OLG München, Endurteil v. 17.06.2026 – 7 U 4002/24 e

Titel:

Reiseminderung wegen Abweichung der Reiseroute

Normenkette:

BGB § 133, § 651f Abs. 1 S. 1 Nr. 1, § 651m Abs. 1 S. 1, § 313, § 651f Abs. 1 S. 1 Nr. 2a

Leitsätze:

1. Zwar handelt es sich bei Reisebewerbungen nur um invitationes ad offerendum. Diese können aber zur Auslegung des Reisevertrages bzw. der zum Vertragsschluss führenden Willenserklärungen herangezogen werden. Die Auslegung dieser Willenserklärungen hat nach dem objektivierten Empfängerhorizont, also danach, wie der jeweilige Erklärungsempfänger sie nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte verstehen durfte, zu erfolgen. (Rn. 20) (redaktioneller Leitsatz)

2. Nachdem die Minderung kraft Gesetzes „für die Dauer des Mangels“ eintritt (§ 651m Abs. 1 S. 1 BGB), bietet sich bei der vorzunehmenden Gewichtung eine Betrachtung nach Tagen an, wenn der Mangel nur bestimmte Zeiträume betrifft. (Rn. 29) (redaktioneller Leitsatz)

3. Grundsätzlich fällt die Kalkulation des Reisepreises, also die Frage, welchen Preis der Grundsätzlich fällt die Kalkulation des Reisepreises, also die Frage, welchen Preis der Reiseveranstalter aufrufen muss, um kostendeckend zu arbeiten und möglichst Gewinne zu erzielen, in seine Risikosphäre. Verkalkuliert er sich dahingehend, dass die ihm tatsächlich entstehenden Kosten höher werden als geplant, hat er dieses Risiko zu tragen und kann es (jedenfalls bis zur Grenze des § 313 BGB) nach Vertragsschluss nicht an die Reisenden weitergeben. (Rn. 48) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Reisemangel, Preisminderung, Treibstoffkostenzuschlag, Prospekthaftung, Vertragsauslegung, Rückzahlungsanspruch, Formelle Anforderungen, Reisevertrag, Minderung, Auslegung, Preiskalkulation, Reiseroute

Vorinstanz:

LG München II, Urteil vom 07.11.2024 – 12 O 64/24

Fundstellen:

MDR 2026, 1387

NJW-RR 2026, 1275

LSK 2026, 14255

Tenor

- Die Berufung der Beklagten gegen das Urteil des Landgerichts München II vom 7.11.2024 (Az.: 12 O 64/24) wird zurückgewiesen.

- Auf die Berufung der Kläger wird das genannte Urteil abgeändert und neu gefasst gemäß den folgenden Ziffern.

- Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger zu 1) 1.032,50 €, an die Klägerin zu 2) 1. 361,58 € und an die Klägerin zu 3) 1.388,50 €, jeweils nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 2.11.2023, zu zahlen.

- Die weitergehende Klage und die Widerklage werden abgewiesen.

- Die weitergehende Berufung der Kläger wird zurückgewiesen

- Von den Gerichtskosten beider Instanzen haben der Kläger zu 1) 20,9 %, die Klägerin zu 2) 10,6 %, die Klägerin zu 3) 11,1 % und die Beklagte 57,4 % zu tragen.

Von den außergerichtlichen Kosten des Klägers zu 1) hat die Beklagte 52,8 % zu tragen.

Von den außergerichtlichen Kosten der Klägerin zu 2) hat die Beklagte 61,5 % zu tragen.

Von den außergerichtlichen Kosten der Klägerin zu 3) hat die Beklagte 60,7 % zu tragen.

Von den außergerichtlichen Kosten der Beklagten haben der Kläger zu 1) 20,9 %, die Klägerin zu 2) 10,6 % und die Klägerin zu 3) 11,1 % zu tragen.

Im Übrigen tragen die Parteien ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

- Das Urteil und das angegriffene Urteil, soweit es noch Bestand hat, sind ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar. .

- Die Revision gegen dieses Urteil wird nicht zugelassen.

Entscheidungsgründe

A.

1
Die Parteien streiten um Ansprüche im Zusammenhang mit vier Pauschalreiseverträgen.

2
Die Beklagte ist eine Reiseveranstalterin. Die Kläger und der Klägervertreter (der seine Ansprüche im Zusammenhang mit der gegenständlichen Reise an den Kläger zu 1) abgetreten hat) buchten zu unterschiedlichen Zeitpunkten im Jahr 2022 jeweils eine Pauschalreise in Form einer Kreuzfahrt in der Arktis vom 14.8.2023 bis 03.9.2023. Dabei waren die beiden ersten und die beiden letzten Tage für An- und Abreise vorgesehen; dazwischen sollte die Schiffsreise von Kangerlussuaq/Grönland nach Kugluktuk/Kanada erfolgen. Die vereinbarten Reisepreise (die von den Klägern und dem Klägervertreter entrichtet wurden) betrugen für den Kläger zu 1) und den Klägervertreter je 20.650,- €, für die Klägerin zu 2) 20.463,- € und für die Klägerin zu 3) 21.540,- €. Die Durchführung der Reise sollte mit dem Schiff O. E. der örtlichen Firma A. C. [im folgenden: Reederei] erfolgen.

