



RECHTSANWALTSKAMMER
DES LANDES SACHSEN-ANHALT

DER VORSTAND

Rechtsanwaltskammer, G.-Hauptmann-Str. 5, 39108 Magdeburg
An die Bundesrechtsanwaltskammer

und an alle Regionalkammern

26.07.2019

Per Fax

Anerkennung von Fällen der Beförderung von Personen als Fälle im Transport- und Speditonsrecht gem. FAO

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,


bezüglich hiesiger Rundfrage vom 28.01.2019 bedanken wir uns zunächst für die abgegebenen Stellungnahmen.

Im Nachgang zu unserer Rundfrage übersenden wir zu Ihrer Kenntnisnahme die Entscheidung des Anwaltsgerichtshofs des Landes Sachsen-Anhalt, 1 AGH 2/18, in dieser Sache.

Mit freundlichen kollegialen Grüßen

Dienemann
Rechtsanwalt
Vorsitzender der Abteilung Fachanwaltschaften

i. A.


Dennhardt
Sachbearbeiter
Fachanwaltsabteilung

begl. Abschrift

1 AGH 2/18

**ANWALTSGERICHTSHOF
DES LANDES SACHSEN-ANHALT**

Eingegangen

17. JUNI 2019

KUNSCHE

IM NAMEN DES VOLKES**URTEIL****In dem anwaltsgerichtlichen Verfahren**

verkündet am: 17.05.2019

Brehme, JHS'in als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Rechtsanwältin _____

Klägerin,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte _____

g e g e n

die Rechtsanwaltskammer des Landes Sachsen-Anhalt,
vertreten durch den Präsidenten,
Gerhart-Hauptmann-Straße 5, 39108 Magdeburg,

Beklagte,

hat der 1. Senat des Anwaltsgerichtshofs des Landes Sachsen-Anhalt unter Mitwirkung des Präsidenten des Anwaltsgerichtshofes Rechtsanwalt Meinzenbach als Vorsitzenden, der Rechtsanwältin Dr. Michele, des Rechtsanwalts Lang, des Vorsitzenden Richters am Oberlandesgericht Dr. Engel und des Richters am Oberlandesgericht Dr. Tiemann auf die mündliche Verhandlung vom 12. April 2019 für Recht erkannt:

- 2 -

I. Die Klage wird abgewiesen.

II. Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Klägerin.

III. Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des sich aus dem Kostenfestsetzungsbeschluss ergebenden Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

IV. Die Berufung an den Bundesgerichtshof wird zugelassen.

Gründe

A.

Gegenstand des Rechtsstreits ist die - von der Klägerin beantragte, von der Beklagten jedoch abgelehnte - Verleihung der Befugnis zur Führung der Fachanwaltsbezeichnung "Fachanwältin für Transport- und Speditionsrecht".

Die Klägerin ist seit dem 03.06.2009 zur Rechtsanwaltschaft zugelassen und als Rechtsanwältin in Halle tätig. Sie ist Vorsitzende des bei der Beklagten gebildeten Vorprüfungsausschusses "Fachausschuss Transport- und Speditionsrecht".

Mit Schreiben vom 17.07.2017, eingegangen bei der Rechtsanwaltskammer (Beklagte) am 19.07.2017, stellte die Klägerin den Antrag auf Verleihung der Befugnis zur Führung der Fachanwaltsbezeichnung für Transport und Speditionsrecht. Sie legte unter anderem eine Bescheinigung der Hagen Law School vom 25.04.2016 über die Teilnahme an einem 120-stündigen Fernstudienlehrgang sowie drei erfolgreich bestandene fünfstündige Abschlussklausuren im Original vor, ferner eine Fallliste mit 85 persönlich und weisungsfrei bearbeiteten Mandaten, davon 29 gerichtlichen Verfahren, die nach ihrer Auffassung sämtlich dem Bereich des Transport- und Speditionsrechts zuzuordnen sind.

Durch Bescheid vom 11.09.2018 lehnte der Vorstand der Beklagten den Antrag der Klägerin auf Verleihung der Fachanwaltsbezeichnung "Fachanwältin für Transport- und Speditionsrecht" ab. Der Erwerb besonderer praktischer Erfahrungen nach § 5 Abs. 1 lit. n) werde - so

- 3 -

der Vorstand - nicht als erfüllt angesehen. Nach übereinstimmender Auffassung des Vorprüfungsausschusses sowie der Vorstandsabteilung Fachanwaltschaften könnten von der Fallliste der Klägerin aus dem Bereich der gerichtlichen Fälle 13 Fälle und aus dem Bereich der außergerichtlichen Fälle 33 Fälle nicht anerkannt werden. Infolgedessen erfüllte die Klägerin nicht die Voraussetzung des § 5 Abs. 1 lit. n), in den letzten drei Jahren vor der Antragstellung im Fachgebiet Transport- und Speditionsrecht als Rechtsanwältin 80 Fälle, davon 20 gerichtliche Verfahren oder Schiedsverfahren, persönlich und weisungsfrei bearbeitet zu haben. Bei sämtlichen nicht anerkannten Fällen handele es sich um Ansprüche aus Luftbeförderungsverträgen wegen Verspätungen und Flugannullierungen und damit um zivilrechtliche Fälle (Reiserecht), die nicht dem Transport- und Speditionsrecht zugeordnet werden könnten. Das Transportrecht sei ein Teilgebiet des Handelsrechts. Es umfasse den Transport von Gütern, hingegen nicht die Beförderung von Personen. Entgegen der von der Klägerin geäußerten Auffassung könne das Personenbeförderungsrecht auch nicht dem Recht des nationalen und grenzüberschreitenden Transports zu Wasser, auf der Schiene und in der Luft - Teilbereiche des Fachgebiets Transport- und Speditionsrechts im Sinne des § 14g Abs. 2 FAO - zugeordnet werden. Aus der Teilnahmebescheinigung der Hagen Law School vom 24.05.2016 ergebe sich dementsprechend, dass das Personenbeförderungsrecht auch nicht Gegenstand der theoretischen Ausbildung gewesen sei und die von der Klägerin absolvierten Abschlussklausuren nur Rechtsfragen und Rechtsprobleme im Zusammenhang mit dem Transport von Gütern, nicht jedoch mit der Beförderung von Personen zum Inhalt gehabt hätten.

Gegen den ihr am 18.09.2018 zugestellten Bescheid hat die Klägerin mit Schriftsatz vom 26.09.2018, der am 27.09.2018 beim Anwaltsgerichtshof eingegangen ist, Klage erhoben. Sie verfolgt ihr Begehren, die Bezeichnung "Fachanwältin für Transport- und Speditionsrecht" führen zu dürfen, vor dem Anwaltsgerichtshof weiter.

