

Protokoll^{*)}
der 118. Sitzung

20. Februar 2013,
Berlin, Paul-Löbe-Haus, Raum 4300

Beginn der Sitzung: 11.01 Uhr

Vorsitzender: Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen), MdB

Öffentliche Anhörung

Tagesordnungspunkt

S. 1 – 28

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Schlichtung im Luftverkehr

BT-Drucksache 17/11210

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): So wie bei den Fluggesellschaften pünktlich die Flugzeuge abfliegen, beginnen bei uns die Sitzungen punktgenau: Ich darf Sie recht herzlich begrüßen! Ich bitte Sie, Ihre Plätze einzunehmen, damit wir mit der Sachverständigenanhörung beginnen können. Thema ist die Schlichtung im Flugverkehr. Wir reden also über die wenigen Fälle, wo Kunden mit den Fluggesellschaften unzufrieden sind. Ich danke Ihnen, meine Damen und Herren Sachverständigen, dass Sie sich vorbereitet haben und uns zur Verfügung stehen, Ihren Sachverstand anbieten! Jeder Sachverständige hat fünf Minuten Gelegenheit, ein Eingangsstatement abzugeben. Die Uhr oben läuft. Wenn Sie auf dieser in einen roten Bereich hineinkommen, wird es gefährlich, dann droht der Absturz! Brechen Sie aber nicht mitten im Satz ab; ich mache dann eine Bemerkung, dass Sie zum Ende kommen sollen. Nach den Statements gibt es Fragerunden. Sie dürfen nur auf die Fragen antworten, die Ihnen gestellt werden – keine Zwiegespräche unter den Sachverständigen. Damit sind die Regeln klar. Wir beginnen mit Herrn Sebastian Dreyer, Rechtsanwalt, Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG, aus Berlin. Bitte schön!

SV Sebastian Dreyer: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank, dass Sie uns erst einmal die Gelegenheit gegeben haben, unsere Positionen hier zum Thema Gesetzentwurf zur Schlichtung im Luftverkehr darzulegen. Worüber reden wir? Wir reden über den Luftverkehr. Der Luftverkehr, gerade der deutsche Luftverkehr, ist eine Branche, die momentan in sehr schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen fliegt. Die europäischen Netzwerk-Carrier erwirtschafteten im Jahre 2012 einen sogenannten „Yield“ – das heißt einen Umsatz pro geflogenen Kilometer – von acht Cent. Die durchschnittliche EBIT-Marge ging um 1,5 Prozent zurück. Das hat mit der Schlichtung an sich nichts zu tun, bedeutet aber: Wir müssen uns bei jeder neuen Belastung schon an den Kosten orientieren. Andererseits bleibt entscheidend, welche Airline der Kunde wählt. Das heißt: Für uns ist der Servicegedanke sehr weit oben. Denn in den neunziger Jahren ist der Luftverkehr liberalisiert worden. Das war gut. Das war einer der größten Erfolge der europäischen Verkehrspolitik. Folge dieser Liberalisierung war, dass immer neue Airlines ihr Geschäftsmodell so angepasst haben, dass auch sie mitfliegen konnten, dass es eine Konkurrenz gab. Im Rahmen dieser Konkurrenz ist und bleibt entscheidend, was der Kunde will: Wohin er fliegt, mit wem er fliegt. Wenn

er mit meiner Airline fliegen möchte, muss ich ihn gut behandeln. Dementsprechend ist auch der Kundenservice immer wichtiger geworden. Die weitere Entwicklung führte natürlich zur Einführung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 und ihrer, ich möchte jetzt nicht sagen: „Interpretation“ durch den EuGH, aber das ist hier nicht der Platz, um darüber zu reden. Auf jeden Fall gab es immer mehr Wettbewerb. Es gibt eine Wahlmöglichkeit für den Kunden, von „Premium“ bis „No frills“ – sprich „Low Cost“, da wo es gar nichts gibt, das heißt ich kaufe mir nur den Flug. Am Ende des Fluges muss der Fluggast entscheiden: Komme ich wieder oder mache ich das nächste Mal etwas anderes? Kundenzufriedenheit ist dementsprechend ein für uns extrem wichtiger Faktor. Sie sprachen es eben an: Die „paar“ Fälle – die sind es leider nicht, es sind ein „paar mehr“ Fälle. Aber trotzdem haben es die Fluggesellschaften, die europäischen Airlines, zum wiederholten Male geschafft, dass sie im komplett unabhängigen „Consumer Conditions Scoreboard“ der Europäischen Kommission auf Platz fünf von 30 untersuchten Dienstleistungsbranchen liegen – weit vor allen anderen Verkehrsträgern!

Doch nun zum Entwurf der Bundesregierung: Vorgeschlagen ist ein System, in dem sich Fluggesellschaften entweder freiwillig einer staatlich anerkannten Schlichtungsstelle anschließen oder, wenn sie eben nicht freiwillig teilnehmen wollen, von einer Bundesbehörde geschlichtet werden sollen. Das finden wir sehr gut, diese Zweiteilung! Denn zum einen folgt diese Zweiteilung aus der negativen Vereinigungsfreiheit: Wir als Privatunternehmen können nicht verpflichtet werden, in irgendeinen privaten Verein zwangsweise beizutreten. Diese Zweiteilung ist unseres Erachtens auch im Sinne des Verbrauchers. Fluggesellschaften sind international tätige Unternehmen, die nicht immer eine gesellschaftliche oder faktische Niederlassung in Deutschland haben. Manche Fluggesellschaften haben in Deutschland schlicht und einfach keine ladungsfähige Anschrift. Daraus folgt die Logik der sogenannten „Zwangsschlichtung“ oder behördlichen Schlichtung. Im Gegensatz zur privaten Schlichtung können hier Fluggesellschaften verpflichtet werden, teilzunehmen. Da gilt keine Freiwilligkeit. Das muss auch so sein. Wenn eine Fluggesellschaft sich einer Schlichtung entziehen kann, ist das für sie ein Wettbewerbsvorteil. Sie muss nämlich die Kosten – auf die ich später noch eingehen werde – nicht auf den Fluggast, auf die Fluggäste umlegen, das heißt ihre Preise können niedriger sein. Die zweite mögliche Zweiteilung oder Mehrteilung besteht

