

Bundesgerichtshof

IM NAMEN DES VOLKES

VERSÄUMNISURTEIL

Art. 2, 5, 7, 14 EGV 261/2004

- 1. Das Luftfahrtunternehmen, bei dem der Fluggast einen bestimmten Flug gebucht hat, führt diesen Flug im Sinne der Fluggastrechteverordnung auch dann selbst durch, wenn es sich hierzu eines Flugzeugs bedient, das ihm im Rahmen einer vertraglichen Vereinbarung ("Wet Lease") nebst Besetzung von einem anderen Luftfahrtunternehmen (Vermieter) überlassen worden ist.**
- 2. Hat das Luftfahrtunternehmen den Fluggast in diesem Fall gemäß Art. 11 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 darüber zu unterrichten, dass der Flug im Sinne dieser Verordnung durch den Vermieter ausgeführt wird, ist es nach Art. 14 Abs. 2 FluggastrechteVO verpflichtet, den Fluggast darüber zu belehren, dass es selbst Schuldner der Ansprüche bleibt, die dem Fluggast im Falle einer Annullierung, Verspätung oder Nichtbeförderung nach der Fluggastrechteverordnung zustehen.**

BGH, Versäumnisurteil vom 12.09.2017, Az.: X ZR 102/16

Tenor:

Auf die Revision der Kläger wird das am 28. Oktober 2016 verkündete Urteil der 22. Zivilkammer des Landgerichts Düsseldorf aufgehoben.

Auf die Berufung der Kläger wird das am 7. April 2016 verkündete Urteil des Amtsgerichts Düsseldorf abgeändert. Die Beklagte wird verurteilt, an die Kläger jeweils 400 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab dem 1. Januar 2015 sowie an die Kläger weitere 201,71 € zu zahlen.

Die Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreits.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

1

Die Kläger verlangen von dem beklagten Luftfahrtunternehmen wegen einer Flugverspätung Ausgleichsleistungen entsprechend Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 Abs. 1 Satz 1 Buchst. b 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. 296/91 (Fluggastrechteverordnung oder FluggastrechteVO).

2

Die Kläger buchten bei der Beklagten je einen Platz für den Flug mit deren Flugnummer A. am 25. Juli 2014 von Düsseldorf nach Nador (Marokko). Der Flug wurde unter dem IATA-Code der Beklagten, jedoch mit einem Flugzeug durchgeführt, das die Beklagte bei dem spanischen Luftfahrtunternehmen S. aufgrund einer "Wet-Lease-Vereinbarung" angemietet hatte, nach der S. auch die Besatzung zu stellen hatte. In der Buchungsbestätigung und im elektronischen Flugschein ist die Beklagte als ausführendes Luftfahrtunternehmen ausgewiesen. Der Flug erreichte Nador mit einer Verspätung von mehr als sieben Stunden.

3

Mit Schreiben eines von ihnen bevollmächtigten Rechtsdienstleisters forderten die Kläger von der Beklagten unter Fristsetzung Ausgleichsleistungen in Höhe von jeweils 400,00 €. Die Beklagte antwortete und zahlte nicht. Deshalb beauftragten die Kläger ihre späteren Prozessbevollmächtigten aus den Vorinstanzen mit der Geltendmachung der Forderung, die die Beklagte mahnten.

4

Das Amtsgericht hat die auf Zahlung der Ausgleichsleistungen sowie Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten in Höhe von 201,71 € gerichtete Klage abgewiesen. Das Landgericht hat die Berufung zurückgewiesen. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgen die Kläger die in den Vorinstanzen gestellten Anträge weiter.

Entscheidungsgründe:

5

Die zulässige Revision hat Erfolg. Da die Beklagte im Termin zur mündlichen Verhandlung trotz ordnungsgemäßer Ladung nicht vertreten war, ist durch Versäumnisurteil zu entscheiden. Das Urteil beruht aber nicht auf der Säumnis, sondern auf einer umfassenden Sachprüfung (vgl. BGH, Urteil vom 4. April 1962 - V ZR 110/60, BGHZ 37, 79, 81 ff.; Versäumnisurteil vom 20. Mai 2014 - X ZR 134/13, NJW 2014, 2955 Rn. 4).