Nach Ansicht der Klägerin ist der ablehnende Bescheid der Beklagten vom 11.09.2018 in mehrfacher Hinsicht rechtswidrig ergangen. Die Beklagte habe bereits ohne zureichenden Grund 14 Monate lang nicht über ihren, der Klägerin Antrag entschieden. Außerdem stelle sich die Frage, ob ihr durch die Beklagte ausreichend rechtliches Gehör gewährt worden sei; denn ihr sei bis zur Einsichtnahme in die Verwaltungsakte nicht bekannt gewesen, dass der Vorprüfungsausschuss eine Unvereinbarkeit zwischen dem Rechtsgebiet des Transport- und Speditionsrechts einerseits und der Rechtsmaterie des Reiserechts andererseits sehe. Schließlich sei der Bescheid der Beklagten vom 11.09.2018 auch nicht hinreichend bestimmt. Für sie sei nicht erkennbar, welche Fälle von der Beklagten als ausreichende Nach-

- 4 -

weise praktischer Erfahrungen anerkannt würden und welche Fälle die Beklagte tatsächlich moniere.

In der Sache zu Unrecht beanstandete die Beklagte, dass diejenigen Fälle, die Ansprüche gegen Lufttransportunternehmen aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zum Gegenstand gehabt hätten, nicht zum Gebiet des Transport- und Speditionsrechts gehörten. Bei der Fluggastrechte-Verordnung handele es sich um eine Ergänzung zu den Regelungen des Montrealer Übereinkommens und des Warschauer Abkommens. Nach ganz herrschender Meinung seien die Regelungen beider Abkommen dem Bereich des Transportrechts zuzuordnen; die Kommentierung schließe an keiner Stelle die Beförderung von Personen aus dem Gebiet des Transportrechts aus. Sowohl die Deutsche Gesellschaft für Transportrecht als auch die transportrechtliche Fachliteratur befassten sich mit dem Regelungsgegenstand der Verordnung (EG) Nr. 261/2004, und auch das Bundesministerium der Justiz definiere auf seiner Internetseite das Transportrecht sowohl als Rechte und Pflichten der Personen, die am Gütertransport beteiligt seien, als auch als Privatrecht der Personenbeförderung. Es werde von ihr, der Klägerin, nicht in Abrede gestellt, dass gerade im deutschen Rechtsraum das Transportrecht häufig mit dem Gütertransportrecht gleichgesetzt werde. Dies könne jedoch nicht gelten, soweit internationale Regelungen, die (auch) die Personenbeförderung beträfen, dem Transportrecht zugeordnet würden. Auch während der theoretischen Ausbildung sei an mehreren Stellen das Recht der Personenbeförderung behandelt worden, so etwa im Zusammenhang mit dem Seetransport- und dem Binnenschiffahrtsrecht.

Eine Anerkennung auch derjenigen Fälle, die Ansprüche aus der Fluggastrechte-Verordnung zum Gegenstand hätten, gebiete bereits das verfassungsrechtliche Bestimmtheitsgebot. Weder der Wortlaut der Regelung des § 14g FAO noch das Protokoll der 3. Sitzung der 3. Satzungsversammlung vom 22./23.11.2004 ließen auch nur ansatzweise erkennen, dass eine Beschränkung der Begrifflichkeit des Transportrechts auf den Bereich des Gütertransports beabsichtigt gewesen sei. Bei der Auslegung der Vorschriften der Fachanwaltsordnung müssten sowohl die Anwendungspraxis in anderen Rechtsanwaltskammern als auch die berechtigten Erwartungen des rechtsuchenden Publikums maßgeblich berücksichtigt werden. Jedenfalls nach seinem aktuellen Verständnis umfasse der unbestimmte Rechtsbegriff des Transportrechts aber auch internationale Regelungen wie das Montrealer Übereinkommen oder das Warschauer Abkommen und eben auch die Fluggastrechte-Verordnung. Schließlich könnten die Fälle, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 fielen, auch klar von der Rechtsmaterie des Reiserechts getrennt werden. Das Reiserecht regle die Vertragsbeziehungen zwischen Reiseveranstalter und Reisendem, bei einem Luftverkehrsunternehmen handele es sich jedoch nicht um einen Reiseveranstalter.

- 5 -

Die Klägerin beantragt,

die Beklagte unter Aufhebung des Bescheides der Beklagten vom 18.09.2018 zu verpflichten, der Klägerin die beantragte Befugnis zur Führung der Fachanwaltsbezeichnung "Fachanwältin für Transport und Speditionsrecht" zu verleihen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte weist den Vorwurf einer etwaigen Untätigkeit zurück. Trotz entsprechender Anforderungen sei der Vorprüfungsausschuss zunächst nicht zu einer konstituierenden Sitzung zusammengetreten, woran die Klägerin ein nicht unerhebliches Mitverschulden trage. Auch sei der Klägerin mit Schreiben der Beklagten vom 14.05.2018 rechtliches Gehör gewährt worden. Aus dem angefochtenen Bescheid vom 11.09.2018 könnten die monierten Fälle im Einzelnen entnommen werden.

In der Sache verteidigt die Beklagte ihre Entscheidung, der Klägerin die Verleihung der Fachanwaltsbezeichnung "Fachanwältin für Transport- und Speditionsrecht" zu versagen. Keiner der in § 14g FAO niedergelegten einzelnen Fachanwaltsbereiche erstrecke sich auf die Beförderung von Personen, sie betreffen vielmehr ausschließlich den Transport und die Lagerung von Gütern. Die Satzungsversammlung der Bundesrechtsanwaltskammer habe insoweit eine klare Trennung zwischen dem Transport von Gütern und der Beförderung von Personen vornehmen wollen. Das Transportrecht im engeren Sinne gehöre zum Handelsrecht, welches wiederum ausschließlich den Warenverkehr regle, nicht jedoch die Beförderung von Personen.

Im Verlaufe des Rechtsstreits hat die Beklagte eine Rundfrage bei allen Rechtsanwaltskammern in der Bundesrepublik Deutschland zu der Frage durchgeführt, ob Fälle, die die Beförderung von Personen zum Gegenstand haben, auch als Fälle des Transport- und Speditionsrechts gewertet worden seien bzw. gewertet werden könnten. Die eingegangenen Stellungnahmen der jeweiligen Fachausschüsse befinden sich auf Bd. II Bl. 130 f. d.A. (RAK Sachsen), 133 ff. d.A. (RAK Köln), 136 ff. d.A. (RAK Hamburg), 149 f. d.A. (RAK München), 152 ff. d.A. (RAK Düsseldorf) und 194 f. d.A. (RAK Frankfurt a.M./ RAK Koblenz).