innerhalb der freiwilligen Schlichtung. Innerhalb der freiwilligen Schlichtung kann eine Fluggesellschaft entscheiden, welcher staatlich anerkannten Schlichtungsstelle sie sich anschließen möchte. Wir könnten uns der bestehenden Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr (söp) oder einer dritten anschließen. Wie ja bekannt ist, befinden wir uns in guten Gesprächen mit der söp. Wir reden aber auch mit anderen. Wir reden mit Rechtsanwaltskanzleien, wir reden mit Mediatoren, wir reden mit IT-Anbietern, mit allen, die uns irgendwie weiterbringen auf dem Weg hin zu einer absolut anerkannten Schlichtungsstelle, die allerdings kosteneffizient arbeiten muss. Ein Wort vielleicht noch zu dem Ansatz, dass die Flugpassagiere nur einen einzigen Ansprechpartner haben sollen, wenn sie eine Schlichtung in Anspruch nehmen. Technisch ist es unseres Erachtens unproblematisch und möglich, eine sogenannte „Y-Lösung“ – oder wie auch immer sie genannt wird – in Anspruch zu nehmen. Denn das sollte heutzutage – egal, ob ich jetzt eine Webseite habe oder eine gemeinsame Telefonzentrale, wo dann einfach umgeschaltet wird: „Wollen Sie sich schlichten lassen wegen einer Fluggesellschaft / wollen Sie sich schlichten lassen wegen einer Beförderung durch Eisenbahn, Reisebus oder was auch immer“ – relativ unproblematisch möglich sein. Doch nun zu den angesprochenen Kosten. Die Kosten im Rahmen der Schlichtung laufen immer auf ein Wort hinaus: die sogenannte „Fallpauschale“. Die Fallpauschale sind die reinen Verfahrenskosten der Schlichtung. Da geht es überhaupt nicht um die Kompensation, um den Schadenersatz, das ist davon komplett unabhängig. Denn die Fallpauschale bezeichnet den Beitrag, den die Schlichtungsstellen dem Verbraucher für ein Verkehrsunternehmen pro behandeltem Fall in Rechnung stellen. Das Ergebnis der Schlichtung – Kompensationszahlungen, Schadenersatz – ist davon komplett unabhängig und fällt hier überhaupt nicht mit hinein. Üblicherweise wird die Fallpauschale berechnet, indem die anfallenden Kosten – beispielsweise Personal, Miete, IT, Büro – zuzüglich eines angemessenen Gewinns bzw. einer Rücklage durch die Anzahl der Fälle geteilt werden. Wesentliche kostensteigernde bzw. kostensenkende Elemente sind hier die Bearbeitungszeit pro Fall und die Anzahl der Fälle, Skalierungseffekte. Während der Gespräche der Fluggesellschaften mit potentiellen Anbietern einer Schlichtung haben wir mehrfach eigene Modelle für den Betrieb einer eigenen Schlichtungsstelle durchgerechnet. Wir haben uns auch Gedanken gemacht, wie diese genannten Kostenposten beeinflussbar sind. Einer dieser Kostenposten ist die Bearbeitungszeit pro Fall. In unseren Berechnungen sind

wir auf eine geschätzte Bearbeitungszeit von durchschnittlich pro Fall 120 Minuten gekommen. Die anderen Anbieter liegen hier wesentlich höher. Im Gesetzentwurf z. B. werden dreieinhalb Stunden genannt – das ist natürlich eine enorme Steigerung. Dann wollte ich noch ein Wort sagen: Wir bitten, noch einmal über die Formulierung der Evaluierung und die 30-Tage-Frist nachzudenken. Ansonsten stehe ich noch gern für Fragen zur Verfügung und bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit!

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Ich bedanke mich bei Ihnen! Wir kommen zu Herrn Edgar Isermann, Leiter der Schlichtungsstelle für den Öffentlichen Personennahverkehr (söp), Berlin!

SV Edgar Isermann: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich nehme zunächst Bezug auf unsere schriftliche Stellungnahme, möchte aber diese gern um einige kurze Anmerkungen zu fünf Aspekten ergänzen.

Erster Aspekt: Vielzahl der Schlichtungsstellen. Bei verständiger Würdigung sind aus unserer Sicht die Varianten des Gesetzgebers nur als eine Option zu verstehen, ohne Prioritätensetzung und ohne eigene inhaltliche Wertung zu den einzelnen Modellen. Die „Behördenlösung“ versteht sich aus unserer Sicht nur als Notlösung bei fehlender Bereitschaft eines Verkehrsunternehmens und stellt sich aus Sicht des Gesetzgebers für uns als nachvollziehbar dar. Seitens der söp wird aber besonders begrüßt, dass mit dem Gesetzesentwurf auch der verkehrsübergreifende Aspekt angesprochen ist. Dieses Modell entspricht nicht nur der Reiserealität, sondern hat einen großen ökonomischen Nutzen. Je mehr Verkehrsträger in einer Schlichtungsstelle arbeiten lassen, desto größer ist die Gesamtzahl der Fälle. Je größer die Gesamtzahl der Fälle ist, desto niedriger wird die Fallpauschale. Um die immer wieder angesprochenen 20.000 potentiellen Flugfälle mit zu berücksichtigen, würde das für uns unter Einschluss der sonstigen Schlichtungsfälle für andere Verkehrsträger bedeuten, dass wir zu einer Reduktion der Overhead-Kosten um 90 Prozent kommen würden und sich die Fallpauschale dann auf nur noch 108,00 Euro reduzieren würde.

Zweitens, Anmerkungen zu der viel diskutierten 30-Tage-Frist: Da ist zwar die söp nicht direkt betroffen, weil es das Vorverfahren zur Schlichtung betrifft, aber es ist

nicht zu übersehen, dass es immerhin dabei auch um die Tatsache des rechtlichen Harmonisierungsfaktors geht – denn auch für andere Verkehrsträger gilt eine solche 30-Tage-Frist. Und nebenbei bemerkt: Nach unserer praktischen Erfahrung ist auch von Bedeutung, dass es auch bei den Bahnfällen Fälle mit erheblicher Komplexität gibt – und das nicht nur in Ausnahmefällen. Aber für die aus den schriftlichen Stellungnahmen erkennbare angeregte Diskussion möchte ich gerne einen Kompromissvorschlag unterbreiten. Der Gesetzentwurf nimmt in der Begründung Bezug auf die „Fahrgastrechteverordnung“ VO (EG) Nr. 1371/ 2007, ohne aber den weiteren Schritt im Gesetzestext selbst nachzuvollziehen. Insoweit möchte ich auf Artikel 27 Absatz 2 Satz 2 der EG-Verordnung verweisen: „Der Adressat der Beschwerde gibt innerhalb eines Monats eine mit Gründen versehene Antwort oder teilt in begründeten Fällen dem Fahrgast mit, wann innerhalb eines Zeitraums von höchstens drei Monaten ab dem Tag, an dem die Beschwerde vorgebracht wurde, mit einer Antwort zu rechnen ist“. Damit die Ausnahme nicht zur Regel wird, könnte in der Gesetzesbegründung der Begriff „in begründeten Fällen“ präzisiert werden, etwa durch den Hinweis auf Ereignisse mit einer Vielzahl von Betroffenen, wie z. B. die Sperrung des Luftraums aufgrund eines Vulkanausbruchs oder auf extreme Witterungsverhältnisse, wie z. B. Schneestürme. Im Übrigen aus Praktikersicht zu dieser Frist: Es ist nicht wichtig, wie lang eine Frist bemessen ist, sondern was nach Fristablauf passiert! Ganz sicher geht die Welt am 31. Tag nicht unter. Insoweit ein Hinweis aus der Schlichtungspraxis und dem allgemeinen Verfahrensablauf als Beispiel: In der Regel wird es einige Tage dauern, bis sich der Beschwerdeführer an die Schlichtungsstelle wendet. Dort muss der Eingang registriert werden. Sodann wird dem Beschwerdeführer eine Eingangsbestätigung mit Hinweisen geschickt. In der Praxis beginnt die Prüfung des Falles erst nach Ablauf weiterer vier bis sechs Wochen, die zu den 30 Tagen eben hinzuzuzählen wären. Sollte der Beschwerdeführer in dieser Zeit eine Antwort des Verkehrsunternehmens erhalten, so ist er aufgefordert, diese der Schlichtungsstelle zu übermitteln. Sollte der Beschwerdeführer in dieser Zeit eine Einigung mit dem Verkehrsunternehmen erzielen, so wird das Verfahren bei uns bei entsprechender Rücknahme des Schlichtungsantrages durch den Beschwerdeführer abgeschlossen. Mit anderen Worten: Das Luftfahrtunternehmen hat nach Ablauf der 30-Tages-Frist noch eine erhebliche Zeit, um im Schlichtungsverfahren selbst zu einer kostengünstigen Lösung beizutragen.