6

I. Das Berufungsgericht hat angenommen, dass die Beklagte nicht passivlegitimiert sei. Es liege ein "Wet-Lease" vor, bei dem eine Fluggesellschaft zur Durchführung von Linienflügen das im Eigentum einer anderen Fluggesellschaft stehende Fluggerät samt Personal über einen längeren Zeitraum anmiete. Bei solchen Vereinbarungen bleibe die technische bzw. operationelle Verantwortung (d. h. Treibstoff, Landegebühren, Versicherung, Wartung) beim Vermieter. Lediglich die wirtschaftliche Verantwortung (d. h. die Kapazitätsauslastung) werde von dem Mieter übernommen. Der Vermieter mit seinem Personal vor Ort am Flughafen sei am besten in der Lage, den Verpflichtungen nach Art. 8 und 9 FluggastrechteVO nachzukommen und deshalb allein als ausführendes Luftfahrtunternehmen anzusehen.

7

II. Diese Ausführungen halten einer revisionsrechtlichen Nachprüfung nicht stand. Die Beklagte ist passivlegitimiert.

8

1. Schuldnerin des Ausgleichsanspruchs ist nach Art. 5 Abs. 1 Buchst. c FluggastrechteVO das ausführende Luftfahrtunternehmen. Das ist nach der Legaldefinition in Art. 2 Buchst. b FluggastrechteVO das Luftfahrtunternehmen, das im Rahmen eines Vertrages mit dem Fluggast oder im Namen einer anderen -

juristischen oder natürlichen - Person, die mit dem betreffenden Fluggast in einer Vertragsbeziehung steht, einen Flug durchführt oder durchzuführen beabsichtigt.

9

2. Im Sinne dieser Begriffsbestimmung wird ein Flug, wenn das eingesetzte Flugzeug nebst Besatzung von einem Dritten (Vermieter) vertraglich überlassen worden ist ("Wet-Lease"), grundsätzlich nicht vom Vermieter, sondern vom Mieter durchgeführt.

10

a) Das für die Definition des ausführenden Luftfahrtunternehmens wesentliche Merkmal "einen Flug durchführen" ist nach der Systematik der Fluggastrechteverordnung im Lichte der Erwägungsgründe auszulegen.

11

Nach Erwägungsgrund 7 FluggastrechteVO sollten im Sinne einer wirksamen Anwendung der Verordnung die durch diese geschaffenen Verpflichtungen dem ausführenden Luftfahrtunternehmen obliegen, das einen Flug durchführt (...), "und zwar unabhängig davon, ob der Flug mit einem eigenen Luftfahrzeug oder mit einem mit oder ohne Besatzung gemieteten Luftfahrzeug oder in sonstiger Form durchgeführt wird". In der dänischen, englischen, französischen, portugiesischen und finnischen Fassung der Verordnung wird dabei für den Fall eines mit Besatzung gemieteten Luftfahrzeugs ausdrücklich der Begriff "wet lease" verwendet.

12

Der Erwägungsgrund greift das Merkmal "einen Flug durchführen" aus der Definition in Art. 2 Buchst. b FluggastrechteVO auf, ohne es abschließend zu erläutern. Er offenbart jedoch im Rahmen der angeführten Beispiele, dass nach den der Verordnung zugrunde liegenden Vorstellungen ein Luftfahrtunternehmen einen Flug durchführen kann, ohne ein eigenes Flugzeug oder eigenes Flugpersonal einzusetzen, sich beides vielmehr auf Grund einer "Wet-Lease-Vereinbarung" beschaffen und gleichwohl selbst als ausführendes Luftfahrtunternehmen den Pflichten nach der Fluggastrechteverordnung unterliegen kann.

13

b) Dieses Verständnis entspricht dem mit der Verpflichtung gerade des ausführenden Luftfahrtunternehmens erklärtermaßen verfolgten Zweck einer wirksamen Anwendung der Verordnung.

