

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

BGB § 196 Abs. 1 Nr. 3

Die Verjährung der Ansprüche von Lufttransportunternehmen
wegen des Beförderungsentgelts richtet sich nach § 196
Abs. 1 Nr. 3 BGB.

BGH, Urt. v. 7. Mai 1981 - VII ZR 107/80 - OLG Frankfurt/Main/
Darmstadt
LG Darmstadt

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VII ZR 107/80

URTEIL

Verkündet am

7. Mai 1981

Werner,

Justizamtsinspektor

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma A. C. S. Charterflugvermittlungsgesellschaft mbH & Co KG, vertreten durch die Firma A. C. S. GmbH, diese vertreten durch den Geschäftsführer Dipl.Kaufmann Rolf B., A. Str., K.,

Klägerin, Berufungsbeklagten
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dres. und

gegen

den Ingenieur Arthur J., I. straße o.Nr.
B.,

Beklagten, Berufungskläger
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

Der VII. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 7. Mai 1981 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Vogt sowie die Richter Dr. Girisch, Meise, Bliesener und Obenhaus

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Frankfurt/Main - 22. Zivilsenat in Darmstadt - vom 15. Februar 1980 wird zurückgewiesen.

Die Klägerin hat die Kosten der Revision zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin vertreibt Charterflüge u.a. an Reisebüros. Der Beklagte, der bis Ende 1977 ein Reisebüro in W[REDACTED] unterhielt, buchte bei ihr Anfang Oktober 1974 acht Flüge Düsseldorf - Las Palmas und zurück zum Preis von je 615 DM (Reisetermin: 25. Dezember 1974 - 8. Januar 1975). Im November 1974 "stornierte" er sieben davon. Die Klägerin will das nicht gelten lassen, da es nach ihren Allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht möglich sei, Flugbestellungen zu Hauptsaisonterminen rückgängig zu machen.



Sie hat offenstehende Flugkosten aus diesen Buchungen und einem weiteren Vorgang von insgesamt 4.920 DM nebst Zinsen sowie 5 DM außergerichtliche Mahnkosten eingeklagt. Am 8. Februar 1978 hat sie einen entsprechenden Mahnbescheid beantragt und am 10. Februar 1978 erwirkt. Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Das Oberlandesgericht hat sie - bis auf 40 DM, die außer Streit sind - abgewiesen (sein Urteil ist veröffentlicht in NJW 1980, 2316; BB 1980, 964 und WM 1980, 1181). Mit der - zugelassenen - Revision, um deren Zurückweisung der Beklagte bittet, erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hält die eingeklagten Ansprüche, soweit sie noch im Streit sind, nach § 196 Abs. 1 Nr. 3 BGB für verjährt. Dagegen wendet sich die Revision ohne Erfolg.

1. Nach § 196 Abs. 1 Nr. 3 BGB verjähren in zwei Jahren die Ansprüche "der Eisenbahnunternehmungen, Frachtfuhrleute, Schiffer, Lohnkutscher und Boten wegen des Fahrgeldes, der Fracht, des Fuhr- und Botenlohns, mit Einschluß der Auslagen". Zu den in dieser Vorschrift genannten Beförderungsunternehmern gehören auch Lufttransportunternehmen. Sie sind den "Frachtfuhrleuten" zuzuordnen. Darüber herrscht im Schrifttum weitgehend Einigkeit (Johannsen in RGRK, 12. Aufl., Rdn. 3; Soergel/Augustin, 11. Aufl., Rdn. 28; von Feldmann im Münchener Kommentar, Rdn. 19; Palandt/Heinrichs, 40. Aufl., Anm. 6

je zu § 196 BGB; Taesler NJW 1980, 2316 in der Anmerkung zum Berufungsurteil; a.A., soweit ersichtlich, nur Staudinger/Dilcher, 12. Aufl., Rdn. 39, 42 zu § 196 BGB).

a) Daß in § 196 Abs. 1 Nr. 3 BGB die Berufsgruppen, deren Ansprüche der kurzen Verjährung unterliegen, im einzelnen aufgeführt sind und die Lufttransportunternehmen fehlen, weil es sie bei Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuches noch nicht gab, ist ohne Belang. Zwar ist bei der erweiternden Auslegung von Gesetzesvorschriften, die nur Einzelfälle regeln, Vorsicht geboten, vor allem, wenn die Bestimmungen Ausnahmecharakter haben (vgl. etwa BGHZ 11, 135, 143; 26, 78, 83). Das hindert aber nicht, Inhalt und damit Tragweite solcher Vorschriften gewandelten Verkehrsanschauungen anzupassen, insbesondere wenn der Wandel auf technischer Fortentwicklung beruht, so daß auch Personen und Ansprüche mit einbezogen werden, die zwar nicht dem Wortlaut, wohl aber dem Zweck des Gesetzes nach unter die Regelung fallen (vgl. Jauernig § 196 BGB Anm. 1a und Taesler aaO; dem Grundsatz nach sogar Dilcher aaO Rdn. 37). Daß ein Wandel in der Verkehrsanschauung auch sonst bei der Verjährung eine Rolle spielen kann, hat der Bundesgerichtshof verschiedentlich zum Ausdruck gebracht (z.B. in BGHZ 33, 321, 331; 39, 255, 260; BGH NJW 1966, 1403).