Dritter Aspekt, eine Anmerkung zu § 57 Absatz 6 Luftverkehrsgesetz-Entwurf (LuftVG-E): Der Text lautet: „Die Regelung der Entgelte haben die Schlichtungsstellen Interessierten zugänglich zu machen.“ Uns ist der Sinn und Nutzen dieser Vorschrift nicht klar. Wer gilt eigentlich als Interessierter? Wer hat eigentlich ein rechtliches Interesse? Das dürfte nicht der Beschwerdeführer sein, denn für ihn ist das Verfahren kostenlos. Das Thema der Entgelte und Beitragsordnungen geht eigentlich nur die Mitgliedsunternehmen etwas an. Muss denn ein Reisender wissen, wie viel ein Verkehrsunternehmen für das Schlichtungsverfahren zahlen muss? Im Rahmen der Internetkommunikation könnten finanzielle Gefahren für die Unternehmen entstehen. Unseres Erachtens reicht es, wenn die Schlichtungsstelle im Jahresbericht auf die durchschnittlichen Kosten der Verfahren hinweist.

Vierter Aspekt, zur Evaluierung nach § 57 Absatz 5 LuftVG-E: Die söp wird – wenn sie denn mit diesen Aufgaben betraut würde – einen konstruktiven Beitrag leisten, um die Zahl der unzulässigen Anträge gering zu halten, nämlich durch Kommunikation mit den Antragstellern und den Medien sowie entsprechende Hinweise, z. B. im Onlineformular für die Schlichtungsanträge.

Letzer Aspekt, fünftens, zur Rechtsverordnung nach § 57c LuftVG-E: Aus unserer Sicht bedarf es eigentlich keiner Rechtsverordnung. Wenn diese kommt, sollte sie aber Möglichkeiten zur weiteren Flexibilisierung der Schlichtungsmöglichkeiten und des Schlichtungsverfahrens eröffnen. Vielen Dank!

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Ich danke Ihnen! Nun bitte zunächst Herr Ottmar Lell, Referent Nachhaltigkeit und Verkehr, Verbraucherzentrale Bundesverband, Berlin!

SV Dr. Otmar Lell: Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren, auch von mir vielen Dank, dass wir aus Verbrauchersicht zu diesem Gesetzentwurf Stellung nehmen können! Uns beschäftigt das Thema „Schlichtung im Flugverkehr“ schon eine ganze Weile. Im Jahre 2005 ist die entsprechende EU-Verordnung zu Fluggastrechten in Kraft getreten. Eigentlich seit diesem Zeitpunkt nehmen wir wahr,

dass die Rechtswirklichkeit und das geschriebene Recht doch recht stark voneinander abweichen. Das hat beispielweise auch im Jahre 2010 eine Umfrage der Verbraucherzentralen belegt, die die Verbraucher internetgestützt nach ihren Erfahrungen zu den Fluggastrechten gefragt hat. Dabei ist herausgekommen, was auch ansonsten in den Medien schon zu lesen und zu sehen war: Dass die Fluggäste regelmäßig nicht so über ihre Rechte informiert werden, wie sie das nach der Verordnung werden sollten; dass die Fluggäste, wenn sie sich beschwerten, ausweichende oder gar keine Beschwerdeantworten bekommen; und dass sie, wenn sie hartnäckig sind, mit Antworten hingehalten werden: „Es gab einen technischen Defekt.“ Solche Antworten sind für die Fluggäste naturgemäß sehr schwer nachvollziehbar. Viele geben dann auf. Wer klagt, kriegt sein Recht. Aber das kann ja nicht sein, dass man wegen so etwas jedes Mal klagen muss! Wir haben in anderen Branchen gesehen, dass Schlichtung eine deutlich entspannende Wirkung zwischen den Fluggästen oder zwischen den Verbrauchern allgemein und den Unternehmen entfalten kann. Das erhoffen wir uns eben auch von der Schlichtung im Flugverkehr. Deswegen sind wir sehr froh über den Gesetzentwurf und hoffen, dass er den Bundestag bald passieren wird, dass die Schlichtung auch möglichst bald ihre Arbeit aufnehmen wird.

Wir haben zu dem vorliegenden Gesetzentwurf auch einige Änderungsvorstellungen, die ich in unserer Stellungnahme ausführlicher dargelegt habe. Ich möchte hier nur einen Punkt darstellen: Wir wünschen uns, dass das Gesetz am Ende die Schlichtung etwas offener und allgemeiner definiert, das heißt also, dass die Schlichtung für alle zivilrechtlichen Streitigkeiten zwischen Fluggästen und Flugunternehmen zuständig sein sollte. So ähnlich ist auch die Zuständigkeit von anderen Schlichtungsstellen gesetzlich geregelt, beispielsweise im Bereich der Energiewirtschaft, im Bereich der Versicherungen und eigentlich in allen anderen Gesetzen, die ich dazu kenne. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung hat verschiedene Restriktionen. Erst einmal sind die Rechtsverstöße, derentwegen ich die Schlichtungsstelle anrufen kann, abschließend geregelt. Dann gibt es noch eine Grenze von 5.000 Euro Streitwert. Und es sollen auch nur Verbraucherstreitigkeiten vor die Schlichtung gelangen. Das ist aus Verbrauchersicht zu eng. Vor allem die Tatsache, dass diese Rechtsstreitigkeiten abschließend geregelt sind, wird aus unserer Sicht die Akzeptanz der Schlichtungsstelle deutlich erschweren, weil

niemand verstehen wird, dass ich mich beispielweise wegen einer Flugstornierung nicht an die Schlichtungsstelle wenden kann. Wenn man es doch für notwendig hält, die Zuständigkeit der Schlichtungsstelle an der einen oder anderen Stelle enger zu fassen, dann ist die richtige Stelle dafür die Verfahrensordnung. Wenn man es dann tatsächlich am Ende im Gesetz regelt, dann sollte man zumindest vorsehen, dass die Verfahrensordnung, wenn alle einverstanden sind, auch andere Streitgegenstände zulassen kann. Das sieht der Gesetzentwurf der Bundesregierung nur für einen Punkt vor, nämlich für die „5.000-Euro-Grenze“. Man kann also in der Verfahrensordnung auch über diesen Streitwert hinausgehen, aber das kann auch so verstanden werden, dass andere Dinge – beispielsweise Rechtsstreitigkeiten, die nicht aufgeführt werden – eben nicht vor die Schlichtung gelangen können. Das sollte klar geregelt werden.

Eine Sache halten wir für genau so wichtig wie das, was im Gesetz steht: Dass die Schlichtung am Ende auch aus Verbrauchersicht tatsächlich gut funktioniert. Damit das der Fall ist, muss die Schlichtungsstelle auch entsprechend gut aufgestellt sein. Es muss für die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Schlichtungsstelle gesorgt sein. Dafür wäre aus unserer Sicht die beste Lösung, die Schlichtung bei der söp zu verorten, die sich bewährt hat, die im Bahnbereich bereits sehr gute Arbeit macht und die auch von ihrer Verfasstheit her sehr gut ist. Wenn das nicht der Fall sein sollte, sollte man doch zumindest langfristig darauf hinarbeiten. Und man sollte auf jeden Fall sicherstellen, dass Anbieter und Verbraucher die Schlichtungsstelle gemeinsam tragen, beispielsweise über eine paritätische Besetzung eines Beirates. Wir würden uns wünschen, dass auch wir in die Gespräche über die Einrichtung der Schlichtungsstelle entsprechend beizeiten einbezogen werden. Vielen Dank!