14

Die Entstehungsgeschichte der Verordnung verdeutlicht, wie dieser Effektivitätsgedanke zu verstehen ist. Nach dem ursprünglichen Vorschlag der Kommission vom 21. Dezember 2001 (ABl. EG Nr. C 103 E vom 30. April 2002, S. 225) sollte die Verordnung unmittelbar nur für das mit einem Fluggast vertraglich verbundene Luftfahrt- und Reiseunternehmen gelten (Art. 3 Abs. 3 Satz 1 des Vorschlags). Nachdem das Parlament vorgeschlagen hatte, die Pflichten nach der Verordnung in bestimmten Fällen auch auf ein von diesem Unternehmen beauftragtes Betriebsunternehmen auszudehnen (Art. 3 Abs. 3 Satz 2 gemäß Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 24. Oktober 2002, ABl. EU Nr. C 300 E vom 11. Dezember 2003, S. 557, 560), verwies die Kommission auf die mit einer geteilten Zuständigkeit einhergehenden Ungewissheiten (Geänderter Vorschlag der Kommission vom 4. Dezember 2002, ABl. EU Nr. C 71 E vom 25. März 2003, S. 188, 191). Die Regelung, die sämtliche Verpflichtungen gegenüber den Fluggästen allein dem ausführenden Luftfahrtunternehmen auferlegt, wurde vom Rat vorgeschlagen, weil dieses aufgrund seiner Präsenz auf den Flughäfen in der Regel am besten in der Lage sei, die Verpflichtungen zu erfüllen (Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 27/2003 vom 18. März 2003, ABl. EU Nr. C 125 E vom 27. Mai 2003, S. 63, 70). Die geltende Regelung beruht demnach auf der Vorstellung, dass die Durchführung eines

Fluges in der Regel mit einer tatsächlichen Anwesenheit vor Ort verbunden ist, die es dem ausführenden Luftfahrtunternehmen ermöglicht, den Fluggast entsprechend den Vorgaben der Fluggastrechteverordnung zu unterstützen.

15

Mit einer solchen Anwesenheit vor Ort ist die Stellung des Vermieters im Rahmen einer "Wet-Lease-Vereinbarung" nicht verbunden. Die vom Berufungsgericht angenommene und als technische bzw. operationelle Verantwortung bezeichnete Zuständigkeit des Vermieters für Treibstoff, Landegebühren, Versicherung und Wartung des vermieteten Flugzeugs verschafft diesem weder einen direkten Kontakt zu den Fluggästen noch die tatsächliche Möglichkeit, die in der Fluggastrechteverordnung vorgesehenen Leistungen zu erbringen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die in Art. 8 Abs. 1 FluggastrechteVO genannten Unterstützungsleistungen (wahlweise Erstattung der Flugscheinkosten und Rückflug zum ersten Abflugsort zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder anderweitige Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch des Fluggastes) und die in Art. 9 Abs. 1 und 2 FluggastrechteVO genannten Betreuungsleistungen (Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit, Hotelunterbringung und Beförderung zwischen dem Flughafen und dem Ort der Unterbringung; Angebot, unentgeltlich Telefonate führen oder Telexe oder Telefaxe oder Emails versenden zu können).

16

Umgekehrt erfordert die nach den Feststellungen des Berufungsgerichts dem Mieter obliegende Kapazitätsauslastung, die nicht nur die Vermarktung, sondern auch die Organisation des Fluges im Verhältnis zu den Fluggästen umfasst, regelmäßig eine Präsenz auf dem Flughafen, die den Mieter in die Lage versetzt, die vorgesehenen Unterstützungsleistungen zu erbringen.

17

Dass gleichwohl der Vermieter im Regelfall am besten in der Lage sein soll, den Verpflichtungen nach Art. 8 und 9 FluggastrechteVO adäquat nachzukommen, kann nicht mit dem Hinweis darauf begründet werden, dass der Vermieter mit seinem Personal vor Ort am Flughafen sei. Eine etwaige Präsenz des Vermieters am Flughafen wäre nach der vom Berufungsgericht selbst angenommenen Rollenverteilung keine notwendige Folge der im Rahmen der "Wet-Lease-Vereinbarung" übernommenen Aufgaben.