3
Am 20.01.2023 erhielt die Beklagte eine Mitteilung der Reederei, wonach sich deren Preise pro Tag und Person unter Berufung auf gestiegene Treibstoffkosten um 48,- US-Dollar erhöhen würden, was für die gegenständliche Reise 816,- US-Dollar pro Person ausmache. Daraufhin forderte die Beklagte unter anderem von den Klägern und vom Klägervertreter eine weitere Zahlung von 850,- € an, die die Klägerinnen zu 2) und 3), nicht hingegen der Kläger zu 1) und der Klägervertreter erbrachten.

4
Die Reise wurde zur vorgesehenen Zeit mit dem Schiff der Reederei durchgeführt. Dabei kam es zu einer Änderung der ursprünglich vorgesehenen Route insoweit, als die Insel Bylot nicht (wie ursprünglich vorgesehen) an ihrer Süd- und Westküste durch den Eclipse Sound und das Navy Board Inlet umfahren wurde; vielmehr fuhr die O. E. zwar zunächst in den Eclipse Sound bis Pond Inlet ein, kehrte aber dort um und umfuhr die Insel Bylot an ihrer Ost- und Nordküste.

5
Die Kläger sind der Meinung, dass die Reise wegen der geänderten Route mangelhaft gewesen sei und ihnen deswegen eine Minderung zustehe, die sie in Höhe des anteiligen Tagespreises, ausgehend von 15 Bordtagen bemessen. Ferner sind die Klägerinnen zu 2) und 3) der Auffassung, den Treibstoffkostenzuschlag von je 850,- € ohne Rechtsgrund erbracht zu haben.

6
Die Beklagte sieht keinen Reisemangel und hält den Treibstoffkostenzuschlag für berechtigt, weshalb sie diesen widerklagend gegen den Kläger zu 1) geltend macht.

7
Die Kläger haben beantragt,

1. an die Klagepartei zu 1 € 2.716 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 01.10.2023 zu zahlen;

2. an die Klagepartei zu 2 € 2.214 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 01.10.2023 zu zahlen;

3. an die Klagepartei zu 3 € 2.286 nebst Zinsen in Höhe vom 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 01.10.2023 zu zahlen;

4. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, die Kosten der Klageparteien aus deren vorprozessualer Vertretung nach Maßgabe der gesetzlichen Gebühren zu erstatten.

8
Die Beklagte hat beantragt,

die Klage abzuweisen und den Kläger zu 1 im Wege der Widerklage zu verurteilen, an die Beklagte € 850,- nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab Rechtshängigkeit der Widerklage zu zahlen.

9
Der Kläger zu 1 hat beantragt,

die Widerklage abzuweisen.

10
Das Landgericht hat weder die von den Klägern geltend gemachte Minderung noch den von der Beklagten erhobenen Zuschlag zum Reisepreis wegen erhöhter Treibstoffkosten für berechtigt gehalten. Es hat daher die Beklagte zur Rückzahlung von je 850,- € (nebst Rechtshängigkeitszinsen) an die Klägerinnen zu 2 und zu 3 verurteilt. Die weitergehende Klage und die Widerklage hat es abgewiesen. Auf Tatbestand und Entscheidungsgründe des angegriffenen Urteils wird Bezug genommen.

11
Gegen dieses Urteil richten sich die zulässigen, insbesondere form- und fristgerecht eingelegten Berufungen der Parteien, mit denen sie ihre erstinstanzlichen Anträge weiterverfolgen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde.

12
Die Kläger beantragen,

Auf die Berufung der Klageparteien wird das Urteil des Landgerichts München II vom 07.11.2024 – 12 O 64/24 abgeändert und die Beklagte verurteilt,

1. an den Kläger zu 1 € 2.716 zu zahlen,

2. an die Klägerin zu 2 € 2.214 zu zahlen;

3. an die Klägerin zu 3 € 2.286 zu zahlen, jeweils nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 2.12.2023.

4. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, die Kosten der Klageparteien aus deren vorprozessualer anwaltlicher Vertretung nach Maßgabe der gesetzlichen Gebühren zu erstatten.

13
Die Beklagte beantragt,

das Urteil des Landgerichts München II wie folgt abzuändern:

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Der Widerbeklagte und Kläger zu 1 wird verurteilt, an die Beklagte und Widerklägerin 850 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 22.12.2023 zu zahlen.