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Ich bedanke mich auch bei Ihnen! Wir kommen zu Herrn Rechtsanwalt Professor Dr. Müller-Rostin, Rechtsanwalt und Berater in Luftfahrtangelegenheiten, Bonn. Bitte schön!

SV Prof. Dr. Wolf Müller-Rostin: Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich bedanke mich vielmals für die Einladung und möchte zum Gesetzentwurf wie folgt Stellung nehmen: Grundsätzlich wird die Einrichtung von Schlichtungsstellen von den Luftverkehrsgesellschaften begrüßt. Insbesondere auch deswegen, weil der

Gesetzentwurf auf einem sogenannten Eckpunktepapier basiert, welches von den federführenden Ministerien und den deutschen Luftverkehrsgesellschaften ausgearbeitet worden ist. Diesem Eckpunktepapier haben sich auch die nicht-deutschen Gesellschaften angeschlossen, so weit sie im Board of Airline Representatives in Germany (BARIG) organisiert sind, so dass ein weiter und breiter Konsens über die Schlichtung im Luftverkehr hergestellt worden ist. Das bedeutet allerdings nicht, dass sämtliche ausländische Luftverkehrsgesellschaften diesen Konsens mittragen, aber doch die überwiegende Anzahl. Der Gesetzentwurf sieht eine Beschränkung der Ansprüche, die der Schlichtung unterworfen werden können, auf Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag vor. In der Vergangenheit wurde – gerade in der Presse und auch im Vorfeld zu dem heutigen Anhörungstermin – immer wieder vorgetragen, dass man auch andere Ansprüche der Schlichtung unterwerfen sollte, beispielsweise solche, die im Vorfeld des Beförderungsvertrages liegen – also etwa eine misslungene Internetbuchung oder eine Stornierung, die nicht durchgegangen ist, und dergleichen mehr. Ich halte das nicht für gut, weil die Schlichtung heute so konzipiert ist, dass sie den Beförderungsvertrag zum Inhalt hat. Damit sind auch die Rechte, die dem Beförderungsvertrag zugrunde liegen und die bei der Schlichtung angewandt werden sollen, festgelegt: Das sind supranationale Verordnungen und es ist ein internationales Übereinkommen – das Montreal-Übereinkommen. Während für die anderen Ansprüche – beispielsweise die misslungene Internetbuchung – ganz andere Rechtsgrundlagen zum Zuge kommen können: Das sind nationale Rechte, das können allgemeine Beförderungsbedingungen sein. Und vor allen Dingen: Nationale Rechte brauchen nicht unbedingt deutsche Rechte zu sein. Bei vielen Gesellschaften, die nach Deutschland fliegen, gilt: Wenn dort nationales Recht angewendet wird, dann wird eben das dortige Heimatrecht angewandt. Und insofern würde sich das meines Erachtens einer Schlichtung entziehen. Auch sollte man beibehalten, dass Personenschäden nicht der Schlichtung unterworfen sind – und zwar deswegen, weil ein Personenschaden doch ein Schaden ist, der einer umfassenderen Sachverhaltsaufklärung unterliegt. Und die der Schlichtung heute unterworfenen Fälle sind doch mehr oder weniger Fälle, die doch relativ einheitlich sind, wohingegen Personenschäden doch sehr individuell gestaltet sein können. Und es sollten auch die Ansprüche bei 5.000 Euro belassen werden. Das sieht auch das Eckpunktepapier so vor, und das ist auch eine vernünftige Grenze, die die

allermeisten Schadensfälle – sofern es sich nicht um Personenschäden handelt – umfasst. Die Tatsache, dass der Gesetzentwurf drei Schlichtungsstellen vorsieht, ist natürlich einmal der Tatsache geschuldet, dass die unwilligen ausländischen Gesellschaften einer behördlichen Schlichtung zugeführt werden sollen. Aber auf der anderen Seite gibt es in den Luftverkehrsgesellschaften auch die Möglichkeit, zu wählen: zwischen der söp, die sicherlich ihre Verdienste hat, derzeit aber ein Monopolanbieter ist, und eben auf der anderen Seite den Anbietern, mit denen derzeit Gespräche geführt werden. Ich bin da nicht involviert, ich weiß nicht, wie die Gespräche stehen, aber es ist durchaus denkbar, dass beide Seiten, söp und die Airlines, sich aufeinander zu bewegen und man möglicherweise doch auf eine Schlichtung bei der söp hinarbeiten kann. Dass die behördliche Schlichtung auch mit einer Kostentragungspflicht versehen ist, halte ich für sehr gut. Deswegen nämlich, weil damit ausgeschlossen werden kann, dass die unwilligen Luftverkehrsgesellschaften, die mit der Schlichtung hier in Deutschland nichts am Hut haben, sich an der Schlichtung nicht beteiligen und nun meinen, sie bräuchten auch keine Kosten zu bezahlen. Insofern ist es gut, dass hier auch bei behördlicher Schlichtung, selbst wenn eine Beteiligung der Gesellschaft nicht vorliegt, eine Kostentragung vereinbart ist. Das stärkt den Wettbewerb. Was ich für schlecht halte, ist insbesondere die 30-Tages-Frist. Diese 30-Tages-Frist ist in meinen Augen deswegen unangemessen niedrig, weil Sachverhaltsaufklärung häufig nicht in Deutschland, sondern im Ausland betrieben werden muss, weil möglicherweise auch die Flugzeugbesatzungen befragt werden müssen. Aber die können unterwegs sein, die befinden sich nicht immer hier vor Ort. Und weil darüber hinaus häufig auch ausländische Gesellschaften, wenn ihnen ein Schadensfall vorgetragen wird, ihre Rechtsabteilungen, die nicht hier in Deutschland sitzen, sondern irgendwo weit weg im Ausland, befragen müssen. Das braucht Zeit! Wir dürfen meines Erachtens nicht mit deutschen Maßstäben messen. Insofern wäre es angebracht, diese 30-Tages-Frist auf 90 Tage zu erweitern. Das bedeutet nicht, dass diese 90 Tage immer ausgenutzt werden müssen. Aber man muss die Möglichkeit geben, denn andernfalls ist der Passagier berechtigt, am 31. Tag zur Schlichtung zu laufen – und damit werden Kosten generiert, die möglicherweise hätten vermieden werden können. Vielen herzlichen Dank!

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Ich danke Ihnen! Nun bitte Herr von Randow, Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V., Berlin. Bitte schön!