- 6 -

Zur Ergänzung des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Auf eine entsprechende Anfrage des Senats hat die Bundesrechtsanwaltskammer mit Schreiben vom 10.12.2018 das Protokoll über die 3. Sitzung der 3. Satzungsversammlung am 22./23.11.2004 sowie den die Erarbeitung des Antrags zur Einführung der Fachanwaltschaft "Transport- und Speditionsrecht" betreffenden Protokollauszug (nebst Anlage) des federführenden Ausschusses 1 der Satzungsversammlung übersandt. Hinsichtlich der zur Verfügung gestellten Unterlagen im Einzelnen wird auf Bd. II Bl. 18 ff. d.A. verwiesen.

B.

Die Klage ist zulässig, hat in der Sache aber keinen Erfolg.

Der Bescheid der Beklagten vom 11.09.2018, der Klägerin die Befugnis zur Führung der Bezeichnung "Fachanwältin für Transport- und Speditionsrecht" zu versagen, ist rechtmäßig ergangen und verletzt die Klägerin nicht in ihren Rechten, § 112 c Abs. 1 S. 1 BRAO i.V.m. § 113 Abs. 5 S. 1 VwGO.

I. Die von der Klägerin geltend gemachten Mängel im Verfahren zur Verleihung der Fachanwaltsbezeichnung liegen entweder nicht vor oder sind für den vorliegenden Rechtsstreit unerheblich. Sie begründen insbesondere keinen Anspruch der Klägerin auf Erteilung der Fachanwaltsbezeichnung oder auf Neubescheidung ihres Antrags durch die Beklagte.

1. Ob die Bearbeitungsfrist von drei Monaten gemäß § 32 Abs. 2 S. 1 BRAO von der Beklagten im vorliegenden Fall gewahrt worden ist, kann dahingestellt bleiben; der Beginn der Frist hing von der Vorlage vollständiger Unterlagen durch die Klägerin ab (§ 32 Abs. 2 S. 2 BRAO i.V.m. § 42a Abs. 2 S. 2 VwVfG). Der Klägerin wäre gegebenenfalls die Möglichkeit eröffnet gewesen, eine Untätigkeitsklage nach § 75 VwGO zu erheben, wovon sie jedoch nach eigenem Bekunden bewusst Abstand genommen hat. Eine etwaige Überschreitung der Bearbeitungsfrist hat jedenfalls nicht zu einer - fingierten - Verleihung der Fachanwaltsbezeichnung geführt, wie sich im Umkehrschluss daraus ergibt, dass § 32 Abs. 2 S. 2 BRAO die entsprechende Vorschrift des § 42a Abs. 1 VwVfG von der Gesetzesverweisung ausnimmt.

2. Der Vorwurf der Klägerin, die Beklagte habe ihr vor der abschließenden Entscheidung über ihren Antrag kein ausreichendes rechtliches Gehör gewährt, ist unbegründet. Vielmehr

- 7 -

hat die Beklagte die Klägerin mit Schreiben vom 14.05.2018 ausdrücklich darauf hingewiesen, welche praktischen Fälle von ihr nicht anerkannt werden könnten, weil es sich bei ihnen um die Geltendmachung von Ansprüchen aus Luftbeförderungsverträgen im Hinblick auf Verspätungen und Flugannullierungen handele, und sie hat der Klägerin zugleich Gelegenheit zu einer abschließenden Stellungnahme bis zum 15.06.2018 gegeben (Anlage K 5, die sich auch in dem - nicht paginierten - Verwaltungsvorgang der Beklagten befindet). Die Klägerin hat von der ihr eingeräumten Möglichkeit zur Stellungnahme durch Einreichung ihres umfangreichen Schriftsatzes vom 13.06.2019 bei der Beklagten auch Gebrauch gemacht.

3. Der angefochtene Bescheid der Beklagten vom 11.09.2018, genauer: seine Begründung, ist schließlich auch hinreichend bestimmt. Er beschränkt sich - anders als es die Klägerin darstellt - nicht auf die Feststellung, dass "46 Fälle nicht anerkannt werden könnten" (Klageschrift v. 26.09.2018, S. 7/8), sondern auf Seite 2 unten des Bescheids sind die 46 Fälle unter Verwendung der Nummerierung der von der Klägerin eingereichten Fallliste im Einzelnen aufgeführt worden.

II. In der Sache erfüllt die Klägerin die Voraussetzungen für die Verleihung der Fachanwaltsbezeichnung "Fachanwältin für Transport- und Speditionsrecht" nicht.

1. Allerdings kann die Klägerin eine (mindestens) dreijährige Zulassung und Tätigkeit als Rechtsanwältin innerhalb der letzten sechs Jahre vor Antragstellung vorweisen, wie es § 3 FAO verlangt.

2. Auch den Nachweis besonderer theoretischer Kenntnisse im Transport- und Speditionsrecht (§ 4 Abs. 1 S. 1 u. § 4a FAO) hat die Klägerin erbracht, indem sie an einer 120 Stunden umfassenden Ausbildung des Anbieters Hagen Law School teilgenommen und sich in diesem Rahmen drei Aufsichtsarbeiten über jeweils fünf Zeitstunden erfolgreich unterzogen hat.

3. Darüber hinaus hätte die Klägerin für die Verleihung der Fachanwaltsbezeichnung nach § 43c Abs. 1 S. 1 BRAO, § 2 Abs. 1 FAO auch besondere praktische Erfahrungen nachzuweisen gehabt. Sie hätte, um die Befugnis zur Führung der Bezeichnung "Fachanwältin für Speditions- und Transportrecht" zu erlangen, innerhalb der letzten drei Jahre vor der Antragstellung in dem Fachgebiet persönlich und weisungsfrei als Rechtsanwältin mindestens 80 Fälle bearbeiten müssen, davon mindestens 20 gerichtliche Verfahren oder Schiedsverfahren; die Fälle hätten sich auf den in § 14g Nr. 1 FAO bestimmten Bereich und mindestens zwei weitere Bereiche der Nr. 2 bis 8 beziehen müssen, dabei auf jeden dieser drei Bereiche mindes-