14
Die Parteien beantragen wechselseitig

die Zurückweisung des gegnerischen Rechtsmittels.

B.

15
Zu Recht hat das Landgericht eine Erhöhung des vereinbarten Reisepreises wegen Erhöhung der Treibstoffkosten abgelehnt. Den Klägern steht jedoch entgegen der Auffassung des Landgerichts eine Minderung des Reisepreises wegen eines Reisemangels zu. Auf dieser Basis waren die Berufung der Beklagten zurückzuweisen und auf die Berufung der Kläger das landgerichtliche Urteil abzuändern.

I.

16
Der Klägern steht eine Minderung des gezahlten Reisepreises zu, und zwar dem Kläger zu 1) (aus eigenem und abgetretenem Recht) in Höhe von (zusammen) 1.032, 50 €, der Klägerin zu 2) in Höhe von 511,58 € und der Klägerin zu 3) in Höhe von 538,50 €. Nachdem der vereinbarte Reisepreis voll entrichtet wurde, ergibt sich der entsprechende Rückzahlungsanspruch aus § 651m Abs. 2 BGB.

17
1. Die gegenständliche Reise war mangelhaft im Sinne einer Abweichung ihrer tatsächlichen von der vertraglich vereinbarten Beschaffenheit (§ 651i Abs. 1 S. 1 BGB).

18
a) Die Auslegung der gegenständlichen Reiseverträge ergibt, dass Vertragsinhalt (unter anderem) die Umfahrung der Bylot-Insel an ihrer Süd- und Westküste durch den Eclipse Sound und das Navy Board Inlet war. Insofern liegen sich deckende Willenserklärungen der Kläger und der Beklagten vor.

19
Dazu ist im Tatsächlichen festzustellen, dass die Beklagte die gegenständliche Reise im Internet, in einem deutschsprachigen Prospekt (auszugsweise Anlage B 1 a, b) und in einem englischsprachigen Prospekt (Anlage B 6) als „Nordwestpassage von Ost nach West“ bzw. „Into the Northwest Passage“ bewarb. In denselben Prospekten wird wenige Seiten danach eine wenig später stattfindende Reise (= Rückfahrt der O. E.) „Nordwestpassage von West nach Ost“ bzw. „Out of the Northwest Passage“ angeboten. Die Reiserouten sind spiegelbildlich weitgehend identisch, ein wesentlicher Unterschied ist das Passieren der Bylot-Insel südlich und westlich (= die von den Klägern gebuchte Reise) bzw. nördlich (= die alternative Rückreise), vgl. die jeweiligen Kartenskizzen in Anlagen B 1 a, b.

20
Zwar handelt es sich bei diesen Bewerbungen der Reisen nur um invitationes ad offerendum; diese können aber naturgemäß zur Auslegung der schließlich zustande kommenden Verträge bzw. der zum Vertragsschluss führenden Willenserklärungen herangezogen werden. Die Auslegung dieser Willenserklärungen hat nach dem objektivierten Empfängerhorizont, also danach, wie der jeweilige Erklärungsempfänger sie nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte verstehen durfte, zu erfolgen (vgl. Grüneberg / Ellenberger, BGB, 85. Aufl., § 133 Rz. 9 m.w.Nachw.).

21
Die gegenständlichen Reiseverträge kamen zustande durch die Buchungen der Kläger und die Buchungsbestätigung der Beklagten. Nachdem die Beklagte zuvor zwei bis auf die Richtung der Umfahrung der Bylot-Insel weitgehend identische bzw. reziproke Reisen beworben hatte, durfte sie nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte die Buchung einer dieser Reisen nur dahin verstehen, dass gerade auch dieser Unterschied der Reisen, also die Richtung der Umfahrung der Bylot-Insel Vertragsbestandteil werden sollte. Umgekehrt durften die Kläger die Annahmeerklärung (Buchungsbestätigung) der Beklagten dahin verstehen, dass ihr Angebot mit dem dargestellten Inhalt angenommen wurde. Damit liegen übereinstimmende Willenserklärungen des Inhalts vor, dass die Bylot-Insel südlich und westlich umfahren wird.

22
An der dargestellten Auslegung ändert der in den Prospekten bei den jeweiligen Kartenskizzen angebrachte Hinweis „Beispiel-Route, Änderungen vorbehalten“ nichts. Diesen mussten die Kläger nicht auf den dargestellten Unterschied zwischen den beiden beworbenen Reisen beziehen; vielmehr ist der Senat der Auffassung, dass sich die Beklagte im Rahmen der objektivierten Auslegung nach Treu und Glauben mit

Rücksicht auf die Verkehrssitte gegenüber der Bewerbung der beiden prospektierten Reisen mit dem dargestellten Unterschied nicht auf einen derart allgemeinen Änderungsvorbehalt berufen kann.