SV Matthias von Randow: Herr Vorsitzender, schönen Dank! Wir als deutsche und als internationale Luftverkehrswirtschaft begrüßen den von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf. Ich möchte auf die Praxis zu sprechen kommen. Wenn Sie heute als Kunde von A nach B wollen, haben Sie nicht bei jedem Verkehrsträger die Möglichkeit der Auswahl eines Unternehmens, sondern manchmal – das ist meistens bei der Bahn der Fall – nur ein Unternehmen, das Ihnen einen Transport von A nach B ermöglicht. Sie haben gar nicht die Wahl. Im Luftverkehr ist das anders. Wenn der Luftverkehr liberalisiert ist, gibt es Wettbewerb: Sie können als Kunde auswählen, mit wem Sie fliegen. Damit hat der Passagier ein ganz wesentliches Verbraucherrecht in der Hand. Er kann nämlich, wenn er sich über eine Airline ärgert, eine andere auswählen. Weil das so ist, wird die Kundenbetreuung in den Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft ganz besonders groß geschrieben – denn einen aufgrund eines ärgerlichen Sachverhaltes oder eines nicht angenommenen Anspruchs verlorenen Kunden kriegen Sie so schnell nicht wieder zurück. Deswegen haben die Unternehmen auch ein hohes Interesse daran, dass sie in der Befriedigung von Kundenansprüchen diesen jeweiligen Anspruch möglichst schnell regulieren können. Wenn das nicht der Fall ist, geht das heute in Einzelfällen gelegentlich vor Gericht. Der Gesetzentwurf bietet nun einen Rahmen dafür, dass wir, anstatt dass wir vor Gericht gehen, eine Schlichtung anrufen. Wir begrüßen das! Wir als Luftverkehrswirtschaft haben auch vor zwei Jahren das klare Signal ausgesandt, dass wir eine solche Schlichtung grundsätzlich begrüßen. Wenn wir aber, so wie der Gesetzgeber das vorsieht, zunächst als Unternehmen die Gelegenheit nutzen können, sollen und auch wollen, den Anspruch des Kunden zunächst als Unternehmen zu regulieren – und die Unternehmen haben ein großes Interesse daran, denn ein verlorener Kunde ist eben auch materiell ein verlorener Kunde –, dann wollen wir diese Chance auch nutzen können – und da ist diese Frist von 30 Tagen leider aus Sicht der Praxis zu gering. Auch Herr Isermann hat eben dargelegt, dass es auch aus der Sicht der Praktiker der Schlichtungsstelle Fälle gibt, wo das wirklich länger dauert. Auch wir sehen das, aus der Praxis kommend, so. Und das ist nicht nur der Fall, wenn Sie so einen Vorfall wie „Stilllegung des Luftverkehrs

für mehrere Tage“ haben, wie bei der Vulkanasche oder bei großen Wettervorfällen. Dann ist es natürlich ganz besonders so. Aber es ist eben auch dann so, wenn wir Rückfragen bei internationalen Stationen haben, die im Luftverkehr ja über die ganze Welt verteilt sind. Das darf man nicht vergessen. Der Luftverkehr ist international aufgestellt. Genauso sind auch unsere Crews, bei denen man nachfragen muss, auf Langstreckenflügen über die ganze Welt verteilt. Die Belegschaften unserer Unternehmen sind meistens am Himmel oder irgendwo auf dieser Welt unterwegs, auch das darf man nicht vergessen. Trotzdem muss die Sachverhaltsaufklärung oft an diesen Stellen nachrecherchiert werden. Das wollen wir tun – und das läuft auch in der Praxis. Aber wie wir festgestellt haben eben doch öfter auch länger als 30 Tage. Wenn Sie diese Frist ausweiten und damit die Möglichkeit schaffen, dass die Unternehmen den Anspruch des Kunden selbst regulieren können, dann würden wir das außerordentlich begrüßen! Wir wollen eine große Bereitschaft der Unternehmen, bei dieser Schlichtung mitzumachen, mit in einen Schlichtungsverein zu gehen! Und das sind nicht nur die wenigen Fluggesellschaften, die in unserem Verband sind, sondern es sind auch die weit über 100 Gesellschaften, die in der BARIG organisiert sind, die ausländischen Gesellschaften. Die wollen wir mit dabei haben, schon auch aus Gründen des fairen Wettbewerbs. Sie müssen aber dafür werben, dass die mitgehen. Wir haben in den letzten zwölf Monaten intensiv auch von unserer Seite die Kollegen der internationalen Gesellschaften „dafür geworben“. Auch die Unternehmen haben uns darauf aufmerksam gemacht: Gebt uns eine vernünftige Frist, innerhalb der wir als Unternehmen selbst das tun können, dass wir selbst den Schaden regulieren können, bevor wir dann zur Schlichtung gehen, weil es eben vielleicht nicht zu regulieren ist, weil der Streitfall bestehen bleibt. Wenn Sie also an diesem Gesetzentwurf diese Frist auf 90 Tage erweitern, wie das auch in anderen Fällen der Fall ist, dann unterstützen Sie deutlich die Bereitschaft der Unternehmen, auch in großer Zahl in einen solchen Schlichtungsverein zu gehen. Ob dies am Ende die söp ist oder ein anderer, darüber sind wir in Verhandlungen, und da darf ich Ihnen eines sagen: Ihr Gesetzentwurf hat die Tore weit aufgemacht für Gespräche auch mit der söp! Es war Ihr Gesetzentwurf, in dem Sie eben nicht gesetzlich definieren, es darf nur die söp sein, sondern wo Sie gerade gesagt haben, es kann die söp sein, es kann aber auch jemand anders sein. Dieses hat nun die Türen für Gespräche wunderbar geöffnet. Und, Herr Isermann: Die Gespräche laufen gut! Wir schauen einmal, wo wir am Ende herauskommen. Wenn es eine andere

Lösung ist, wird sie auch gut sein. Wir werden in jedem Fall eines schaffen: eine zentrale Anlaufstelle für die Kunden. Danke schön!

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Danke auch Ihnen! Wir kommen jetzt zu Frau Silvia Schattenkirchner, ADAC, Leiterin Verbraucherschutz Recht, München. Bitte schön!

Sve Silvia Schattenkirchner: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren, auch ich darf mich im Namen des ADAC für die Gelegenheit zur Stellungnahme ausdrücklich bedanken! Ich möchte vorwegschicken, dass wir diesen Gesetzentwurf ausdrücklich begrüßen und auch sehr glücklich sind, dass hier eine zügige Umsetzung erfolgt und es auch tatsächlich so aussieht, dass noch in dieser Legislaturperiode eine Entscheidung ergeht. Das Thema liegt uns bereits seit 2005 sehr am Herzen. Wir sind von Anfang an mit diesem Thema befasst. Wir erhalten als Mobilitätsclub allein in unserer Rechtsabteilung täglich bis zu 1.000 Mitgliederanfragen. Fünf bis zehn Prozent davon betreffen seit 2005 ausschließlich das Reiserecht und im besonderen die Fluggastrechte. Es geht rauf und runter mit den Fluggastrechten. Es wird uns von den Mitgliedern berichtet, dass sie keine Antwort erhalten, Ansprüche werden pauschal abgelehnt. Das ist jetzt auch nichts Neues, was ich hier erzähle, aber das ist in der Praxis seit 2005 unsere Erfahrung, die sich auch bis heute nicht geändert hat. Das nächste ist, dass wir uns natürlich wundern, dass es mittlerweile Startup-Unternehmen auf dem Markt gibt, die einzig davon leben, Fluggastrechte zu verfolgen, weil es anscheinend nicht möglich ist, dass wir hier eine Einigung finden. Auch vor dem Hintergrund liegt es uns sehr am Herzen, dass die Sache endlich geklärt wird und eine vernünftige Schlichtung erfolgt. Unser Wunsch zu diesem Gesetzentwurf ist natürlich, die ganzen Streitigkeiten einer einheitlichen Schlichtung zuzuführen, wie es auch im Koalitionsvertrag vorgesehen war. Wir haben Verständnis dafür, dass es im Moment der Not geschuldet ist, eine Trennung herbeizuführen und eine behördliche und eine privatrechtliche Schlichtung einzuführen. Wir möchten aber dringend darauf hinweisen, dass es langfristig zu einer einheitlichen Schlichtung kommen sollte und dass die behördliche Schlichtung natürlich wirklich nur für den Notfall eintreten und möglichst auch darauf hinwirken sollte, dass ein Umdenken stattfindet, dass es sinnvoller ist, sich der privaten Schlichtung anzuschließen, auch für die Fluggesellschaften, die sich bisher

