

Stellungnahme
der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG
zur öffentlichen Anhörung des Rechtsausschusses des Deutschen Bundestages
zu dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Gesetzes zur Schlichtung im Luftverkehr
- BT-Drucksache 17/11210

Berlin, den 14. Februar 2013

A. Vorbemerkung

Im Folgenden soll zunächst dargelegt werden, wie Fluggesellschaften die Konkurrenz zwischen unternehmensinternem Kundenservice und einer externen Schlichtungsstelle bewerten. Darauf folgt die konkrete Bewertung des Gesetzesentwurfes.

1. Liberalisierung des Europäischen Luftverkehrsmarktes

In den 1990er Jahren war die europäische Politik so mutig, den Luftverkehr zu liberalisieren und Wettbewerb zu ermöglichen. Dadurch mussten sich die staatlichen Fluggesellschaften in private Unternehmen umwandeln, die im Wettbewerb miteinander und mit neuen Marktteilnehmern stehen und mit dem besten Produkt um den Kunden werben. Die Gesetzgebung bot dafür einen angemessenen Rahmen, höchste Standards garantieren Sicherheit und finanzielle Gesundheit der Fluggesellschaften. Nur um Missverständnissen vorzubeugen: für die meisten Fluggesellschaften war und ist Service, die Zufriedenheit der Kunden und die Kundenbindung ein wesentliches Element des Produkts und damit des Wettbewerbs.

Eine Konsequenz dieser Entwicklung war auch der steigende Wettbewerb um die Gunst der Kunden, die Zufriedenheit der Verbraucher wurde ein extrem wichtiges Element und Wettbewerbsfaktor in der Luftfahrt. Heute sind die Verbraucher frei zu wählen: ob sie erstklassigen Service oder no frills Fluggesellschaften bevorzugen. Eine Wahlmöglichkeit, die bei Nutzern anderer Verkehrsträgern nicht oder nur minimal vorhanden ist.

Eine weitere Entwicklung der Liberalisierung war die Einführung der Passagierrechte in Verordnung 261/2004¹ durch den Europäischen Gesetzgeber. Über die letzten Jahre hat der Europäische Gerichtshof diese Gesetzgebung sehr sehr weit ausgelegt und teilweise gesetzgeberische Funktion angenommen.

Diese Auslegung und weitere Regulierung führen im Ergebnis dazu

- dass der Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften verringert wird,
- dass die Motivation der Unternehmen, sich durch Qualität abzugrenzen sich ebenfalls verringert und
- im Ergebnis zu geringerer Auswahl und höheren Flugpreisen.

¹ 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 046 17.02.2004, S. 1 - 7.

So wird der Europäische Luftverkehr zu einem Einheitsprodukt, ursprüngliches Ziel der Liberalisierung im Luftverkehr war es aber die Differenzierung nach Geschäftsmodell (von Premium bis no frills) zuzulassen und zu fördern. Wir meinen: Wettbewerb muss die treibende Kraft bleiben. Überall dort, wo der Markt reguliert wird, führt dies zu weniger anstatt mehr Service.

Kundenzufriedenheit und langjährige Bindung an das Produkt stehen im Mittelpunkt eines erfolgreichen „customer relation management“ der Fluggesellschaften. Eine Grundweisheit des Marketings besagt, dass ein unzufriedener Kunde 10-mal schwerer (zurück-)zugewinnen ist, als ein Neukunde. Um die Kundenzufriedenheit zu stärken bzw. wiederherzustellen steht airberlin der Grundidee, Einführung einer unabhängigen Schlichtungsstelle, positiv gegenüber.

2. Schlagwort: Kundenzufriedenheit

Worüber reden wir?

Geht es um 5.000, 50.000, 500.000 oder 5 mio. Fälle pro Jahr?