23
b) Nachdem die Bylot-Insel tatsächlich nicht an ihrer Süd- und Westküste durch den Eclipse Sound und das Navy Board Inlet umfahren wurde, sondern die O. E. zwar zunächst in den Eclipse Sound einfuhr, aber dann bei Pond Inlet umkehrte und die Bylot-Insel an ihrer Ost- und Nordseite umfuhr, liegt eine (zur Minderung nach §§ 651i Abs. 3 Nr. 6, 651m BGB berechtigende) Abweichung der Beschaffenheit der tatsächlich durchgeführten Reise von der vertraglich vereinbarten Sollbeschaffenheit vor.

24
Dagegen kann die Beklagte nicht einwenden, durch die dargestellte Abweichung sei der Nutzen der Reise für die Kläger nicht beeinträchtigt worden. Zwar setzte das frühere Recht in § 651c BGB a.F. für einen Mangel neben der Abweichung der Ist- von der Sollbeschaffenheit eine Beeinträchtigung des Reisenutzens für den Reisenden voraus (vgl. z.B. BGH, Urteil vom 6.12.2016 – X ZR 117/15, Rz. 6). Hieran kann aber nach dem insoweit eindeutigen Wortlaut der Neufassung des Mangelbegriffs in § 651i Abs. 2 BGB n.F. nicht mehr festgehalten werden (vgl. Grüneberg / Retzlaff, a.a.O. § 651i Rz. 7 a.E.). Denn vom Nutzen der Reise ist nur noch in S. 2 Nrn. 1 und 2 des § 651i Abs. 2 BGB (vertraglich vorausgesetzter oder gewöhnlicher Nutzen, soweit es an einer Beschaffenheitsvereinbarung fehlt) die Rede, während die Grundnorm des S. 1 für das Vorliegen eines Mangels allein auf die Beschaffenheitsvereinbarung abstellt – was nahe liegt, weil bei Defiziten hinsichtlich eines vereinbarten Bestandteils der Reise sich eine Beeinträchtigung der Reise insgesamt aufdrängt.

25
Absoluten Bagatellen kann insoweit mit dem Institut der (bloßen) Unannehmlichkeit, die hinzunehmen wäre und eine Minderung ausschlösse (vgl. Retzlaff, a.a.O. Rz. 9), begegnet werden. Dass die Änderung der Reiseroute vorliegend über eine bloße Unannehmlichkeit hinausging, ergibt sich aber daraus, dass – wie sich dem vorgelegten Kartenmaterial (Anl. B 1 a, b, B 5 – letztere Anlage mit Maßstab in Kilometern) entnehmen lässt – ein erheblicher Teil der vereinbarten Umfahrung, für den etliche Stunden und jedenfalls mehr als 100 km erforderlich gewesen wären, nicht durchgeführt wurde.

26
2. Dieser Mangel führt zu einer (kraft Gesetzes eintretenden, § 651m Abs. 1 S. 1 BGB)

27
Minderung in der oben genannten Höhe und damit zu entsprechenden Rückzahlungsansprüchen der Kläger aus § 651m Abs. 2 BGB.

28
a) Die Höhe der Minderung ist nach dem Verhältnis, in welchem der Wert der durchgeführten Reise hinter dem Wert der Reise in mangelfreiem Zustand zurückbleibt, durch Schätzung zu ermitteln (§ 651m Abs. 1 S. 2, 3 ZPO). Dabei hat eine wertende Gesamtbetrachtung der Umstände des Einzelfalles, insbesondere eine Gewichtung der einzelnen Elemente der Reise zu erfolgen (BGH, Urteil vom 14.5.2013 – X ZR 15/11, Rz. 17 ff.).

29
b) Nachdem die Minderung kraft Gesetzes „für die Dauer des Mangels“ eintritt (§ 651 m Abs. 1 S. 1 BGB), bietet sich bei der vorzunehmenden Gewichtung eine Betrachtung nach Tagen an, wenn der Mangel – wie vorliegend – nur bestimmte Zeiträume betraf; vorliegend betraf die Routenänderung nur den einen Tag, an dem die Bylot-Insel passiert wurde.

30
Der Wert einer Reise bestimmt sich für den Reisenden maßgeblich durch den Erholungswert. Deshalb legt der Senat seiner Schätzung bei wertender Betrachtung die Zahl der Bordtage, aber den gesamten Reispreis zugrunde; An- und Abreise mögen zwar wirtschaftlich werthaltig gewesen sein, weisen aber nach der Lebenserfahrung keinerlei Erholungswert auf; der bloße Hin- und Rücktransport bei völligem Entfallen der Schiffsreise würde mangels jeglichen Erholungswerts eine Minderung des Reisepreises auf Null rechtfertigen. Daher hält es der Senat nicht für angemessen, für die Bemessung der Minderung aus dem Reisepreis die Kosten der Flugreise herauszurechnen.