verweigern. Wichtig ist uns natürlich auch, dass die Schlichtungsstelle unparteiisch und neutral besetzt ist und auch aus einem unabhängigen Gremium besteht. Sehr wichtig ist, dass Verbraucherverbände an dem Beirat, an dem Schlichtungsgremium beteiligt sind. Und was uns noch wichtig ist und was wir natürlich sehr befürworten: Dass man bestehende Ressourcen – wie die söp – auch nutzt. Da sitzen Leute, die Erfahrung mit dem Thema haben, die seit Jahren damit umgehen, die sich auch mit den Fluggastrechten schon sehr ausführlich befasst haben, und man sieht auch, dass die Schlichtung erfolgreich funktioniert. Es wäre auch im Sinne der Fallpauschalen sicherlich sinnvoll, sich dieser Schlichtungsstelle anzuschließen. Das ist im Großen und Ganzen das wichtigste Anliegen des ADAC. Uns ist auch noch wichtig, dass im Rahmen dieser Schlichtungsstelle tatsächlich eine zügige Bearbeitung erfolgt, dass man über so etwas wie eine Begrenzung der Verfahrensdauer nachdenkt und möglichst auch über eine Einlassungsfrist für Fluggesellschaften. Das kann natürlich auch in der Durchführungsverordnung geregelt werden. Dafür spricht natürlich auch noch, dass es häufig eine „Reisekette“ gibt und natürlich hier verschiedene Verkehrsträger an dem Transport oder an der Beförderung beteiligt sind und das sinnvollerweise dann bei einer Schlichtungsstelle geregelt werden könnte. Es gibt auch keine andere Branche, die hinsichtlich der Schlichtungsstellen so geteilt ist. Alle anderen Branchen schaffen es auch, ihre Streitigkeiten in einer einheitlichen Schlichtungsstelle zu klären. Vielen Dank!

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Danke schön! Wir kommen jetzt zu Herrn Professor Dr. Schmid, Rechtsanwalt aus Wiesbaden. Bitte!

SV Prof. Dr. Ronald Schmid: Schönen Dank, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Vieles ist schon gesagt worden, deswegen beschränke ich mich auf einige wenige Punkte, zumal ich einiges schon schriftlich niedergelegt habe.

Das erste Überraschende ist für mich die Tatsache, dass jetzt – neben der Trennung in eine behördliche und eine private Schlichtung, die ich aus den bereits erwähnten Gründen akzeptieren kann – auch die Möglichkeit einer Pluralität der privatrechtlichen Schlichtungen geschaffen wird. Ob das so nachher tatsächlich gelebt wird oder nicht, ist eine andere Frage. Zumindest könnte es passieren, dass es zwei oder drei Schlichtungsstellen gibt, und das könnte natürlich beim Kunden zu

Verwirrung führen: Er weiß nicht genau, wo er aufgehoben ist. Möglicherweise würden die Schlichtungsstellen in einem Wettbewerb stehen, der eventuell nicht ganz gesund für die Schlichtungen selbst sein könnte. Ich habe das ausgeführt, ich möchte es an dieser Stelle nicht vertiefen. Tatsächlich sehe ich aber auch, dass es natürlich ein notwendiger erster Zwischenschritt ist. Zielrichtung muss es bleiben und sollte es auch werden, dass letztendlich eine Schlichtungsstelle geschaffen wird. Das hängt nicht zuletzt damit zusammen, dass wir nicht vergessen dürfen, dass wir häufig eine Reisekette zu beurteilen haben. Der Verbraucher hat, um einmal einen praktischen Beispielsfall zu nehmen, bei Expedia.de eine Fly-and-Rail-Leistung gebucht und weiß jetzt nicht, wer eigentlich derjenige ist, den er in Anspruch nehmen kann – der Reisemittler oder die Bahn oder das Luftfahrtunternehmen. Haben wir drei verschiedene Schlichtungsstellen, läuft der Kunde natürlich Gefahr, dass er sich erst an die eine wendet, die sagt, wir sind nicht zuständig, dann geht er zu der anderen, die ist auch nicht zuständig. Er muss unter Umständen drei verschiedene Schlichtungsstellen anlaufen und könnte dabei vielleicht desorientiert werden, welche denn nun tatsächlich für ihn die richtige ist, und vielleicht auch frustriert und letztendlich dann davon abgehalten werden, seine Ansprüche durchzusetzen. Deswegen, meine ich, muss es das mittelfristige Ziel sein, eine einzige Schlichtungsstelle einzurichten, die wirklich verkehrsträgerübergreifend agieren kann. Das hätte natürlich auch den Vorteil, dass man Erfahrungsaustausch betreiben kann, dass damit Wissenszuwachs erfolgen kann, was sicherlich der Sache dient.

Wichtig ist mir zweitens auch, dass diese Schlichtungsstelle natürlich die Rechtsprechung widerspiegeln muss, die sich inzwischen über die Jahre, seit Bestehen der Verordnung, herausgebildet hat. Die meisten Gerichte erkennen doch einen großen Teil der Ansprüche der Kläger an. Es gibt nach meinem Eindruck und meiner Erfahrung relativ wenige Fälle, in denen die Ansprüche tatsächlich vollumfänglich zurückgewiesen werden. Diese Praxis der Gerichte muss sich natürlich auch im Schlichterspruch selbst niederschlagen. Das kann natürlich so nicht in den Gesetzentwurf eingearbeitet werden, das ist mir klar, aber vielleicht findet sich in der noch zu schaffenden Rechtsverordnung eine Möglichkeit, das deutlicher als Ziel herauszuarbeiten und auch als Ziel vorzugeben. Wichtig ist daneben auch, dass natürlich der Schlichter – das wurde auch schon mehrfach gesagt – eine neutrale Person sein sollte. Das ist an sich eine Selbstverständlichkeit, aber unter Neutralität

verstehe ich eben auch, dass es jemand ist, der über die Tatsache hinaus, dass er Volljurist ist, Fachwissen mitbringen sollte. Denn nur so ist gewährleistet, dass Schlichtungssprüche auch tatsächlich von beiden Seiten akzeptiert werden können, insbesondere auch von den Luftfahrtunternehmen. Denn kein Schlichtungsspruch wird akzeptiert werden können oder wirklich gelebt werden können, wenn man das Gefühl hat, hier hat jemand einen Sacherhalt ohne Kenntnis der Bedürfnisse, der Anforderungen an die Durchführung eines Luftverkehrs beurteilt. Ich glaube, diese Anforderung, dass neben der reinen fachlich-juristischen Kenntnis auch mindestens ein Basiswissen des Luftverkehrs gefordert werden kann, ist meines Erachtens etwas, das den Schlichtungsvorgang und die Schlichtungsarbeit fördern kann. Ich bitte auch, den Aspekt noch einmal zu erwägen, ob es wirklich sinnvoll und richtig und vernünftig ist, nur auf den Verbraucher abzustellen. Bei der Verordnung selbst kann jeder klagen, der als Fluggast unterwegs war. Warum wollen wir unterscheiden zwischen einem Fluggast, der geschäftlich unterwegs ist und einem Fluggast, der als Privatperson gereist ist? Das ist erstens ein Feststellungsaufwand, der – meine ich – vermeidbar ist. Und im Übrigen kann man es verkürzt auf die Formel bringen: Wer grundsätzlich auch klagen könnte, sollte auch grundsätzlich in der Lage und berechtigt sein, die Schlichtung in Anspruch zu nehmen – denn es soll darum gehen, die Gerichte von unnötigen Streitverfahren zu entlasten. Da ist nicht einzusehen, dass der Dienstreisende die Gerichte weiter in Anspruch nehmen muss, der Privatreisende aber die Möglichkeit hat, die Schlichtungsstelle anzurufen. Das sind zwei Gesichtspunkte, die mir wichtig sind. Wie gesagt, auch der Gesichtspunkt der Widerspiegelung der gerichtlichen Realität. Das muss sich in den Schlichtungssprüchen niederschlagen. Ich habe das ausgeführt und möchte darauf verweisen dürfen, dass hier natürlich eine gewisse Gefahr droht, dass man unter dem Gesichtspunkt der Kostenoptimierung, aber auch der Tatsache der wirtschaftlichen Belastung durch diese Schlichtungsstellen dazu neigen könnte, Schlichtungen vorzuschlagen, die vielleicht nicht ganz mit der rechtlichen Situation und vor allen Dingen mit der Frage, wie würde ein Gericht das entscheiden und beurteilen, übereinstimmen müssen. Ich sage, das ist eine Gefahr. Sie muss sich nicht realisieren, aber sie kann sich realisieren. Und deswegen sollte dieser Gesichtspunkt auch in der Rechtsverordnung, die dann folgen sollte, tatsächlich seinen Niederschlag finden.