18

Insgesamt erscheint es daher gerade unter dem Gesichtspunkt einer wirksamen Anwendung der Verordnung folgerichtig, dass Erwägungsgrund 7 FluggastrechteVO annimmt, dass ein Luftfahrtunternehmen auch dann die tatsächliche Beförderungsleistung erbringt und damit als ausführendes Luftfahrtunternehmen anzusehen ist, wenn es dafür ein Luftfahrzeug und eine Besatzung einsetzt, die ihm ein anderes Luftfahrtunternehmen aufgrund einer "Wet-Lease-Vereinbarung" zur Verfügung gestellt hat (AG Frankfurt, Urteil vom 29. März 2012 - 31 C 2809/11 (78), RRa 2012, 235 Rn. 48; LG Kornneuburg, Urteil vom 19. Juni 2015 - 22 R 516/15b, RRa 2017, 158 f.).

19

c) Die in diesem Sinne nach Systematik, Entstehungsgeschichte und Zweck der Fluggastrechteverordnung eindeutige Auslegung der Definition des ausführenden Luftfahrtunternehmens in Art. 2 Buchst. b FluggastrechteVO wird durch die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung

ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG (VO 2111/2005) nicht in Frage gestellt.

20

Erwägungsgrund 13 dieser Verordnung verweist auf eine selbst im Linienflugverkehr bestehende "Branchenpraxis, etwa im Falle des Wet-Lease oder Code-Sharing, dass das Luftfahrtunternehmen, das den Flug unter seinem Namen verkauft hat, diesen nicht tatsächlich durchführt". Vor diesem Hintergrund verpflichtet Art. 11 VO 2111/2005 den Vertragspartner für die Beförderung im Luftverkehr, die Fluggäste unabhängig vom genutzten Buchungsweg bei der Buchung über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens zu unterrichten.

21

Der Begriff des ausführenden Luftfahrtunternehmens ist in Art. 2 Buchst. e VO 2111/2005 ebenso definiert wie in Art. 2 Buchst. b FluggastrechteVO. Aus dem übereinstimmenden Wortlaut der Definitionen folgt nicht, dass der Begriff des ausführenden Luftfahrtunternehmens in den beiden Verordnungen in jeder Hinsicht deckungsgleich verwendet wird. Die beiden Definitionen stehen im Gesamtzusammenhang der jeweiligen Verordnung und sind wie alle unionsrechtlichen Vorschriften unter Berücksichtigung des Zusammenhanges und des Ziels der jeweiligen Regelung auszulegen (EuGH, Urteil vom 19. November 2009 - C-402/07, RRA 2009, 282 Rn. 41 - Sturgeon). Während Art. 2 Buchst. b FluggastrechteVO im Lichte von Erwägungsgrund 7 FluggastrechteVO und des darin genannten Ziels einer wirksamen Anwendung der Fluggastrechte zu lesen ist, kann Art. 2 Buchst. e VO 2111/2005 nur vor dem Hintergrund des vorrangigen Zwecks dieser Verordnung, einen hohen Schutz der Fluggäste vor Sicherheitsrisiken zu gewährleisten (Erwägungsgrund 1 VO 2111/2005), verstanden werden. Dies kann dazu führen, dass die beiden Definitionen trotz des gleichlautenden Wortlauts in Teilbereichen voneinander abweichen.

22

So verhält es sich bei der Bestimmung des ausführenden Luftfahrtunternehmens in den Fällen des "Wet-Lease", in denen nicht der Wortlaut der Definition in Art. 2 Buchst. e VO 2111/2005, sondern der nur für diese Verordnung vorrangige Gesichtspunkt der Flugsicherheit es nahelegt, den insbesondere auch für die Wartung verantwortlichen Vermieter als ausführendes Luftfahrtunternehmen im Sinne der Verordnung 2111/2005 anzusehen. Vor diesem Hintergrund ist es folgerichtig, dass Erwägungsgrund 13 dieser Verordnung das "Wet-Lease" als einen Fall betrachtet, in dem der das eingesetzte Flugzeug nebst Besatzung anmietende Vertragspartner des Fluggastes den Flug nicht selbst durchführt. Da diese Betrachtungsweise entscheidend auf der sicherheitsbezogenen Zielsetzung der Verordnung 2111/2005 beruht, stellt sie die abweichende Bestimmung des ausführenden Luftfahrtunternehmens durch die Fluggastrechteverordnung, für die eine effektive Erfüllung der den Fluggästen eingeräumten Ansprüche im Vordergrund steht, nicht in Frage.