31
Vorliegend erfolgte die Einschiffung am 3. Reisetag in den Abendstunden und die Ausschiffung am 19. Reisetag gegen Mittag, sodass sich etwa 15 ½ Bordtage ergeben. Für seine Schätzung im Rahmen der §§ 651m Abs. 1 S. 3 BGB, 287 ZPO geht der Senat von ganzen Tagen aus und legt daher 16 Tage zugrunde.

32
Damit entfallen auf einen Tag 1/16 = 6,25% des Reisepreises.

33
c) Wegen des gegenständlichen Mangels hält der Senat eine Minderung in Höhe von 40% des so ermittelten Tagespreises für angemessen.

34
Dabei ist zunächst zu sehen, dass der fragliche Tag im Hinblick auf den Erholungswert nicht wertlos war, sodass sich eine Minderung um 100% des Tagespreises verbietet. Denn die Kläger befanden sich an Bord, die O. E. machte Fahrt, sodass den Klägern sowohl Naturgenuss als auch die Inanspruchnahme der Bordangebote, insbesondere Verpflegung und Freizeitmöglichkeiten zur Verfügung stand. Dass letztere eher spartanisch gewesen sein mögen, ist der Eigenart der gebuchten Reise (Transport nicht mit einem Luxusliner, sondern einem polarmeertauglichen Schiff) geschuldet und rechtfertigt für sich keinen weiteren Minderungsbetrag.

35
Andererseits ist zu berücksichtigen, dass ein wesentlicher Programmpunkt dieses Tages, nämlich gerade der vertraglich vereinbarte (vgl. oben) fehlte. Daher erscheint dem Senat eine Quantifizierung dieses Mangels nach Stunden oder zurückzulegender Strecke für seine Bewertung ungeeignet. Vielmehr macht der Senat von seiner Schätzungsbefugnis dahin Gebrauch, dass die Routenänderung als wesentliche Abweichung vom vertraglichen Pflichtenprogramm mit 40% eines Tagespreises zu gewichten ist.

36
d) Damit ergibt sich bei wertender Gesamtbetrachtung eine Minderung von 40% von 6,25% des jeweiligen Reisepreises, das sind 2,5% des Reisepreises.

37
Dies ergibt für den Kläger zu 1) und den Klägervertreter bei einem Reisepreis von je 20.650,- € eine Minderung von je 516,25 €, sodass dem Kläger zu 1) aus eigenem und abgetretenem Recht ein Zahlungsanspruch von zusammen 1.032,50 € zusteht.

38
Für die Klägerin zu 2) ergibt sich bei einem Reisepreis von 20.463,- € ein Rückzahlungsanspruch von 511,58 €.

39
Für die Klägerin zu 3) ergibt sich bei einem Reisepreis von 21.540,- € ein Rückzahlungsanspruch von 538,50 €.

II.

40
Die Beklagte hat den vereinbarten Reisepreis nicht wirksam um 850,- € wegen gestiegener Treibstoffkosten erhöht. Damit steht den Klägerinnen zu 2) und 3) ein entsprechender Rückzahlungsanspruch aus § 812 BGB zu und erweist sich die Widerklage gegen den Kläger zu 1 als unbegründet.

41
1. Nach § 651f Abs. 1 BGB kann der Reiseveranstalter durch einseitige Gestaltungserklärung den Reisepreis unter den dortigen formellen und materiellen Voraussetzungen (um bis zu 8%, vgl. § 651g Abs. 1 BGB) erhöhen.

42
Eine entsprechende Willenserklärung hat die Beklagte im Januar 2023 (und damit rechtzeitig vor Reisebeginn im August, § 651f Abs. 1 S. 3 BGB) gegenüber den Klägern abgegeben. Diese Möglichkeit sieht Ziff. 5.1 der (unstreitig in die gegenständlichen Reiseverträge einbezogenen) AGB der Beklagten vor;

Ziff. 5.1 enthält auch den erforderlichen Hinweis auf den Anspruch der Reisenden auf Senkung des Reisepreises bei sinkenden Energiekosten, Ziff. 5.2 erläutert die abstrakte Berechnung einer Erhöhung hinreichend dahin, dass eine Aufteilung der die Beklagte treffenden Kostensteigerung nach Köpfen erfolgen soll. Die Anforderungen des § 651f Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BGB wären damit gewahrt.