Einen vorletzten kurzen Einwand möchte ich noch bringen. Was mir fehlt, ist ein Hinweis auf die Verjährungshemmung. Das mag man geringschätzen – aber es ist für den Kunden natürlich auch wichtig, zu wissen, ob er die Schlichtung noch anrufen kann oder soll, oder ob ihm unter Umständen der Rechtsverlust droht, weil seine Forderungen inzwischen verjährt sind. Damit möchte ich es bewenden lassen. Vielen Dank!

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Ich danke Ihnen! Nun Herr Professor Dr. Staudinger, Universität Bielefeld. Bitte schön!

SV Prof. Dr. Ansgar Staudinger: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Zu dem Vorschlag ist viel gesagt worden. Ich möchte mich auf Weniges beschränken. Zum einen: Vom „Ob“ her, eine solche Schlichtung einzurichten, ist mit Sicherheit ein Gebot der Vernunft. Es passt ins europäische Bild. Ich will nicht nur die Empfehlungen aufgreifen, die auch in dem Entwurf selbst zitiert werden, sondern auch an die Mediationsrichtlinie und deren Umsetzung erinnern. Sie passt auch in die deutsche Landschaft, denn zu recht hat man sich an einem sehr gut funktionierenden Vorbild orientiert, an § 214 Versicherungsvertragsgesetz (VVG). Gerade das schärft den Blick dafür, was meines Erachtens das Gebot der Stunde für einen Gesetzgeber, was also auf der Ebene des Bundesrechtes festzuschreiben ist. Viele Kritikpunkte – dass womöglich noch im Luftverkehrsgesetz mehr Details geregelt werden sollen – erscheinen mir überschießend. Denn richtig ist: Gerade wenn man den Vergleichsmaßstab im VVG heranzieht, dass man sich auf das Wenige beschränkt, um das es dort gehen muss, nämlich auf die Frage, welche Ansprüche eigentlich der Schlichtung unterliegen sollen, und natürlich auch der Anerkennungsmechanismus. Vieles, was auch heute bei meinen Vorrednern angeklungen ist, ist Gegenstand von Ausführungen, nämlich in einer Rechtsverordnung. Daher meine ich, dass der Gesetzgeber sich hier zu Recht auf das beschränkt, um was es geht, nämlich das „Ob“. Da will ich auch noch einmal einhaken und die Kritik aufgreifen, dass man sich auf der bundesgesetzlichen Ebene auf den Verbraucher beschränken möchte und die Beschränkung von 5.000 Euro vorsieht. Richtig ist, dass Anspruchsteller etwa in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 natürlich auch ein Gewerbetreibender sein könnte. Richtig ist auch, dass es Ansprüche gibt, die über 5.000 Euro hinausgehen. Im Versicherungsrecht hat man

aber ebenso in § 214 VVG eine Beschränkung auf den Verbraucher vorgesehen, und das schadet dort auch nicht, denn es hindert niemanden – und das ist auch die Welt des Versicherungsombudsmannes –, dann nach Absprache mit Unternehmen etwa auch Ansprüche zu schlichten, die etwa ein Kleingewerbetreibender gegenüber einem Versicherer geltend macht. Kurzum: Im Versicherungsrecht kennen wir auch Beratungs-, Informations-, und Widerrufsrechte, und die stehen allen Versicherungsnehmern zu. Das können sogar juristische Personen sein – jedenfalls die, die unternehmerisch tätig sind. Gleichwohl hat man in § 214 VVG eine Beschränkung für Verbraucher vorgesehen und eröffnet aber dann in der Praxis die Möglichkeit, diese Ansprüche mit einzubeziehen. Das erscheint mir von der Systematik her in sich stimmig. Ebenso erscheint es mir richtig, dass ein Gesetzgeber sich darauf beschränkt, nur die Optionen auszuführen, nämlich dass es primär eine private Schlichtung geben soll, die einem strengen Anerkennungsmechanismus unterliegt, und subsidiär eine behördliche Variante. Und auch dort macht vielleicht die Beschränkung Sinn, nämlich dass notfalls eine behördliche Schlichtung zunächst erst einmal auch nur mit Verbrauchersachen bis 5.000 Euro befasst wäre. Es schadet übrigens überhaupt nicht, nach zwei Jahren zu evaluieren, wie dieses System in der Praxis gelebt wurde. Richtig ist aber auch, dass man meines Erachtens auf der Ebene des Bundesgesetzes nicht eine Schlichtung vorgeben darf. Es wäre also – so gern, und das wissen Sie selbst, Herr Isermann, ich auch mitwirke – legislativ gar nicht zulässig, eine jetzt schon sehr gut funktionierende Stelle als die für die Schlichtung im Luftverkehr zuständige auszuschauen. Richtig und wünschenswert ist meines Erachtens auch, sich auf das Credo einer verkehrsträgerübergreifenden Schlichtung zu beschränken. Mehr ist meines Erachtens in einem Bundesgesetz nicht angezeigt, denn es wird dann ansonsten auch ein Bruch wieder erfolgen, auch im Versicherungsrecht. In § 214 VVG hat man niemals eine bestimmte Stelle, eine Person ausgeguckt und dort ein Monopol geschaffen. Es wäre übrigens auch systemwidrig, im Luftverkehrsgesetz eine Schlichtung auf Bundesebene vorzusehen, die dann zugleich schon etwa auch Schlichtung mit einbezieht im Schiffsverkehr, etwa auch bis hin jetzt zum Kraftomnibusverkehr. Das wäre auch dort nicht die richtige Stelle.