23

Die danach in Fällen des "Wet-Lease" unterschiedliche Bestimmung des ausführenden Luftfahrtunternehmens hat allerdings zur Folge, dass die in Art. 11 VO 2111/2005 vorgesehene Unterrichtung des Fluggastes über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens (anders als in den Fällen des Code-Sharing, vgl. dazu BGH, Urteil vom 26. November 2009 - Xa ZR 132/08, NJW 2010, 1522 Rn. 11 aE) diesem nicht die Wahrnehmung seiner Fluggastrechte ermöglicht. Vielmehr kann die nach Art. 11 VO 2111/2005 gebotene Mitteilung des Namens des Vermieters als "ausführendes Luftfahrtunternehmen" den Fluggast dazu verleiten, den Vermieter nach der Fluggastrechteverordnung in Anspruch zu nehmen, obwohl

dieser insoweit nicht passivlegitimiert ist. Dies ist nach den Vorgaben der Verordnung 2111/2005 hinzunehmen, weil sie dem Schutz vor Sicherheitsrisiken den Vorrang vor allgemeinen Erfordernissen des Verbraucherschutzes einräumt (Erwägungsgrund 1).

24

In derartigen Fällen ist jedoch der Mieter des eingesetzten Flugzeugs in seiner Eigenschaft als ausführendes Luftfahrtunternehmen im Sinne der Fluggastrechteverordnung verpflichtet, den Fluggast im Rahmen des schriftlichen Hinweises gemäß Art. 14 Abs. 2 FluggastrechteVO, der dem Fluggast die wirksame Wahrnehmung seiner Rechte ermöglichen soll (Erwägungsgrund 20 FluggastrechteVO), konkret darüber zu belehren, dass er selbst Schuldner etwaiger Ansprüche nach der Fluggastrechteverordnung ist (vgl. BGH, Urteil vom 25. Februar 2016 - X ZR 35/15, RRA 2017, 183 Rn. 22). Wenn dem Fluggast bereits eine - im Hinblick auf die Fluggastrechte möglicherweise irreführende - Information nach Art. 11 VO 2111/2005 erteilt worden ist, muss dieser Hinweis nach Art. 14 Abs. 2 FluggastrechteVO durch das Luftfahrtunternehmen, das den Flug auf der Grundlage einer "Wet-Lease-Vereinbarung" mit einem gemieteten Luftfahrzeug durchgeführt hat, im Falle einer Nichtbeförderung, Annullierung oder erheblichen Verspätung (EuGH, Urteil vom 19. November 2009 - C-402/07, RRA 2009, 282 Rn. 69 - Sturgeon) unaufgefordert gegenüber dem Fluggast erteilt werden, damit er seinen Zweck erfüllen kann.

25

d) Ein Vorabentscheidungsersuchen an den Gerichtshof der Europäischen Union ist nicht veranlasst. Unter Berücksichtigung anderer Sprachfassungen, des Zwecks und der Entstehungsgeschichte der Fluggastrechteverordnung bestehen keine Zweifel an deren Auslegung im vorgenannten Sinne (EuGH, Urteil vom 6. Oktober 1982 - Rs. 283/81, NJW 1983, 1257, 1258 - C.I.L.F.I.T.).

26

III. Der Senat kann gemäß § 563 Abs. 3 BGB in der Sache selbst entscheiden, weil der im Berufungsurteil tatbestandlich festgestellte Sachverhalt eine verwertbare tatsächliche Grundlage für eine rechtliche Beurteilung bietet und ein anderes Ergebnis auch bei einer Zurückverweisung der Sache nicht möglich erscheint (BGH, Urteil vom 12. November 2009 - Xa ZR 76/07, NJW 2010, 1070 Rn. 8).

27

1. Die Kläger haben gegen die Beklagte entsprechend Art. 5 Abs. 1 Buchst. c FluggastrechteVO Anspruch auf Ausgleichsleistungen.