43
Allerdings dürften die materiellen Voraussetzungen des § 651f Abs. 1 Nr. 2 lit. a) BGB, auf die sich die Beklagte beruft, nach dem Sach- und Streitstand nicht vorgelegen haben (dazu unten 2.). Jedenfalls entsprach das Erhöhungsverlangen aber nicht den formellen Anforderungen des § 651f Abs. 1 S. 2 BGB (dazu unten 3.), sodass sich hierdurch der vertraglich vereinbarte Reisepreis nicht geändert hat.

44
2. Der Senat hat bereits höchste Zweifel, ob die materiellen Voraussetzungen des § 651f Abs. 1 Nr. 2 a) BGB für eine Erhöhung des Reisepreises vorlagen.

45
a) Nach dieser Vorschrift muss sich die Erhöhung des Reisepreises unmittelbar ergeben aus einer Erhöhung des Preises für die Beförderung von Personen aufgrund höherer Kosten für Treibstoff oder andere Energieträger. Hierzu haben die Kläger unwidersprochen vorgetragen, dass sich die Dieselpreise weltweit zwischen den Buchungen im Jahr 2022 und dem Erhöhungsverlangen im Januar 2023 nicht erhöht hätten, sondern eher gesunken seien.

46
Auf der Basis dieses als unstreitig zugrunde zu legenden Vortrags wäre das Erhöhungsverlangen unbegründet, wenn man die Norm dahin versteht, dass es nach der Buchung zu einer Erhöhung der Treibstoffpreise gekommen sein muss. Hingegen wäre der genannte Vortrag unbehelflich (und das Erhöhungsverlangen begründet), wenn für die Erhöhung ausreichend ist, dass der Erbringer der Transportleistung (hier die Reederei) gegenüber dem Reiseveranstalter seinen Preis nach Vertragsschluss zwischen Kunde und Veranstalter unter Berufung auf eine (angebliche) Erhöhung der Treibstoffkosten erhöht.

47
b) Der Senat neigt zu der erstgenannten Auffassung.

48
Grundsätzlich fällt die Kalkulation des Reisepreises, also die Frage, welchen Preis er aufrufen muss, um kostendeckend zu arbeiten und möglichst Gewinne zu erzielen, in die Risikosphäre des Reiseveranstalters. Verkalkuliert er sich dahingehend, dass die ihm tatsächlich entstehenden Kosten höher werden als geplant, hat er dieses Risiko zu tragen und kann es (jedenfalls bis zur Grenze des § 313 BGB) nach Vertragsschluss nicht an die Reisenden weitergeben. In dieser Sichtweise stellt § 651f Abs. 1 Nr. 2 lit. a) BGB, wonach eine aus einer Steigerung der Treibstoffkosten folgende Kostenerhöhung in gewissen Grenzen weitergegeben werden kann, eine Abweichung vom gesetzlichen Normalfall der Risikoverteilung („pacta sunt servanda“) dar und ist daher eng auszulegen.

49
Erbringt der Reiseveranstalter die Transportleistung selbst (also etwa mit einem eigenen Schiff), kann eine Auslegung der Norm nach ihrem eindeutigen Wortlaut nicht zweifelhaft sein, dass es zwischen Vertragsschluss mit dem Kunden und Erhöhungsverlangen tatsächlich zu einer Erhöhung der Treibstoffkosten gekommen sein muss (und diese im Streitfall vom Reiseveranstalter nachzuweisen ist). Nach Auffassung des Senats soll der Reiseveranstalter, der die Transportleistung (wie in der Praxis häufig) durch einen Dritten erbringen lässt, nicht schlechter, aber auch nicht besser stehen, als wenn er die Leistung mit eigenen Transportmitteln selbst erbringt.

50
Daher neigt der Senat zu der Auffassung, dass es auch in diesem Fall tatsächlich nach Vertragsschluss zwischen Reiseveranstalter und Kunden zu einer Erhöhung der Treibstoffpreise gekommen sein muss. Zwar mag einiges für die Ansicht der Beklagten sprechen, dass dem Reiseveranstalter nicht zuzumuten ist, die Kalkulation des Leistungserbringers und dessen Preisvereinbarungen mit dem Diesellieferanten vorzutragen. Zumindest einen Vortrag zur allgemeinen Entwicklung der Treibstoffpreise (hier: für Schiffsdiesel) zwischen Vertragsschluss und Erhöhungsverlangen wird man allerdings fordern können.

51
Hinzu kommt folgende Überlegung: Ob und wie der Leistungserbringer gegenüber dem Reiseveranstalter die Preise erhöhen kann, hängt vom Vertrag zwischen Leistungserbringer und Reiseveranstalter ab; dessen Ausgestaltung liegt in der Risikosphäre des Reiseveranstalters, jedenfalls nicht in derjenigen des Kunden (der nicht überprüfen kann, ob das Erhöhungsverlangen des Leistungserbringers berechtigt war). Würde man ein nach Vertragsschluss im Verhältnis Kunde – Reiseveranstalter erfolgtes Erhöhungsverlangen unter Berufung auf gestiegene Energiekosten genügen lassen (obwohl diese nach dem vorliegenden Verfahren zugrunde zu legenden Streitstand gar nicht gestiegen sind), würde man die den Reiseveranstalter treffenden Risiken aus seinem Vertrag mit dem Leistungserbringer auf den Kunden verlagern.