- 8 -

tens 3 Fälle (§ 5 Abs. 1 lit. n FAO). Im Ergebnis ist die Klägerin jedoch nicht in der Lage gewesen, die Bearbeitung der geforderten Anzahl von Fällen aus dem Speditions- und Transportrecht nachzuweisen.

a) Die von der Klägerin mit ihrem Antrag vorgelegte Fallliste (§ 6 Abs. 3 S. 1 FAO) weist die Bearbeitung 29 gerichtlicher und 56 außergerichtlicher Verfahren aus.

aa) Von den gerichtlichen Verfahren betreffen 13 Fälle die Geltendmachung von Ansprüchen - vorwiegend auf Ausgleichsleistungen und Schadensersatz - wegen Flugannullierungen oder Flugverspätungen (Nrn. 1, 15, 17 – 22, 24 – 28 der Fallliste); bei den außergerichtlichen Verfahren gilt dies für 33 Fälle (Nrn. 1, 4, 7 - 11, 13 - 17, 20 - 23, 27 - 32, 34 - 40, 42, 48, 49, 54 der Fallliste).

bb) In einigen dieser Fälle ist in der Fallliste ausdrücklich vermerkt, dass Grundlage der Ansprüche die "Verordnung (EG) Nr. 261/2004" gewesen sei, also die "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. L 46 v. 17.02.2004, S. 1 - 8). Aber auch in denjenigen Fällen, in denen die Fallliste keine ausdrückliche Bezugnahme auf die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 enthält, ist nach den Ausführungen in der Klageschrift anzunehmen, dass die Mandate von der Klägerin auf der Grundlage der genannten EU-Vorschrift bearbeitet worden sind (Klageschrift v. 26.09.2018, S. 8: "Auf Seiten der Klägerin wird davon ausgegangen, dass es sich bei allen monierten Fällen um solche handelt, die Ansprüche gegen Lufttransportunternehmen aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 - Fluggastrechte-Verordnung zum Gegenstand haben."). Andere Rechtsgrundlagen für Ansprüche von Fluggastpassagieren ergeben sich aus der Fallliste lediglich bei den außergerichtlichen Fällen Nr. 37 (Regulation on Air Passenger Rights) und Nr. 39 (Verordnung (EG) Nr. 1371/2007).

cc) Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zielt nach dem ersten Erwägungsgrund auf die Sicherstellung eines hohen Schutzniveaus für Fluggäste im Bereich des Luftverkehrs ab, und sie verweist in ihrem zweiten Erwägungsgrund darauf, dass Nichtbeförderung und Annullierung oder eine große Verspätung von Flügen für die Fluggäste ein Ärgernis seien und ihnen große Unannehmlichkeiten verursachen. Die Verordnung betrifft damit den Bereich der Personenbeförderung und nicht den Gütertransport. Dementsprechend wird von der Klägerin nicht in Abrede gestellt, dass die von ihr bearbeiteten Mandate wegen Flugannullierungen und -verspätungen ausschließlich Fälle des Personenbeförderungsrechts zum Gegenstand

- 9 -

gehabt haben; Gleiches gilt im Übrigen auch für die außergerichtlichen Fälle Nr. 37 und Nr. 39. Ohne Berücksichtigung dieser Fälle stünden für den Nachweis des Erwerbs besonderer praktischer Erfahrungen nur noch 16 bearbeitete gerichtliche Verfahren sowie 43 bearbeitete außergerichtliche Verfahren, insgesamt also 59 Verfahren zur Verfügung. Damit verfehlte die Klägerin die in § 5 Abs. 1 lit. n) FAO vorgeschriebene Anzahl zu bearbeitender Fälle aus dem Bereich des Transport- und Speditionsrechts deutlich.

dd) Ergänzend weist der Senat darauf hin, dass unter den verbleibenden Fällen der eingereichten Fallliste sich eine Reihe weiterer Verfahren befinden, in denen die Klägerin für Mandanten Ansprüche wegen verlorengegangener, beschädigter oder verspätet zugestellter Gepäckstücke auf der Grundlage des Montrealer Übereinkommens verfolgt hat (gerichtliche Verfahren Nr. 3, 4, 12 und 14; außergerichtliche Verfahren Nr. 2, 3, 18, 26, 45 und 50). Diese Fälle sind vom Vorstand der Beklagten nicht beanstandet, sondern ausdrücklich zugunsten der Klägerin gewertet worden (s. Klageerwidern v. 05.11.2018, S. 11).

b) Mandate, die Ansprüche wegen einer Fluggastbeförderung nach der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zum Gegenstand haben, könnten allenfalls dem in § 14g Nr. 2 FAO beschriebenen Bereich - dem Recht des nationalen und grenzüberschreitenden Transports zu Wasser, auf der Schiene und in der Luft - zuzuordnen sein.

aa) Die Kommentierungen zu § 14g Nr. 2 FAO enthalten allerdings keine eindeutige Stellungnahme zu dem von dieser Ziffer erfassten Bereich des Lufttransports. Sowohl Scharmer (in Hartung/ Scharmer, BORA/FAO, 6. Aufl., § 14g FAO, Rdn. 10) als auch Vossebürger (in Feuerich/ Weyland, BRAO, 9. Aufl., § 14g FAO, Rdn. 3 a.E.) und Offermann-Burckart (in Henssler/ Prütting, BRAO, 4. Aufl., § 14g FAO, Rdn. 11) sind übereinstimmend der Auffassung, dass sich nationale Transporte nach dem HGB regeln, während für internationale das Warschauer Abkommen und das Montrealer Übereinkommen gelten. Das Montrealer Übereinkommen enthält zwar Regelungen sowohl für den Güter- als auch für den Personentransport (dazu noch im Einzelnen unter 3. g) cc)). Daraus kann jedoch nicht der Schluss gezogen werden, dass in den genannten Kommentaren gleichsam auf dem Umweg über das Montrealer Übereinkommen eine Erstreckung des Transport- und Speditionsrechts auch auf den Bereich der Personenbeförderung befürwortet werden soll. Vielmehr ist auch die Regelung der Güterbeförderung im grenzüberschreitenden Verkehr weitgehend den genannten Abkommen vorbehalten, so dass ein Fachanwalt/ Fachanwältin für Transport- und Speditionsrecht schon aus diesem Grund über besondere Kenntnisse des Montrealer Übereinkommens und des Warschauer Abkommens verfügen muss. Letztlich spricht der Umstand, dass die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 weder im Text der Satzungsbestimmung noch in den Kom-

- 10 -

mentierungen zu § 14g FAO Erwähnung gefunden hat, eher gegen eine Einbeziehung des Rechts der grenzüberschreitenden Personenbeförderung im Flugverkehr.