Nur eine Zahl: Im Jahr 2011 hat das Luftfahrtbundesamt (LBA) 1.787 Bußgeldverfahren gegen Fluggesellschaften eingeleitet, 347 endeten mit einem Bußgeldbescheid²

Nach der 8. Auflage des *Consumer Conditions Scoreboard* der Europäischen Kommission 2012³ rangiert der Luftverkehr auf Platz 5 von 30 untersuchten Dienstleistungsbranchen, vor allen anderen Verkehrsträgern.

Nur zum Vergleich die Auswahl der Platzierten:

1. Personal care services
4. hotel accomodation
5. airline services
19. loans, credits and credit cards
25. bank accounts
27. train services
30. investment products, private pensions and securities

² Siehe Drucksache 17/9105, Antworten zu Frage 8.

³ Siehe "The Consumer Markets Scoreboard - Making markets work for consumers", Eighth edition — December 2012, SWD(2012) 432 unter http://ec.europa.eu/consumers/consumer_research/editions/docs/8th_edition_scoreboard_en.pdf, S. 7.

B. Stellungnahme zum Gesetzesentwurf

1. Warum hat die Bundesregierung ein zweigleisiges System vorgeschlagen?

Die Bundesregierung schlägt in den §§ 57 Absatz 1 und 57a Absatz 1⁴ ein System vor, in dem sich die Fluggesellschaften entweder freiwillig einer staatlich anerkannten Schlichtungsstelle anschließen oder – wenn sie nicht freiwillig teilnehmen – von einer Bundesbehörde zwangsweise geschlichtet werden.

a. Negative Vereinigungsfreiheit

Diese Zweiteilung folgt aus der (negativen) Vereinigungsfreiheit. Nach Art. 9 Abs. 1 GG haben alle Deutschen das Recht, Vereine und Gesellschaften zu bilden. Träger dieses Grundrechtes sind auch inländische juristische Personen. Aus dem Recht, sich zu einem privatrechtlichen Verein zusammenzuschließen, folgt umgekehrt auch das Recht, einen solchen Zusammenschluss zu unterlassen bzw. einem bestehenden Verein nicht beizutreten. Eine Zwangsmitgliedschaft in einer privatrechtlich organisierten Einrichtung ist somit nicht möglich.

b. Pflicht zur Teilnahme an einer Schlichtung

Die Luftverkehrsgesellschaften können nicht grds. dazu verpflichtet werden, an einem bestimmten freiwilligen Schlichtungsverfahren teilzunehmen.

Eine zur Teilnahme verpflichtende bundesgesetzliche Regelung wäre mit Art. 2 Abs. 1 und Art. 12 GG nicht vereinbar. Als Eingriff in die Handlungsfreiheit und als berufsregelnde Maßnahme wäre eine solche Regelung verfassungsrechtlich nur dann legitimiert, wenn sie durch „vernünftige Erwägungen des Gemeinwohls“⁵ gerechtfertigt wäre. Das ist nicht der Fall. Die außergerichtliche Geltendmachung von Ansprüchen gegen Luftverkehrsgesellschaften zu ermöglichen mag im Interesse der anspruchstellenden Fluggäste liegen. Die Summe dieser privaten Interessen kann aber nicht als „Gemeinwohl“, das es zu fördern gilt, definiert werden.

c. Praktikabilitätsgründe

Die Zweiteilung der Schlichtung ist aber auch im Sinne des Verbrauchers bzw. des Fluggastes. Fluggesellschaften sind international tätige Unternehmen, die nicht immer in Deutschland eine gesellschaftsrechtliche Niederlassung unterhalten. Manche Fluggesellschaften haben in Deutschland keine ladungsfähige Anschrift.

Durch die sog. „Zwangsschlichtung“ nach §57a Absatz 1 können Fluggesellschaften, die sich nicht freiwillig einer privaten Schlichtungsstelle anschließen, verpflichtet werden, an der behördlichen Schlichtung gebracht werden

d. Wettbewerbsneutralität

Wie in der Folge noch darzulegen ist, sind die reinen Verfahrenskosten einer Schlichtung ein Wettbewerbsfaktor. Eine Fluggesellschaft, die sich der Schlichtung entzieht bzw. entziehen kann, genießt einen finanziellen Vorteil gegenüber einer Fluggesellschaft, die sich beteiligt. Die Verfahrenskosten der Schlichtung müssten dann von einer solchen Fluggesellschaft nicht auf den Ticketpreis umgelegt werden.