52
Dies illustriert der vorliegende Sachverhalt eindrücklich. Das Erhöhungsverlangen des Leistungserbringers soll angeblich daraus folgen, dass dieser seine Preise bereits 2019 (und damit lange vor Vertragsschluss im Verhältnis Kläger – Beklagte) kalkuliert hatte. Das Risiko der Steigerung von Energiekosten vor Vertragsschluss zwischen Reiseveranstalter und Kunden belässt aber auch § 651f BGB beim Reiseveranstalter; insoweit bleibt es bei dem Normalfall, dass jeder Unternehmer das Risiko seiner Kalkulation trägt.

53
Daher spricht viel dafür, dass sich das Erfordernis „nach Vertragsschluss“ im Wortlaut des § 651f Abs. 1 Nr. 2 lit. a) BGB nicht nur auf „Erhöhung des Preises …“, sondern auch auf „höhere Kosten für Treibstoff …“ bezieht. Folgt man dem, wäre das Erhöhungsverlangen vorliegend schon deshalb unberechtigt, weil es nach dem Streitstand zwischen den Vertragsschlüssen der Kläger mit der Beklagten und dem Erhöhungsverlangen gegenüber den Klägern nicht zu einer Preiserhöhung bei Schiffsdiesel gekommen ist.

54
3. Die vorstehend erörterte Problematik bedarf jedoch keiner abschließenden Entscheidung, da es jedenfalls an einem formal ordnungsgemäßen Erhöhungsverlangen fehlt. Nach § 651f Abs. 1 S. 2 BGB hat der Reiseveranstalter den Reisenden auf einem dauerhaften Datenträger klar und verständlich über die Preiserhöhung und deren Gründe zu unterrichten und hierbei die Berechnung der Preiserhöhung mitzuteilen. Hieran gemessen genügen die in Betracht kommenden Erklärungen der Beklagten nicht für ein formal wirksames Erhöhungsverlangen.

55
a) Die Email der Beklagten vom 20.1.2023 (die beispielhaft in Richtung an den Klägervertreter vorliegt [enthalten im Konvolut B 8]; inhaltlich identische Mails haben nach unbestrittenem Beklagtenvortrag alle Reiseteilnehmer und damit auch die Kläger erhalten) enthalten nur den Erhöhungsbetrag von 850,- € als solchen, den Hinweis, dass die Reederei sich entschlossen habe, die gestiegenen Treibstoffpreise an die Gäste weiterzugeben und einen Verweis auf die AGB der Beklagten.

56
Insoweit fehlt es jedenfalls an einer klaren und verständlichen Mitteilung der Gründe für die Preiserhöhung und deren Berechnung. Für die Kunden ist aufgrund der kargen Angaben schon nicht nachvollziehbar, was konkret die Reederei von der Beklagten verlangt hat; geschweige denn können sie erkennen, wie sich der ihnen gegenüber geltend gemachte Erhöhungsbetrag von 850,- € berechnet.

57
Nachdem nicht vorgetragen ist, dass den Klägerinnen zu 2) und 3) weitere Erklärungen im Zusammenhang mit der Preiserhöhung zugegangen sind, ist damit ihnen gegenüber das Erhöhungsverlangen jedenfalls formal unwirksam und sind ihre Klagen auf Rückzahlung der von ihnen auf die Erhöhung erbrachten 850,- € begründet.

58
b) Was den Kläger zu 1) betrifft, erfolgte ihm und dem Klägervertreter gegenüber eine weitere Erläuterung in der Email der Beklagten vom 27.1.2023 (im Anlagenkonvolut B 8). Diese Erklärung hätte zwar unproblematisch die Frist des § 651f Abs. 1 S. 3 BGB gewahrt, da sie deutlich mehr als 20 Tage vor Reisebeginn erfolgte, genügt aber auch in Zusammenschau mit der Mail vom 20.1.2023 nicht den formalen Anforderungen des § 651f Abs. 1 S. 2 BGB. Die Mail enthält als zusätzliche Information nämlich nur den Verweis auf einen Link der Reederei, der nach dem Vortrag der Beklagten zu Anlage B 8b führte.