bb) Eine Umfrage, die von der Beklagten bei den Rechtsanwaltskammern im Bundesgebiet durchgeführt worden ist, hat ergeben, dass bisher zwei Fachausschüsse - nämlich der Fachausschuss der Rechtsanwaltskammer Sachsen und der gemeinsame Fachausschuss der Rechtsanwaltskammern Frankfurt a.M. und Koblenz - mit der Frage einer Berücksichtigung von Mandaten aus dem Bereich der Fluggastverordnung bzw. des Personenbeförderungsrechts befasst gewesen sind. In beiden Fällen ist eine Anerkennung im Rahmen des § 14g FAO nicht erfolgt, die Antragsteller haben gegen die getroffenen Entscheidungen auch keine Rechtsmittel eingelegt.

cc) Die Ergebnisse der Umfrage zeigen im Übrigen ein differenziertes Meinungsbild. Der gemeinsame Fachausschuss der norddeutschen Anwaltskammern geht in seiner Praxis davon aus, dass § 14g FAO grundsätzlich nur die Güterbeförderung im Auge habe, und würde auch einer Ausdehnung der Vorschrift auf das Personenbeförderungsrecht nicht das Wort reden. Der Vorsitzende des Fachausschusses der Rechtsanwaltskammer Köln hat die Auffassung vertreten, dass grundsätzlich auch Fälle des Personenbeförderungsrechts Gegenstand des Fachanwalts für Transportrecht sein könnten bzw. sollten, weil der Aufbau und die Systematik dieser Fälle - beispielsweise im Montrealer Übereinkommen - grundsätzlich denen der Güterbeförderung gleiche; Bedenken bestünden lediglich bei der Berücksichtigung von Entschädigungsfällen (250 EUR bis 600 EUR) gemäß der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 für Verspätungen und Annullierungen. Der Fachausschuss der Rechtsanwaltskammer Düsseldorf hat in der Vergangenheit Fälle von Gepäckschäden, da sie an der Schnittstelle zwischen der Personenbeförderung und dem klassischen Transportrecht angesiedelt seien, als Transportrechtsfälle gewertet; im Übrigen neigt er zwar der Auffassung zu, dass die reine Personenbeförderung nicht zu den Bereichen des § 14g FAO gehöre, würde aber wohl aus diesem Grund eine Anerkennung des Fachanwaltstitels nicht verweigern, weil die Unschärfe nicht zu Lasten des Antragstellers gehen dürfe. Der Fachausschuss der Rechtsanwaltskammer München vertritt die Auffassung, dass auch Fälle der Beförderung von Personen als Fälle im Transport- und Speditionsrecht anerkennungsfähig seien, sofern es sich um eine internationale Beförderung von Personen handele, auf welche das Montrealer Übereinkommen Anwendung finde. Schließlich hat der Vorsitzende des Fachausschusses der Rechtsanwaltskammer Potsdam auf eine entsprechende Anfrage der Klägerin geantwortet, dass der Rechtsbereich der Fluggastrechte, wenn überhaupt, nur im Randbereich der theoretischen Fachanwaltsausbildung liege, dass andererseits aber nach seinem Ver-

- 11 -

ständnis der Personentransport ebenso zum Transportrecht gehöre wie die Güterbeförderung.

c) Aus den Materialien über die Einführung des Fachanwalts für Transport- und Speditionsrecht lässt sich keine ausdrückliche Stellungnahme der satzungsgebenden Versammlung oder des vorbereitenden Ausschusses zur Frage der Einbeziehung des Personenbeförderungsrechts entnehmen. Die Dokumente legen aber die Annahme nahe, dass jedenfalls eine internationale Vorschrift wie die Verordnung (EG) Nr. 261/2004, die lediglich Ansprüche im Falle der Personenbeförderung regelt, von der Satzungsversammlung nicht als Teil des Rechts des grenzüberschreitenden Transports im Sinne des § 14g Nr. 2 FAO angesehen wurde.

aa) Die Bundesrechtsanwaltskammer hat dem Senat die ihr vorliegenden Unterlagen zur Einführung des Fachanwalts für Transport- und Speditionsrecht zur Verfügung gestellt. Daraus ergeben sich folgende Grundlagen für die Beschlussfassung über die Fachanwaltsbezeichnung.

(1) Der Unterausschuss zur Einführung einer Fachanwaltschaft Transport- und Speditionsrecht unterbreitete zunächst den folgenden Formulierungsvorschlag zu § 14 FAO über die nachzuweisenden besonderen Kenntnisse im Transport- und Speditionsrecht:

"Für das Fachgebiet Transport- und Speditionsrecht sind besondere Kenntnisse nachzuweisen in den Bereichen:

1. Straßentransport

a) national

HGB (Frachtrecht, Speditionsvertrag, Lagervertrag, Umzugsvertrag)

GüKG

Allgemeine Geschäftsbedingungen (u.a. ADSp, VBGL, Bergen und Abschleppen, Umzugstransport, Schwertransporte)

Transportversicherungsbedingungen

b) Grenzüberschreitend

(bilaterale Abkommen: z.B. dt.-polnisches, dt.-tschechisches Abkommen;

europäisch: z.B. ARTR;

Allgemeine Internationale Regeln: CMR)

2. Schienentransport

a) national (CIM)

b) international (Cotif)

3. Lufttransport

a) national

b) international (Warschauer Abkommen, Abk. v. Guadalajara, Abk. v. Montreal)

4. Seetransport

- 12 -

- a) national (Binnenschiffahrtsgesetz – BinSchG, HGB, AGB)
 - b) international
5. Multimodaler Transport (§ 452 HGB – i.d.R. §§ 407 – 450 HGB)
 6. Gefahrguttransport
(einschließlich Straf- und Bußgeldvorschriften, Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz)
 7. Speditionsversicherungsrecht
 8. Internationales Privatrecht
 9. Besonderheiten der Prozessführung und Schiedsgerichtsbarkeit."

(2) Der Ausschuss 1 der Satzungsversammlung hat in seiner 4. Sitzung am 04.10.2004 dem Vorschlag des Unterausschusses eine modifizierte Fassung gegeben, die später - mit geringen Änderungen - als § 14g Eingang in die Fachanwaltsordnung gefunden hat, und auf dieser Grundlage der satzunggebenden Versammlung die Einführung einer Fachanwaltschaft für Transport- und Speditionsrecht empfohlen.