⁴ In der Folge sind §§ ohne Gesetzesbezeichnung solche des „Entwurf eines Gesetzes zur Schlichtung im Luftverkehr“, Bundestagsdrucksache 17/11210.

⁵ Vgl. Mann in *Sachs, Grundgesetz: GG*, 6. Auflage München 2011, Art. 12 Rn. 126 mit Fn. 438.

2. Warum besteht innerhalb der privatrechtlich organisierten Schlichtung eine Wahlmöglichkeit zwischen mehreren privatrechtlich organisierten Schlichtungsstellen?

Wir begrüßen, dass die Bundesregierung in § 57 Absätze 1 und 2 ein System ermöglicht, in dem sich die Fluggesellschaften freiwillig einer staatlich anerkannten Schlichtungsstelle anschließen.

Eine solche Schlichtungsstelle kann unter bestimmten Voraussetzungen gegründet und anerkannt werden. Daraus folgt, dass Fluggesellschaften eine Wahlmöglichkeit haben, sie könnten bspw. der bestehenden Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr (SÖP) beitreten oder unter den in § 57 Absatz 2 genannten Voraussetzungen eine eigene Schlichtungsstelle gründen bzw. einer dritten privaten Schlichtungsstelle beitreten.

a. Negative Vereinigungsfreiheit

Diese Wahlmöglichkeit folgt ebenfalls aus der negativen Vereinigungsfreiheit (s.o.). Sie gibt den Fluggesellschaften das Recht, einen solchen Zusammenschluss zu unterlassen bzw. einem bestehenden Verein eben nicht beizutreten bzw. betreten zu müssen.

b. Effizienz der Schlichtung

Es liegt im Interesse aller an der Schlichtung Beteiligten – der Kunden und der Unternehmen –, dass das Schlichtungsverfahren schnell, kostengünstig, unbürokratisch und zufriedenstellend verläuft und die Bürokratiekosten möglichst gering bleiben.

Wenn der Gesetzgeber vorschreiben wollte, dass den Unternehmen zwingend nur ein Anbieter zur Verfügung stünde, so kann und muss dieser –auch aufgrund seiner Monopolstellung – nach einem ineffizienten Verfahren überhöhte Verfahrenskosten in Rechnung stellen. Die geforderte Effizienz des Schlichtungsverfahrens könnte jedoch nur durch Synergien erreicht werden.

Aufgrund des nunmehr vorliegenden Gesetzesentwurfs mit seinen Wahlmöglichkeiten führt die Luftverkehrsbranche Gespräche mit mehreren potentiellen Schlichtungsstellen, die verschieden ausgerichtete Geschäftsmodelle haben. Neben der erwähnten SÖP wurde auch mit Anwaltskanzleien und Mediatoren gesprochen.

Vor mehr als einem Jahr haben die im Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) zusammengeschlossenen Airlines begonnen die Kosten der Schlichtung pro Fall (die sog. Fallpauschale, dazu näheres s.u.) hochzurechnen. Auf dieser Basis finden derzeit Gespräche mit SÖP und anderen Anbietern statt.

c. Eine Anlaufstelle für die Fahrgäste

Der Ansatz, dass alle Fahrgäste aller Verkehrsträger nur einen Ansprechpartner haben sollen, wenn sie eine Schlichtung anstreben, ist technisch unproblematisch, auch wenn das jeweilige Verkehrsunternehmen nicht Mitglied in der SÖP sein sollte, sondern mehrere freiwillige Schlichtungsstellen bestehen. In diesem Fall nämlich können die Schlichtungsstellen in einem gemeinsamen Übereinkommen sicher stellen, dass sie für die Fahrgäste über die sog. Y-Lösung erreichbar sind.