59
Zum einen erscheint schon höchst zweifelhaft, ob mit der Verweisung auf einen Link, der zur Internetseite eines Dritten führt, der Pflicht zur Unterrichtung des Reisenden „auf einem dauerhaften Datenträger“ genügt werden kann. Denn der Dritte kann die Internetseite jederzeit löschen mit der Folge, dass dann der Link ins Leere führt (vgl. hierzu EuGH, Urteil vom 25.1.2017 – C-375/17, Rz. 44, MünchKomm / Einsele, BGB, 10. Aufl., § 126b Rz. 5).

60
Zum anderen aber, und das ist entscheidend, genügen auch die über Link abrufbaren, aus Anlage B 8b ersichtlichen Informationen nicht den Anforderungen des § 651f Abs. 1 S. 2 BGB. Denn hieraus lässt sich entnehmen, dass die Reederei die Preise für die gegenständliche Reise um 48 US-Dollar pro Person und Tag und damit um insgesamt 812 US-Dollar pro Person erhöht hat. Diese Information genügt zwar der von Ziff. 5.4 der AGB der Beklagten vorgegebenen Berechnungsmethode nach Köpfen. Damit war für die einzelnen Reisenden aber noch nicht klar, warum sie 850,- € pro Person bezahlen sollten. Die aktuellen Wechselkurse mussten sie nicht überprüfen, zumal sie den Erklärungen der Beklagten nicht entnehmen konnten, zu welchem Stichtag die Umrechnung erfolgt war. Damit fehlt es an einer nachvollziehbaren Mitteilung der Berechnung der Preiserhöhung.

61
Dies wird auch belegt durch den nunmehrigen Vortrag der Beklagten im Prozess, dass sie ihre Zahlungen an die Reederei zum Kurs von 0,96 abgesichert hatte und daher den Betrag von 812 USD auf der Basis dieses Kurses umgerechnet hat. Dies konnten die Reisenden schlichtweg nicht erkennen, da es ihnen nicht mitgeteilt wurde. Damit konnten die Reisenden (hier der Kläger zu 1)) die Berechnung des Erhöhungsbetrages auf 850,- € nicht nachvollziehen.

62
c) Dieses Defizit des Erhöhungsverlangens wurde weder durch die Email der Beklagten vom 2.2.2023 (bei Anlagenkonvolut B 8) noch durch das Schreiben der Beklagtenvertreterin vom 7.3.2023 (Anlage B 4) behoben.

63
Die Mail vom 2.2.2023 enthält gegenüber den vorangegangenen Dokumenten nur die zusätzliche Information, dass der von der Reederei pro Person aufgerufene Betrag von US-Dollar in Euro umgerechnet wurde; nach wie vor wird aber nicht mitgeteilt, dass und warum die Beklagte einen Umrechnungskurs von 0,96 zugrunde gelegt hat. Damit war für die Reisenden die Berechnung des Erhöhungsbetrages nach wie vor nicht nachvollziehbar.

64
Das Schreiben der Beklagtenvertreterin vom 7.3.2023 befasst sich nur mit der Frage der Wirksamkeit der AGB der Beklagten und enthält keine zusätzlichen Informationen zur Berechnung des Erhöhungsbetrages.

III.

65
In der Gesamtschau ergeben sich daher ein Anspruch des Klägers zu 1) in Höhe von 1.032,50 € (je 516,25 € aus eigenem und abgetretenem Recht), ein Anspruch der Klägerin zu 2) in Höhe von 1.361,58 € (511,58 € Minderung und 850,- € Rückzahlung Treibstoffkostenzuschlag) und ein Anspruch der Klägerin zu 3) in Höhe von 1.388,50 € (538,50 € Minderung und 850,- € Reisekostenzuschlag).

66
Die diesbezügliche Zinsentscheidung ergibt sich aus §§ 288, 291 BGB. Weitergehende Zinsen begehren die Kläger in der Berufung nicht mehr.

IV.

67
Zu Recht und mit zutreffender Begründung hat das Landgericht den auf die vorgerichtlichen Kosten der Kläger gerichteten Feststellungsantrag abgelehnt. Die vorgerichtlichen entstandenen Kosten beziehen sich auf abgeschlossene Vorgänge und wären daher unproblematisch bezifferbar. Damit fehlt es an einem Feststellungsinteresse (§ 256 ZPO), da eine Leistungsklage (zumindest in Form einer Klage auf Freistellung) möglich wäre.

C.

68
Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 92, 97 ZPO nach der Baumbach’schen Formel unter Berücksichtigung der jeweiligen Beteiligung der Parteien am Gesamtstreitwert und dem sich hiernach jeweils ergebenden Maß des Obsiegens.

69
Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO.

70
Die Revision war nicht zuzulassen, da Zulassungsgründe (§ 543 Abs. 2 ZPO) nicht vorliegen.

71
Weder hat die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung noch erfordern die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts. Zu würdigen waren vielmehr die Umstände des Einzelfalles.