(3) Auf ihrer 3. Sitzung am 22./23.11.2004 in Berlin hat die 3. Satzungsversammlung der Bundesrechtsanwaltskammer den Beschluss über die Aufnahme des Transport- und Speditionsrecht als Fachanwaltschaft in die Fachanwaltsordnung gefasst. Die Bundesrechtsanwaltskammer hat dem Senat in ihrem Begleitschreiben vom 10.12.2108 mitgeteilt, dass eine Begründung zur Einführung der Fachanwaltschaft für Transport- und Speditionsrecht insoweit nicht vorliege und dass in der Plenumsitzung vom 22./23.11.2004 hierzu mündlich vorgetragen worden sei. Immerhin ist dem beigefügten Sitzungsprotokoll der Satzungsversammlung zu entnehmen, das in erster Linie das Für und Wider der Einführung einer solchen Fachanwaltsbezeichnung - nicht die Abgrenzung der von der Fachanwaltsbezeichnung abgedeckten Rechtsgebiete - kontrovers erörtert wurde. Zu Beginn erklärte Rechtsanwalt Kindermann für den einbringenden Ausschuss 1 ausweislich des Sitzungsprotokolls (S. 30 f.) unter anderem:

"Der Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht erfülle die vom Ausschuss 1 aufgestellten Kriterien. Das Rechtsgebiet sei hinreichend breit und vielfältig. Es gebe völlig unterschiedliche Transportformen und unterschiedliches Speditionsrecht sowohl im nationalen als auch im grenzüberschreitenden Bereich. Es bestehe zudem eine hinreichend breite Nachfrage. Zwar sei dieses Kriterium im Ausschuss abgelehnt worden, jedoch sei gerade im LKW-Transport mit einem erheblichen Zuwachs in den nächsten zehn Jahren zu rechnen. Zudem gebe es den Seetransport auf Flüssen und Seen. Auch sei es gerade bei grenzüberschreitenden Sachverhalten wichtig, einen Fachmann zu finden; dies wäre über die Einführung des Fachanwalts für Transport- und Speditionsrecht möglich, damit auch ausländische Kolleginnen und Kollegen wissen, an wen sie sich wenden müssten. Der Anforderungskatalog, den der Ausschuss erarbeitet habe, gebe zudem Auskunft darüber, wie umfangreich und schwierig das Rechtsgebiet Transport- und Speditionsrecht sein könne. . . ."

(4) Mit Bescheid vom 25.02.2005 hat das Bundesministerium der Justiz der Bundesrechtsanwaltskammer mitgeteilt, dass gegen die Beschlüsse der Satzungsversammlung vom 22./23.11.2004 keine Bedenken bestünden. Ferner heißt es in dem Schreiben (abgedruckt in BRAK-Mitt. 2005, 78 f.):

"Bei der Prüfung der Rechtmäßigkeit des Beschlusses, eine Fachanwaltsbezeichnung für das Transport- und Speditionsrecht einzuführen, bin ich von dem Verständnis ausgegangen, dass der Oberbegriff "Recht des Transports", der in dem Katalog der nachzuweisenden besonderen Kenntnisse verwendet wird, auch das dort nicht gesondert erwähnte Speditions- und Lagerrecht umfasst, auch wenn der Katalog sich insoweit zu der Fachanwaltsbezeichnung selbst ("Transport- und Speditionsrecht") in Widerspruch setzt und deshalb zu Missverständnissen Anlass geben könnte. . . . "

(5) Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, dass die Vorschrift des § 14g FAO von der vierten Satzungsversammlung später redaktionell dahingehend geändert worden ist, dass es in Nr. 5 statt "Speditionsversicherungsrecht" nunmehr "Transportversicherungsrecht" heißen sollte und dass der gesonderte Bereich des Lagerrechts als eine eigenständige Nr. 6 aufgenommen wurde (s. Scharmer in Hartung/ Scharmer, a.a.O., § 14g FAO, Rdn. 4).

bb) In den vorliegenden Satzungsdocumenten findet das Personenbeförderungsrecht an keiner Stelle auch nur andeutungsweise Erwähnung, obgleich es bei einer Gesamtbetrachtung des (Personen- und Güter-)Beförderungsrechts wirtschaftlich erheblich ins Gewicht fallen würde und es sich deshalb geradezu aufgedrängt hätte, eine derart wichtige Rechtsmaterie wie das Personenbeförderungsgesetz gegebenenfalls zusätzlich in den Katalog des § 14g FAO aufzunehmen. Das ist jedoch nicht geschehen. Der zuständige Unterausschuss hat in der von ihm erarbeiteten ersten Fassung des Satzungsvorschlags unter Nr. 3. b) ("Lufttransport international") zwar Kenntnisse des Fachanwalts vom Warschauer Abkommen, vom Abkommen von Guadalajara und vom Übereinkommen von Montreal gefordert, er hat aber nicht die - zu dieser Zeit bereits beschlossene - Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vom 11.02.2004 oder zumindest deren Vorgängerbestimmung erwähnt. In der satzungsgebenden Versammlung vom 22./23.11.2004 wurde die Einführung des Fachanwalts für Transport- und Speditionsrecht von der Berichterstatterin des Ausschusses, Rechtsanwältin Kindermann, ausweislich des - vorstehend auszugsweise wiedergegebenen - Protokolls unter anderem damit begründet, dass gerade im LKW-Transport mit einem erheblichen Zuwachs in den nächsten zehn Jahren zu rechnen sei. Es hätte nahegelegen, an gleicher Stelle auch auf den sich abzeichnenden Anstieg der Passagierzahlen in dem grenzüberschreitenden Luftverkehr hinzuweisen, wenn denn die in diesem Bereich auftretenden Rechtsfragen ebenfalls zu dem Aufgabengebiet des Fachanwalts für Transport- und Speditionsrecht hätten gehören sollen; das ist jedoch ebenfalls nicht erfolgt. Schließlich hat das Bundesministerium der Justiz in

- 14 -

seinem Schreiben vom 25.02.2005 keine durchgreifenden Bedenken gesehen, unter den Oberbegriff "Recht des Transports" auch das Speditions- und Lagerrecht zu fassen, was vor allem dann nicht fernliegend erscheinen musste, wenn mit dem Begriff des Transports der Transport von Gütern, nicht Menschen verbunden wurde.