Den Fahrgästen wird eine Internetadresse, eine Telefon-Nummer bzw. eine E-Mailadresse bereitgestellt, es erfolgt dann intern die automatisierte Weitervermittlung zur jeweils zuständigen Schlichtungsstelle – sei es als IT-Lösung oder über ein gemeinsamen telefonischen Empfang. Hier kann dann unterschieden werden,

zwischen den Verkehrsträgern, der freiwilligen und der behördlichen Schlichtung und – sofern erforderlich – zwischen den verschiedenen privatrechtlich organisierten Schlichtungsstellen.

3. Die Kosten der Schlichtung

Die wirtschaftliche Lage der Fluggesellschaften –speziell der deutschen – ist bekannt. Nach Berechnungen unseres Europäischen Verbandes, der AEA⁶; erwirtschafteten 2012 die Europäischen Netzwerk-Carrier durchschnittlich einen sog. Yield pro Revenue Passenger Kilometre⁷ in Höhe von 8 Eurocent. Die durchschnittliche ebit⁸ Marge für 2012 liegt bei -1,5%.

Daher muss jede weitere Belastung genau berechnet und mit möglichen Alternativen verglichen werden. Die reinen Verfahrenskosten der Schlichtung werden im Allgemeinen mit der sog. Fallpauschale berechnet und vergleichbar ausgestaltet. Der Fallpauschale zugrunde liegen allein die Verwaltungskosten, nicht aber Kompensation und/oder Schadenersatz.

a. Fallpauschale

Die Fallpauschale bezeichnet denjenigen Betrag, den die Schlichtungsstelle dem Verkehrsunternehmen pro behandeltem Fall in Rechnung stellt, vgl. §57 Absatz 4 Satz 1. Das Ergebnis der Schlichtung (Kompensationszahlungen und/oder Schadenersatz) ist hiervon komplett unabhängig und nicht in den Berechnungen enthalten. Üblicherweise wird die Fallpauschale berechnet indem die anfallenden Kosten (bspw. Personal, Miete, IT, Büro etc.) zzgl. eines angemessenen Gewinns bzw. einer Rücklage durch die Anzahl der Fälle geteilt werden.

Wesentliche kostensteigende bzw. – senkende Elemente sind hier die Bearbeitungszeit pro Fall und die Anzahl der Fälle (Skalierungseffekte).

b. Vergleich der Fallpauschalen

Während der Gespräche der Fluggesellschaften mit potentiell interessierten Anbietern einer Schlichtung für den Luftverkehr (u.a. der SÖP) haben airberlin und die weiteren an den Gesprächen Beteiligten mehrfach Modelle für den Betrieb einer eigenen Schlichtungsstelle berechnet und vorgelegt.

Wie bereits erwähnt ist eine wesentliche Voraussetzung für die Berechnung der Fallpauschale die durchschnittliche Bearbeitungszeit pro Fall, unser Kundenservice und das unternehmensinterne Controlling gehen von durchschnittlich 120 Minuten pro Fall aus. Die Fallpauschalen der weiteren potentiellen Schlichtungsstellen liegen im Ergebnis wesentlich höher. Grund ist u.a., dass mehr als doppelt so lange durchschnittliche Bearbeitungszeiten pro Fall zugrundegelegt werden.

4. Konkreter Änderungsvorschlag zur Evaluierung nach §57 Absatz 5

Die Bundesregierung sieht in Ihrem Gesetzesentwurf in den §§57 Absatz 5, 57a Absatz 5 eine Evaluierungsphase von zwei Jahren vor. Wenn in der überwiegenden Zahl der Fälle bei der Schlichtungsstelle Ansprüche

⁶ Association of European Airlines; die AEA erhebt seit 20 Jahren Daten von ihren Mitgliedern und veröffentlicht diese als AEA Yearbook bzw. als S.T.A.R. report, vgl. <http://www.aea.be/research/traffic/index.html>.

