemäßen Ermessen unterliegenden staatlichen Überwachung.

32 (6) Der Liquiditätsnachteil des Kunden geht mit einem Liquiditätsvorteil des Luftfahrtunternehmens einher, der Teil der Flugpreiskalkulation und damit Gegenstand der Preisfestsetzung ist. Nach Art. 22 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1008/2008 legen die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ihre Flugpreise und Frachtraten für innergemeinschaftliche Flugdienste (unbeschadet des Art. 16 Abs. 1, der den Mitgliedstaaten die Möglichkeit gibt, dem Linienflugverkehr in wirtschaftlich schwachen Regionen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufzuerlegen) frei fest. Unter dem Begriff "Flugpreise" sind nach Art. 2 Nr. 18 die Beförderungspreise zu verstehen sowie etwaige Bedingungen, unter denen diese Preise gelten. Dies bedeutet, dass für das Luftfahrtunternehmen ein Spielraum für die Festsetzung der Flugpreise einschließlich der Bedingungen, unter denen diese gelten, besteht. In diese Festsetzung kann deshalb grundsätzlich auch ein Liquiditätsvorteil einfließen, der, auch wenn nicht bei jeder frühzeitigen Flugbuchung ein Preisvorteil erzielbar sein mag, in der Regel nicht zu einer unangemessenen Benachteiligung des Kunden führen wird. Der Liquiditäts- und gegebenenfalls Zinsnachteil wird bei frühzeitiger Flugbuchung jedenfalls tendenziell wirtschaftlich durch einen Preisvorteil des Kunden gegenüber einer späteren Buchung ausgeglichen.

33 (7) Schließlich ist zu berücksichtigen, dass eine andere Beurteilung die Beklagte bzw. das Luftfahrtunternehmen zwänge, die bereits erwähnte, auf einer Empfehlung der IATA beruhende Buchungs- und Abrechnungspraxis auf

ein Vorauszahlungsmodell mit einer Anzahlung bei Vertragsschluss und Restzahlung möglichst kurz vor Flugantritt umzustellen.

- 34 Eine solche Umstellung verursachte für das Luftfahrtunternehmen einen erheblichen verwaltungsmäßigen und abrechnungstechnischen Zusatzaufwand, dem - je nach Buchungszeitpunkt - kein wesentlicher Ausgleich der Nachteile gegenüberstünde, die für den Fluggast mit einer Vorauszahlung ohnehin verbunden sind.
- 35 Zudem darf bei der gebotenen Interessenabwägung eine mögliche wirtschaftliche Beeinträchtigung der Luftfahrtunternehmen, auch mit Blick auf einen bei einer Abkehr von der international angewandten Abrechnungspraxis möglicherweise auftretenden Wettbewerbsnachteil, nicht unberücksichtigt bleiben. Eine Umstellung der etablierten Zahlungsabwicklung griffe in das Geschäftsmodell der Unternehmen ein. Zur Sicherstellung des für die Sommer- und Winterflugperiode eines jeden Jahres aufzustellenden Flugplans im Fluglinienverkehr sind die Luftfahrtunternehmen in besonderem Maße auf Planungssicherheit bei der Refinanzierung der Vorlaufkosten angewiesen. Das Luftfahrtunternehmen kann auch einzelne Plätze eines Fluges nur in begrenztem Umfang vorsorglich mehrfach vergeben, da eine Überbuchung der Kapazitäten zu einer Nichtbeförderung von Fluggästen und damit zu Ausgleichszahlungen nach Art. 7 i.V.m. Art. 4 FluggastrechteVO führen kann. Es ist zwar richtig, dass das Risiko, kostendeckend zu wirtschaften, vom Unternehmen zu tragen ist. Da höhere Risiken aber regelmäßig höhere Kosten bedeuten und daher auch das Verbraucherinteresse an niedrigen Preisen berühren, sind die Auswirkungen von Risikoerhöhungen gleichwohl in die Interessenabwägung einzubeziehen, zumal, wie dargelegt, Luftfahrtunternehmen im Linienverkehr dem Kontrahierungs- und Beförderungszwang im Rahmen des veröffentlichten Flugplans (§ 21 Abs. 2 Satz 3 LuftVG) unterworfen sind und ihre wirtschaftliche Tätigkeit deshalb auch im Allgemeininteresse liegt.

36

III. Da der Rechtsstreit zur Endentscheidung reif ist, hat der Senat in der Sache selbst zu entscheiden und die Klage unter Aufhebung des Berufungsurteils mit der Kostenfolge des § 91 Abs. 1 ZPO abzuweisen.

Meier-Beck

Grabinski

Hoffmann

Schuster

Deichfuß

Vorinstanzen:

LG Hannover, Entscheidung vom 21.01.2014 - 18 O 148/13 -

OLG Celle, Entscheidung vom 18.12.2014 - 13 U 19/14 -