d) Das Transportrecht im strengen juristischen Wortsinn umfasst das Recht des Gütertransportes, nicht aber das Recht der Personenbeförderung (so ausdrücklich Creifelds, Rechtswörterbuch, 22. Aufl., Stichwort "Transportrecht"; Merkt in Baumbach/ Hopt, HGB, 38. Aufl., § 407, Rdn. 1; jüngst etwa Gran, NJW 2019, S. 975). Lediglich für die Fortbewegung von Gütern wird typischerweise der Begriff "Transport", für die Fortbewegung von Menschen oder Menschen und Gütern hingegen regelmäßig der Begriff "Beförderung" verwendet. An dieser Differenzierung vermag auch der Umstand nichts zu ändern, dass - worauf die Klägerin in ihren Schriftsätzen hingewiesen hat - in unterschiedlichen Zusammenhängen und je nach der praktischen Zielsetzung keine exakte Abgrenzung zwischen den beiden Rechtsgebieten vorgenommen, sondern Teile des Personenbeförderungsrechts als Transportrecht in einem weiteren Sinne behandelt werden.

e) Die Bezeichnungen der Rechtsmaterien in § 14g Nr. 2 FAO sind nicht zuletzt im Lichte der übrigen Bereiche auszulegen, in denen nach § 14g FAO von dem zukünftigen Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht besondere Kenntnisse erwartet werden. Alle übrigen Ziffern des in § 14g FAO enthaltenen Katalogs weisen aber, soweit nicht lediglich Annexkompetenzen aufgeführt sind (wie etwa das "Internationale Privatrecht" oder "Besonderheiten der Prozessführung und Schiedsgerichtsbarkeit"), einen ausschließlichen oder fast ausschließlichen Bezug zur Behandlung und Fortbewegung von Gütern, nicht von Personen auf. Das gilt etwa für das Recht des nationalen und grenzüberschreitenden Straßentransports einschließlich der Transportversicherungsbedingungen - letztere gibt es nur im Gütertransport - (Nr. 1), für das Recht des multimodalen Transports (Nr. 3), für das Recht des Gefahrguttransports (Nr. 4), für das Transportversicherungsrecht (Nr. 5), für das Lagerrecht (Nr. 6) sowie für das Zollrecht und die Zollabwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr sowie Verkehrssteuern (Nr. 8). Der systematische Zusammenhang legt daher eine weitgehende Beschränkung des § 14g Nr. 2 FAO auf Rechtsmaterien aus dem Bereich des Gütertransports nahe.

f) Schließlich verweist die Beklagte zu Recht auch auf das Verhältnis des Transport- und Speditionsrechts zum Reiserecht. Allerdings ist bisher kein Fachanwalt für Reiserecht eingeführt worden, so dass sich die Frage einer generellen Abgrenzung zwischen den Arbeitsgebieten der Anwälte verschiedener Fachrichtungen nicht stellt. Bei der Beförderung von Personen handelt es sich aber immerhin um eine der möglichen Hauptleistungen eines Reise-

- 15 -

vertrages (vgl. den - ab 01.07.2018 geltenden - § 651a Abs. 3 Ziff. 1 BGB n.F.). Würde diese Leistung generell einem der in § 14g Nr. 2 FAO genannten Bereiche zugeordnet werden, ergäbe sich nicht nur eine punktuelle Berührung des Transport- und Speditionsrechts mit einer anderen Rechtsmaterie, sondern der Tätigkeitsbereich eines Fachanwalts für Transport- und Speditionsrecht würde - darüber hinausgehend - um einen wesentlichen Teil eines anderen Fachgebiets, des Reiserechts, erweitert. Eine solche Erweiterung hätte aber einer ausdrücklichen Entscheidung des Satzungsgebers bedurft, die in dem Katalog des § 14g FAO nicht - auch nicht andeutungsweise - angelegt ist.

g) Auf der Grundlage der vorstehenden Erwägungen gilt für die Auslegung der Bereiche, in denen der Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht nach § 14g Nr. 2 FAO besondere praktische Erfahrungen vorweisen muss, Folgendes.

aa) Zur Qualifikation eines Fachanwalts für Transport- und Speditionsrecht gehören besondere Kenntnisse im Recht des Gütertransports, grundsätzlich aber nicht solche im Gebiet des Personenbeförderungsrechts. Eine Erstreckung auf das Personenbeförderungsrecht kann weder dem Wortlaut des § 14g Nr. 2 FAO entnommen werden noch ist sie vom Satzungsgeber gewollt gewesen, und sie lässt sich auch nicht mit nachträglichen Rechtsentwicklungen - welchen ? - begründen.

bb) Das Recht des Gütertransports ist im nationalen Bereich im Wesentlichen im vierten und fünften Buch des HGB geregelt und wird durch die dortigen Vorschriften bestimmt (ebenso Scharmer in Hartung/ Scharmer, a.a.O., § 14g FAO, Rdn. 6 u. 9 f.; Vossebürger in Feuerich/ Weyland, a.a.O., § 14g FAO, Rdn. 3; Offermann-Burckart in Henssler/ Prütting, a.a.O., § 14g FAO, Rdn. 11). Dieses Verständnis korrespondiert nicht zuletzt auch mit dem Titel und Inhalt des wenige Jahre vor der Schaffung des § 14g FAO in diesem Bereich in Kraft getretenen umfassenden Reformgesetzes, dem "Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts (Transportreformgesetz – TRG)" (BGBl. I 1998, 1588). Ob das im fünften Buch des HGB im Rahmen des "Seehandels" - insofern atypischerweise - mit geregelte Recht der Personenbeförderungsverträge, vgl. §§ 536 ff. HGB, aufgrund des Sachzusammenhangs unter § 14g Nr. 2 FAO fällt, braucht hier nicht abschließend entschieden zu werden. Denn jedenfalls kommt dieser Rechtsmaterie vor dem Hintergrund des gesamten Personen- und Güterbeförderungsrechts nur eine untergeordnete Bedeutung zu, und die Klägerin stützt hierauf im konkreten Fall auch nicht den Erwerb besonderer praktischer Erfahrungen im Transport- und Speditionsrecht.

- 16 -

cc) Zu dem Recht des internationalen, grenzüberschreitenden Transports in der Luft im Sinne des § 14g Nr. 2 FAO gehört wesentlich das "Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28. Mai 1999 (Montrealer Übereinkommen)" (BGBl. II 2004, 457), das für die Bundesrepublik Deutschland das Warschauer Abkommen abgelöst hat.