⁷ YIELD: Durchschnittserlös. Durchschnittlicher Umsatz je gewählte Output-Einheit. Die Einheit können der einzelne Passagier, der einzelne geflogene Kilometer oder die Passagierkilometer sein.
RPK: „Revenue Passenger Kilometers“, die sog. Passagierkilometer: die Anzahl der Passagiere multipliziert mit der Zahl der von ihnen zurückgelegten Kilometer.

⁸ EBIT: Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit, Ergebnis vor Zinsen und Steuern (Earnings Before Interest and Taxes).

geltend gemacht wurden, die nicht bestanden, kann diese Schlichtungsstelle nach Ablauf der Evaluierungsphase vor Einleitung eines Schlichtungsverfahrens von dem Fluggast ein Entgelt in Höhe von €20⁹ verlangen. Im Falle eines auch nur teilweisen Obsiegens des Fluggastes wäre dieses Entgelt nach Abschluss des Verfahrens vollständig zu erstatten.

a. Problem

Bei der Evaluierung sollen nach derzeitigem Stand des Gesetzentwurfs die Fälle einer unzulässigen Anrufung der Schlichtungsstelle unberücksichtigt bleiben, gleiches gilt für die nicht vollständig unbegründeten Fälle¹⁰.

Wie bereits oben dargelegt, wäre ein Entgelt in Höhe von €20 nicht kostendeckend. Das Entgelt soll also nur die Kosten der unberechtigten Schlichtungsanträge mindern. Es soll keine „Zugangsschwelle“ oder eine „Strafzahlung“ eingeführt werden. Mit diesem Entgelt will der Gesetzgeber für den Fall dass die Schlichtung in zu vielen Fällen unberechtigt angerufen wird, die Anzahl der unberechtigten Fälle und damit auch die Bürokratiekosten verringern.

Allerdings müssen auch unzulässige und (teilweise) unbegründete Schlichtungsanträge in die Evaluierung einbezogen werden und mitgezählt werden, denn es ist im Interesse einer effizienten Arbeit der neu eingerichteten Schlichtungsstellen unabdingbar, diese vor Überlastung zu schützen. Die Praxiserfahrung zeigt und es ist realistischer Weise zu erwarten, dass die Schlichtungsstellen mit einer Vielzahl von Verfahren befasst sein werden, die bereits wegen Unzulässigkeit zurückgewiesen werden müssen¹¹. Diese Fälle bedürfen gleichermaßen - wie die zulässigen Verfahren - der Bearbeitung und verursachen dadurch Prüfungs- und Verwaltungsaufwand, auch wenn eine Entscheidung in der Hauptsache unterbleibt. Würden die unzulässigen Verfahren - wie im derzeitigen Entwurf vorgesehen - im Evaluierungsverfahren nicht berücksichtigt, so zeichnet das Evaluierungsergebnis nicht die tatsächliche Arbeits- und Kostenbelastung der Schlichtungsstellen durch deren unzulässige und/oder (teilweise) unbegründete Anrufung ab. Dies aber widerspricht dem gemeinsamen Ziel von Gesetzgeber und Unternehmen, die Verwaltungs- und Verfahrenskosten niedrig zu halten.

b. Lösung

Im Hinblick auf die Notwendigkeit möglichst geringer Bürokratiekosten bei den Schlichtungsstellen ist es daher bei der Evaluierung erforderlich, auch diejenigen Fälle einzubeziehen, bei denen der geltend gemachte Anspruch nicht bestand, die Geltendmachung aber bereits Verwaltungskosten bei der Schlichtungsstelle erzeugte. Dies ist auch bei unzulässigen Anrufungen der Schlichtungsstellen der Fall. Diese Fälle generieren einen administrativen Aufwand und damit Kosten für die die Schlichtungsstelle tragenden Luftfahrtunternehmen.