b) Die Anpassung des § 196 Abs. 1 Nr. 3 BGB an die veränderte Verkehrsauffassung dahin, daß von der Regelung Ansprüche der Lufttransportunternehmen mit umfaßt werden, begegnet keinen durchgreifenden Bedenken. Eine solche Anpassung ist vielmehr notwendig, um zu sachgerechten Ergebnissen zu gelangen.

Die in der Bestimmung aufgezählten Berufe unterliegen in besonderem Maße dem Wandel der Zeiten. So hat es die technische Entwicklung mit sich gebracht, daß es beispielsweise Lohnkutscher so gut wie nicht mehr gibt. An ihre Stelle sind andere Beförderungsmittel getreten, etwa der Kraftfahrzeuggelegenheitsverkehr. Andererseits ermöglicht der technische Fortschritt die Beförderung von Personen und Gütern nicht mehr nur zu Lande und zu Wasser, sondern auch in der Luft. Diese Beförderungsarten sind praktisch gleichbedeutend geworden. Den Anspruch auf das Beförderungsentgelt jeweils verschieden verjähren zu lassen, entspräche nicht dem mit § 196 Abs. 1 Nr. 3 BGE verfolgten Zweck, solche Geschäfte kurzfristig abzuwickeln.

Zu Unrecht meint die Klägerin, unter "Frachtfuhrleuten" könnten nur die Beförderer von Gütern gebracht werden, nicht aber die von Personen. Gleiches müsse für den Lufttransport gelten. Daß von § 196 Abs. 1 Nr. 3 BGB auch die Personenbeförderung erfaßt wird, geht schon aus den allgemein gehaltenen Ausdrücken "Eisenbahnunternehmen", "Schiffer" und "Lohnkutscher" hervor, sowie den Begriffen "Fahrgeld" und "Fuhrlohn" zum Unterschied von "Fracht". Außerdem bezieht sich das Wort "Fracht" nicht zwangsläufig auf Beförderung von Gütern. So ist gemäß den §§ 664 ff HGB "Verfrachter" auch, wer auf See Personen befördert. Erst recht umfaßt der Begriff des "Luftfrachtführers" in § 44 LuftVG und nach dem Warschauer Abkommen nicht nur den Beförderer von Gütern, sondern auch den von Personen.

c) Schließlich ist es allein interessengerecht, Ansprüche von Lufttransportunternehmen wie die Ansprüche anderer Transportunternehmer verjähren zu lassen. Die Interessenlage der Vertragspartner von Beförderungsverträgen ist immer die gleiche, ob die Beförderung zu Lande, zu Wasser oder in der Luft durchzuführen ist und ob es sich um die Beförderung von Personen oder von Gütern handelt. Das Bedürfnis, Lufttransportverträge schnell abzuwickeln, ist eher noch größer.

2. Zu Recht hat das Berufungsgericht die Klägerin als Lufttransportunternehmerin, d.h. als Luftfrachtführerin, angesehen.

a) Wenn die Revision demgegenüber geltend macht, die Klägerin vermittle lediglich die Beförderung von Personen durch Dritte (Fluggesellschaften), so ist dieser Vortrag neu und deshalb im Revisionsverfahren gemäß § 561 ZPO unbeachtlich. Die Revision kann dementsprechendes Vorbringen der Klägerin in den Tatsacheninstanzen nicht nachweisen. Die Klägerin hat im Gegenteil in der Berufungserwiderung selbst hervorgehoben, sie betreibe ein Charterflugunternehmen und verkaufe Flüge nicht an Endverbraucher, sondern nur an Reisebüros. Auf die Aufforderung des Berufungsgerichts, sich zur Frage der Verjährung nach § 196 Abs. 1 Nr. 3 BGB zu äußern, ließ die Klägerin vortragen, sie übernehme "gewerbsmäßig den Transport von Personen von einem zum anderen Ort" und sei deshalb nicht Frachtführer. Bei dieser Sachlage bestand für das Berufungsgericht kein Anlaß, gemäß § 139 ZPO weitere Maßnahmen

zur Aufklärung des Sachverhalts zu ergreifen. Die dahingehende Verfahrensrüge der Revision geht daher fehl.