(1) Nach Art. 1 Abs. 1 S. 1 gilt das Montrealer Übereinkommen "für jede internationale Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt erfolgt." Allein aus der Zusammenfassung der Regelungen zur Personenbeförderung und zum Gütertransport in einem einzigen Übereinkommen lässt sich jedoch nicht der Schluss ziehen, dass es sich hierbei auch inhaltlich um eine einheitliche Regelungsmaterie handelt. Vielmehr werden in dem Montrealer Übereinkommen wesentliche - nicht alle - Fragen für die Beförderung von Reisenden und für die Beförderung von Gütern getrennt behandelt (Urkunden und Pflichten der Parteien: Art. 3 einerseits, Art. 4 - 16 andererseits; Haftung des Luftfrachtführers: Art. 17 einerseits, Art. 18 andererseits). Noch strikter wird im deutschen Durchführungsgesetz zum Montrealer Übereinkommen vom 06.04.2004 (BGBl. I S. 550, 1027) die Trennung zwischen der Haftung bei Personenschäden (§ 1) und der Haftung bei Güterschäden (§ 2) durchgeführt.

(2) Die zusammenfassende Regelung von Personen- und Güterbeförderungsrecht durch die vertragsschließenden Staaten in einem bestimmten internationalen Übereinkommen rechtfertigt jedenfalls aber nicht die Annahme, dass der nationale Gesetzgeber bzw. hier der Satzungsgeber die herkömmliche Unterscheidung zwischen Personenbeförderungsrecht und Gütertransportrecht auch über den Regelungsbereich dieses konkreten Übereinkommens hinaus generell aufgeben wollte. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf die Verordnung (EG) Nr. 261/2004, die nur eine finanzielle Kompensation für Fluggäste bei Flugverspätungen oder -ausfällen gewährt und nicht - auch nicht entsprechend - auf den Lufttransport von Frachtgut Anwendung findet (so ausdrücklich Ruhwedel in MünchKomm, HGB, Bd. 7, 3. Aufl., Art. 19 MÜ, Rdn. 6).

dd) Mandate, die der Klägerin wegen verlorengegangener oder verspätet ausgelieferter Gepäckstücke von Flugpassagieren erteilt wurden, sind als Nachweis des Erwerbs besonderer praktischer Erfahrungen von der Beklagten anerkannt und daher offenbar dem Gütertransportrecht zugeordnet worden. Dafür spricht, dass es sich bei den Gepäckstücken im weiteren Sinne auch um Güter handelt. Dennoch neigt der Senat der Auffassung zu, dass der Transport von Reisegepäckstücken, die der Fluggast bei der Luftbeförderung mitnimmt, einen Annex zur Personenbeförderung darstellt und daher nicht geeignet ist, besondere Kenntnisse

- 17 -

im Transport- und Speditionsrecht zu vermitteln. Sowohl das nationale Recht (vgl. § 44 LuftVG) als auch das internationale Recht (vgl. Art. 3, 17 des Montrealer Übereinkommens) behandeln die Fragen des Reisegepäcks im Zusammenhang mit der Fluggastbeförderung, nicht als Teil des Gütertransports. Die Frage braucht im vorliegenden Fall aber nicht abschließend geklärt zu werden, denn auch unter Berücksichtigung der das Reisegepäck betreffenden Mandate erreicht die Klägerin nicht die in § 4 Abs. 1 lit. n) vorgeschriebene Anzahl von Fällen.

4. Lediglich ergänzend weist der Senat darauf hin, dass, wenn - entgegen der von ihm vertretenen Auffassung - Mandate wegen Flugannullierungen und -verspätungen als Nachweis besonderer praktischer Erfahrungen berücksichtigt würden, jedenfalls eine niedrigere Gewichtung dieser Fälle nach § 5 Abs. 4 FAO von der Beklagten in Betracht zu ziehen gewesen wäre. Eine niedrigere Gewichtung hätte hier deshalb besonders nahe gelegen, weil es sich bei den Mandaten um im Wesentlichen gleichgelagerte, einfache Verfahren gehandelt hat (vgl. BGH, Beschluss v. 20.04.2009 – Az.: AnwZ (B) 48/08 - , BRAK-Mitt. 2009, 177 ff., juris Rdn. 21: Herabsetzung bis zum Faktor 0,2). Auch in diesem Fall hätte die Klägerin daher mit der von ihr vorgelegten Fallliste nicht das nach § 5 Abs. 1 lit. n) FAO vorgegebene Quorum erfüllt.

C.

Die Entscheidung über die Kosten des Rechtsstreits beruht auf § 112 c Abs. 1 S. 1 BRAO i.V.m. 154 Abs. 1 VwGO. Der Ausspruch der vorläufigen Vollstreckbarkeit richtet sich nach § 112 c Abs. 1 S. 1 BRAO i.V.m. 167 Abs. 1 u.2 VwGO, §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.

D.

Die Berufung an den Bundesgerichtshof ist wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Rechtssache nach § 112 e S. 2 BRAO i.V.m. § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO zuzulassen. Die Frage, ob und gegebenenfalls inwieweit die Bearbeitung von Mandaten aus dem Personenbeförderungsrecht - insbesondere unter Heranziehung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 - zum Nachweis besonderer praktischer Erfahrungen im Transport- und Speditionsrecht geeignet ist, kann für eine unbestimmte Vielzahl von Fällen Bedeutung erlangen und wird, wie die von der Beklagten eingeholten Auskünfte anderer Rechtsanwaltskammern belegen, von den zuständigen Fachausschüssen unterschiedlich beantwortet.

- 18 -

E.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen dieses Urteil steht den Beteiligten die Berufung zu. Die Berufung ist innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils bei dem Amtsgerichtshof des Landes Sachsen-Anhalt, Domplatz 10, 06618 Naumburg, einzulegen. Die Berufung muss das angefochtene Urteil bezeichnen. Sie ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen. Die Begründung ist, sofern sie nicht zugleich mit der Einlegung der Berufung erfolgt, bei dem Bundesgerichtshof, Herrenstraße 45 a, 76133 Karlsruhe, einzureichen. Die Begründungsfrist kann auf einen vor ihrem Ablauf gestellten Antrag von dem Vorsitzenden des Senats verlängert werden. Die Begründung muss einen bestimmten Antrag enthalten sowie die im Einzelnen anzuführenden Gründe der Anfechtung (Berufungsgründe).

Vor dem Bundesgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für die Einreichung der Berufung und ihre Begründung. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte und Rechtslehrer an einer Hochschule im Sinn des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Ein Beteiligter, der nach Maßgabe der vorstehenden Sätze zur Vertretung berechtigt ist, kann sich auch selbst vertreten.

Richter am Bundesgerichtshof und ehrenamtliche Richter des Senat des Bundesgerichtshofes dürfen nicht vor dem Senat des Bundesgerichtshofes auftreten.

Meinzenbach

Dr. Michele

Lang

Dr. Engel

Dr. Tiemann