28

a) Die Kläger verfügten über bestätigte Buchungen für den von der Beklagten durchgeführten Flug.

29

b) Einer Annullierung im Sinne von Art. 5 FluggastrechteVO steht es gleich, wenn Fluggäste infolge einer Verspätung ihr Endziel nicht früher als drei Stunden nach der geplanten Ankunftszeit erreichen (EuGH, Urteil vom 19. November 2009 - C-402/07, RRA 2009, 282 Rn. 69 - Sturgeon/Condor). Im Streitfall erreichten die Kläger ihr Endziel Nador mit einer Verspätung von mehr als sieben Stunden.

30

c) Nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. b FluggastrechteVO steht auf Grund der hier vorliegenden Flugentfernung von mehr als 1.500 km jedem Kläger ein Ausgleich von 400 € zu.

31

2. Die Kläger haben nach §§ 280 Abs. 1 und 2, 286 Abs. 1 Satz 1 BGB Anspruch auf Erstattung der durch die anwaltliche Mahnung vom 27. Mai 2015 entstandenen Kosten in Höhe von 201,71 €.

32

a) Die Kläger haben die in den Vorinstanzen tätigen Rechtsanwälte ausweislich der vorgelegten Vollmachtssurkunde mit außergerichtlicher Tätigkeit beauftragt.

33

b) Einem insoweit entstandenen Verzugsschaden steht nicht entgegen, dass nach dem unwidersprochenen Vorbringen der Beklagten zwischen den Klägern und dem zunächst beauftragten Rechtsdienstleister eine Vereinbarung besteht, derzufolge dieser die Kläger gegen eine Beteiligung von 25 % an einer erfolgreich beigetriebenen Ausgleichsleistung von sämtlichen Kosten freistellt. Eine solche Freistellung kommt der Schuldnerin nicht zugute. Es handelt sich um einen Vorteil, der nicht ohne weiteres mit dem Zahlungsverzug verbunden ist, sondern den sich die Kläger dadurch erkaufen haben, dass sie sich ihrerseits verpflichtet haben, dem Rechtsdienstleister einen Teil des etwaigen Forderungserlöses zu überlassen.

34

c) Die Beauftragung eines Rechtsanwalts mit der erneuten außergerichtlichen Geltendmachung der Forderung war den Umständen nach eine zweckentsprechende Maßnahme der Rechtsverfolgung und damit erstattungsfähig (vgl. BGH, Urteil vom 17. September 2015 - IX ZR 280/14, NJW 2015, 3793, Rn. 8 mwN). Nachdem die Beklagte auf die zunächst von einem Rechtsdienstleister ausgesprochene Zahlungsaufforderung nicht geantwortet hatte, war für die Kläger nicht absehbar, wie sie auf eine anwaltliche Mahnung reagieren würde. Ungeachtet der unstreitigen Spezialisierung des zunächst beauftragten Rechtsdienstleisters mussten die Kläger nicht davon ausgehen, dass eine außergerichtliche Tätigkeit eines Rechtsanwalts von vornherein aussichtslos war. Sie waren auch nicht gehalten, den Auftrag zunächst auf ein Schreiben einfacher Art zu beschränken. Selbst wenn sich die anwaltliche Mahnung, die von den Parteien nicht vorgelegt worden ist, in einer Wiederholung der ersten Zahlungsaufforderung erschöpft haben sollte, ändert dies bereits wegen des Ausbleibens einer Reaktion der Beklagten nichts an der Zweckmäßigkeit des weitergehenden Auftrags.

35

3. Der Zinsanspruch folgt aus §§ 288 Abs. 1, 286 Abs. 1 Satz 1 BGB.

36

IV. Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1 ZPO.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen dieses Versäumnisurteil steht der säumigen Partei der Einspruch zu. Dieser ist beim Bundesgerichtshof in Karlsruhe von einem an diesem Gericht zugelassenen Rechtsanwalt binnen einer Notfrist von zwei Wochen ab der Zustellung des Versäumnisurteils durch Einreichung einer Einspruchsschrift einzulegen.