Der Aufwand entsteht dabei weniger durch die eigentliche Prüfung der Zulässigkeit als durch die erforderlichen administrativen Arbeiten (Erfassung und Beantwortung).

⁹ Die Höhe des möglichen Entgelts bewegt sich am unteren Ende der üblichen Entgelte für eine Schlichtung. Das ECC-Net Project 2012 (Zusammenschluss der European Consumers Center) listet europaweit Entgelte für den Petenten zwischen €5 und €100 auf, s. „Alternative Dispute Resolution in the Air Passenger Sector“, Brüssel 2013, http://ec.europa.eu/consumers/docs/report_adr_air_passenger_rights_sector.pdf, S. 14. Vgl. ebenfalls die Kosten einer E-Mail Beratung bei der Verbraucherzentrale Berlin betragen €15 bzw. für die Telefonberatung €1,86 pro Minute; siehe <http://www.meine-verbraucherzentrale.de/DE-BE/emailberatung>.

¹⁰ Siehe S.16 Drucksache 17/11210 zur Begründung.

¹¹ Siehe hierzu den Katalog unter §57b Absatz 2.

c. Missbrauch §57 Absatz 5 Satz 6

Von der unzulässigen bzw. unbegründeten Anrufung zu unterscheiden ist die missbräuchliche Anrufung der Schlichtungsstelle.

Der sog. Missbrauchsgebühr liegt § 34 Absatz 2 BVerfGG zugrunde. Hier ist ein „offensichtlicher Missbrauch“ gefordert, der insbesondere bei Vorliegen eines Betruges angenommen werden muss. Die einfache Unbegründetheit einer Beschwerde reicht demnach hier nicht aus, um von einem offensichtlichen Missbrauch auszugehen. In jüngeren Entscheidungen wird darauf abgestellt, dass die Einlegung von jedem Einsichtigen als völlig aussichtslos angesehen werden muss¹² oder es wird von gravierenden Zulässigkeitsmängeln bzw. offensichtlicher Unzulässigkeit¹³ gesprochen.

Eine dementsprechend hohe Hürde kann bei der Evaluierung nicht angelegt werden.

5. Konkreter Änderungsvorschlag zur Bearbeitungsfrist 30 Tage

Die Bundesregierung legt in §57b Absatz 2 Nr. 5 eine Frist von 30 Tagen für eine Prüfung und ggf. Erfüllung des geltend gemachten Anspruchs durch den Kundenservice der Fluggesellschaften fest.

Mit dieser sehr kurzen Frist wird den Luftfahrtunternehmen keine ausreichende Frist gesetzt und unangemessen wenig Zeit für eine Prüfung und ggf. Erfüllung des geltend gemachten Anspruchs gewährt. Eine hinreichende Aufklärung des Sachverhalts und Prüfung des Anspruchs kann aber im Einzelfall, schon aufgrund der hohen Komplexität im Luftverkehr, einen längeren Zeitraum erfordern. Folglich können bestehende Regulierungsfristen der Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr und im Busverkehr aufgrund der in diesen Bereichen vorliegenden geringeren Komplexität nicht als „Vorbild“ für den Luftverkehr dienen.

Kundenzufriedenheit und das Kundenservice-Verfahren ist für eine Fluggesellschaft von großer Wichtigkeit (s.o.). Deshalb ist eine rasche möglichst zeitnahe Sachverhaltsaufklärung auch im Interesse der Unternehmen. Daher mag eine Frist von 30 Tagen aus Sicht der Fluggäste zwar wünschenswert sein, dürfte aber in vielen Fällen von den Luftfahrtunternehmen nicht einzuhalten sein.

Zum Zwecke einer international einheitlichen Anwendung der Passagierrechte empfehlen wir, eine Frist von 90 Tagen für eine abschließende Regulierung des jeweiligen Falls (vgl. die Frist für eine „substantielle Antwort“ in § 259.7 der US tarmac delay rules „Response to customer problems“ beträgt 60 Tage¹⁴).