b) Die Klägerin ist aber auch als Luftfrachtführerin und nicht als bloße Vermittlerin von Charterflügen aufgetreten. Dabei kommt es nicht darauf an, daß ihr voller Firmenname den Bestandteil "Charterflugvermittlungsgesellschaft" enthält. Entscheidend ist, wie die Klägerin ihren Abnehmern gegenüber aufgetreten ist und wer danach Vertragspartner der jeweiligen Luftbeförderungsverträge sein sollte (BGHZ 54, 194, 196; BGH NJW 1974, 1046; vgl. auch BGHZ 61, 275, 277 f; 77, 310, 313).

aa) Die Klägerin bezeichnet sich auf den Anmeldevordrucken, ihren Geschäftsbögen, Fahrplänen und dgl. mit herausgehobenen Buchstaben als "A C S - die verbindliche Flugverbindung" und verkauft die Flüge zu einem einheitlichen Preis ohne jeden Hinweis auf einen Dritten, etwa eine Fluggesellschaft, für die sie nur vermittelnd tätig werde. Sie gibt - wiederum unter dem bereits erwähnten Schlagwort - selbst Flugpläne heraus, in denen die die Flüge ausführenden Fluggesellschaften nur mit einer Abkürzung von wenigen Buchstaben bei der jeweiligen Flugnummer gekennzeichnet sind. Die Klägerin hat die Flugpläne stets als ihre Flugpläne bezeichnet.

bb) Aus den von der Klägerin verwendeten "Reise- und Geschäftsbedingungen" ergibt sich keineswegs, wie die Revision meint, eine etwaige bloße Vermittlerrolle der Klägerin. Vielmehr heißt es in Nummer 4 Abs. 1 Satz 2

ausdrücklich, die Klägerin hafte "als vertraglicher Luftfrachtführer gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes in Verbindung mit dem internationalen Abkommen von Warschau ...". Wenn sich die Klägerin dann in Abs. 3 das Recht vorbehält, "notwendige Änderungen in der Flugdurchführung (Wechsel des Fluggeräts, der Fluggesellschaft, der Flugzeit und des Abflughafens) ... vorzunehmen", so deutet auch das, entgegen der Ansicht der Revision, darauf hin, daß die Klägerin selbst die Beförderung übernommen hat und sie nur durch eine jederzeit auswechselbare Fluggesellschaft ausführen läßt.

cc) Unter diesen Umständen ist die Klägerin bei der Buchung der Flüge als Charterer aufgetreten, der die Beförderung im eigenen Namen und auf eigene Rechnung übernimmt und sich des die Flüge ausführenden Luftfahrtunternehmens (Vercharterer) lediglich als Erfüllungsgehilfen bedient (vgl. auch § 49 a LuftVG). Damit ist sie selbst Luftfrachtführerin mit allen sich daraus ergebenden Folgen.

Wie die Parteien miteinander bekannt geworden sind, ist hier von untergeordneter Bedeutung. Deshalb kommt auch der Aussage des Beklagten bei seiner Anhörung vor dem Landgericht, wonach ihm, als er in Spanien die für die Klägerin fliegenden Flugzeuge gesehen habe, erklärt worden sei, wo er das Büro finde, "das diese Flüge vermittelt", keine maßgebliche Bedeutung zu. Entscheidend ist, wie sich die einmal angebahte Geschäftsverbindung ausgestaltet hat und wie die Klägerin in deren Verlauf aufgetreten ist. Davon, daß sie - worauf die Revision

hinaus will - lediglich wie ein Reisebüro tätig geworden ist, das Flugscheine für andere Fluggesellschaften verkauft (vgl. dazu BGHZ 52, 194, 198; 61, 275, 278; 62, 71, 77), kann keine Rede sein.

3. Die somit der zweijährigen Verjährung gemäß § 196 Abs. 1 Nr. 3 BGB unterliegenden, spätestens 1975 fällig gewordenen Klagansprüche sind mit Ablauf des Jahres 1977 verjährt (§ 201 BGB). Die Verjährung konnte durch den von der Klägerin am 10. Februar 1978 erwirkten Mahnbescheid nicht mehr unterbrochen werden.

4. Die von der Klägerin als Verzugsschaden geltend gemachten außergerichtlichen Mahnkosten von 5 DM sind auch in der Revision nicht schlüssig dargetan.

5. Das Rechtsmittel ist nach alledem mit der Kostenfolge des § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Vogt

Girisch

Meise

Bliesener

Obenhaus