Eine Bearbeitungsfrist durch den Kundenservice der Fluggesellschaften von höchstens 90 Tagen erscheint auch vor dem Hintergrund der Höchst-Verfahrensdauer einer Schlichtung bei der SÖP¹⁵ als vertretbar.

¹² BVerfG, 2 BvR 565/10 vom 24.10.2011, Absatz-Nr. (1 - 5), http://www.bverfg.de/entscheidungen/rk20111024_2bvr056510.html.

¹³ BVerfG, 2 BvR 1243/12 vom 18.7.2012, Absatz-Nr. (1 - 8), http://www.bverfg.de/entscheidungen/rk20120718_2bvr124312.html.

¹⁴ Siehe Code of Federal Regulations, Title 14 – Aeronautics and Space, Chapter II, Subchapter A, Part 259 unter <http://www.law.cornell.edu/cfr/text/14/259.7>.

¹⁵ Siehe § 8 Absatz 1 der Verfahrensordnung „Verfahrensdauer“ (<https://soep-online.de/assets/files/Verfahrensordnung/soep-Verfahrensordnung.pdf>).

Die SÖP sorgt in jeder Hinsicht für eine zügige Bearbeitung des Schlichtungsantrags. Im Regelfall beträgt diese nach Vorlage der dafür notwendigen Unterlagen maximal drei Monate.

6. Verbindlicher Schlichtungsspruch

In §57b Absätze 3 und 4 stellt die Bundesregierung klar, dass ein Schlichtungsspruch für beide Seiten eine nicht-bindende Empfehlung ist. Der weitere Rechtsweg bleibt beiden Seiten eröffnet.

Die Schlichtungsstelle kann eben nicht dazu ermächtigt werden, über die von Fluggästen geltend gemachten Ansprüche verbindlich, unter Ausschluss des ordentlichen Rechtsweges zu entscheiden. Dies würde einen Verstoß gegen den Justizgewährleistungsanspruch begründen (Art. 2 Abs. 1 GG i.V.m. dem Rechtsstaatsprinzip). Es kann damit kein Schlichtungsverfahren eingeführt werden, in dem der Schlichter zu verbindlichen, den Rechtsweg ausschließenden Entscheidungen ermächtigt wird. Zu solchen Entscheidungen kann deshalb die Schlichtungsstelle auch nicht durch Bundesgesetz ermächtigt („beliehen“) werden.

C. Schlussbemerkungen

Bereits am 21. September 2010 hat sich der Vorstand des Bundesverbands der Deutschen Fluggesellschaften (BDF) in einem Vorstandsbeschluss für eine Beteiligung an einem Schlichtungsverfahren ausgesprochen¹⁶.

Dabei ist und war entscheidend, dass eine allgemein anerkannte Schlichtungsstelle, die ihren Auftrag nach Recht und Gesetz ausführt, (kosten-) effizient und unbürokratische verfährt. Die Einführung einer nationalen Schlichtungsstelle erfordert allerdings auch, dass auf EU-Ebene eine wettbewerbsneutrale Ausgestaltung – sprich EU-weit einheitliche Regelungen – herbeigeführt werden muss.

Deshalb begrüßen die Fluggesellschaften die grundsätzlichen Weichenstellungen des Gesetzesentwurfs, halten es allerdings für erforderlich, dass

- die Evaluierung nach den §§57 Absatz 5, 57a Absatz 5 und
- die Frist des §57b Absatz 2 Nr. 5

entsprechend der zwei konkreten Änderungsvorschläge angepasst wird.

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

Sebastian Dreyer

Rechtsanwalt

Senior Manager Transport Policy

Leiter EU-Verbindungsbüro

Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG
Saatwinkler Damm 42-43, 13627 Berlin

Tel: +49 30 3434 1038

Fax: +49 30 3434 1109

e-mail: sebastian.dreyer@airberlin.com

www.airberlin.com

¹⁶ Siehe <http://www.bdf.aero/BDF-AirmailFluggastrechteundKundenzufriedenheit.pdf>.