Zur Hemmung und zur Verjährung möchte ich wie folgt noch Stellung nehmen: Es ist vom Bundesrat angeregt worden, dies in § 204 BGB aufzunehmen. Ich halte das für

sehr bedenklich, denn dann muss man sich ganz grundsätzlich die Frage stellen: Das ist eine Erweiterung, die eben im Zivilrecht, im Allgemeinen Teil, nicht nur für das Luftverkehrsgesetz gelten würde. Vor allen Dingen hat man, glaube ich, nicht bedacht, dass es dort um Landesjustizverwaltungen geht, die etwa solche Stellen eingerichtet haben. Es gibt etwa in § 794 ZPO eine Regelung, wo es um die Frage geht: Vollstreckungstitel, ja oder nein? Wenn, dann müsste man auch dort an diesem Rad drehen. Und ich würde von beiden die Hände lassen, denn am Ende – auch da zeigt wieder das versicherungsrechtliche Modell – gibt es eine Lösung: Wenn nicht § 203 BGB greift, hat man etwa dort in der Satzung vorgesehen, dass die Unternehmen, die sich dem Schlichtungsmodell unterwerfen, sich natürlich am Ende wegen § 242 BGB nicht auf einen Verjährungsablauf berufen können. Mein Credo ist: Wirklich nur das regeln, was auf bundesgesetzlicher Ebene angezeigt ist, nicht mehr, nicht das tun, was vielleicht hier auch kritisch angemerkt wurde. Vieles gehört in die Verordnung, und nicht in ein Gesetz. Danke schön!

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Danke schön! Jetzt kommt Herr Professor Dr. Tonner, bitte schön!

SV Prof. Dr. Klaus Tonner: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Als Letztem in der Reihe bleibt mir nichts anderes übrig, als den ein oder anderen Punkt, der schon angesprochen wurde, noch einmal zu wiederholen. Ich möchte keine Zeit damit verschwenden, groß zu begründen, dass die Intention und auch die Struktur des Gesetzes im Wesentlichen angebracht und aus meiner Sicht auch gelungen sind, sondern ich möchte den Punkt des Anwendungsbereichs ein klein wenig vertiefen – das ist hier auch bereits geschehen – und dort zunächst einmal zum persönlichen Anwendungsbereich einige Worte sagen. Ich halte es in diesem Gesetz für unglücklich, den Begriff des Verbrauchers im Sinne des § 13 BGB einzuführen, und zwar einmal aus systematischen, aber durchaus auch aus inhaltlichen Gründen. Aus systematischen Gründen deswegen, weil wir im Unionsrecht diesen Verbraucherbegriff im Zusammenhang mit Passagierrechten gar nicht kennen. Dort wird auf den Fluggast abgestellt. In den Parallelverordnungen wird ebenfalls auf den Passagier abgestellt und nicht auf den Verbraucher. Und wir haben auch sonst aus dem Unionsrecht heraus sehr viele Ansätze, die über den klassischen Verbraucherbegriff, so wie wir ihn nun im BGB – letztlich auch angestoßen durch

Europa – kodifiziert haben, hinausgehen. Ich denke an den Telekommunikationsbereich und den Energiewirtschaftsbereich, mit einer sehr differenzierten Regelung. So dass man sich also, wenn man auf der Höhe der Zeit ist und das hier modern definieren will, vom klassischen Verbraucherbegriff durchaus etwas lösen könnte. Inhaltlich ist das meines Erachtens auch deswegen zu begründen, weil anders als in anderen Bereichen, wo ein Unternehmer eine ganz andere Marktmacht gegenüber einem anderen Unternehmer hat: Ich stelle mir einfach vor: Ein Arzt ist unterwegs von hier nach München, und entweder er besucht Tante Amalie, dann kann er nach diesem Vorschlag hinterher zur Schlichtung gehen, wird er aber zu einer Operation gerufen, dann ist das beruflich und er kann nicht zur Schlichtung gehen. Worin ist dieser Unterschied begründet? Er ist überhaupt nicht begründet! Er befindet sich als Passagier in der gleichen abgängigen Position und müsste zur Schlichtung gehen können. Deswegen mein Vorschlag, auf den Begriff des Fluggastes abzustellen. Richtig ist es sicherlich, dass jetzt nicht plötzlich Unternehmen, die Verträge abgeschlossen haben, hier klagen können. Aber der Begriff des Fluggastes zielt auf eine natürliche Person. Man mag das irgendwo nochmal zur Klarstellung mit hineinschreiben. Meines Erachtens folgt es aus dem Begriff des Fluggastes sowie so schon.

Dann zum sachlichen Anwendungsbereich: Hier würde ich die Aufzählung in § 57b Absatz 1 LuftVG-E so nicht vornehmen. Das ist nicht kundengerecht, nicht nutzerfreundlich! Ich erlebe als Passagier einen Lebenssachverhalt „Flug“ – ich erlebe nicht Verstöße gegen einzelne Gesetze. Die Gesetze mögen zwar zurzeit abschließend das fassen, was den Fluggast betreffen kann; aber so abschließend ist es doch nicht, weil wir häufig nicht wissen, inwiefern nicht Ansprüche letztlich auch aus dem BGB abgeleitet werden müssen. Das ist aufgrund der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes in einigen Fällen durchaus unklar. Es gibt da jetzt neuerdings den Aschewolkenfall, wo das erneut thematisiert worden ist. Und dann geht die deutsche Rechtsprechung auch so vor, dass sie das Montrealer Übereinkommen, also das internationale Übereinkommen über den Luftverkehr, relativ restriktiv anwendet, so dass man dort auf BGB ausweichen muss. Man würde das so, wie es jetzt formuliert ist, hinbekommen, aber warum denn unnötigerweise das Gewollte erst aus dem Gesetz heraus interpretieren, wenn man es durch eine etwas weichere und offene Formulierung auch hinbekommen würde? In der

Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO), im Eisenbahnrecht, ist das auch nicht anders. Da ist das auch nicht im Einzelnen aufgezählt, sondern in § 37 EVO relativ offen formuliert.

Des Weiteren plädiere ich auch dafür, Personenschäden einzubeziehen. Ich habe den Eindruck, es herrscht der Gedanke vor, Personenschäden entstehen vor allen Dingen durch Flugzeugkatastrophen. Aber das ist eben nicht der Fall! Das sind auch Kleinigkeiten: Es rutscht jemand auf der berühmten Bananenschale im Flughafen oder auf der Gangway aus, oder der berühmte *Purser*, der den Fluggast verbrennt. Das sind nicht nur Hirngespinnste, die aus Amerika herüberkommen! Es gibt auch durchaus deutsche Entscheidungen dazu, und wir wissen aus dem Pauschalreiserecht, dass dort häufig wirklich Kleinigkeiten vorliegen, wo jemand nicht aufgepasst hat und dann den Versicherer des Reiseveranstalters zum Zuge kriegen möchte. Das sind Fälle, die durchaus schlichtungsg geeignet sind, und eine Schlichtung wird auch sagen können, wann etwas nicht schlichtungsg geeignet ist. Deswegen plädiere ich auch hier für einen weiteren sachlichen Anwendungsbereich. Danke schön!

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Damit sind wir mit den Statements am Ende und kommen in die Fragerunden.

Marco Wanderwitz (CDU/CSU): Wir haben jetzt von den allermeisten der Sachverständigen das Thema der Frist erörtert bekommen, und zwar von denen, die dazu etwas gesagt haben, im Sinne von: „Die Frist der 30 Tage ist zu kurz!“ Deshalb würde ich ganz gerne Herrn Dr. Lell, der dazu nichts gesagt hat, fragen, was aus seiner Sicht gegen eine mögliche Fristverlängerung spricht oder ob vielleicht die angeführten Argumente, die in Richtung Fristverlängerung gehen, auch Sie, Herr Dr. Lell, überzeugen.

SV Dr. Otmar Lell: Ich muss ganz ehrlich sagen, dass das für uns kein absoluter Knackpunkt ist! Wichtig ist, dass die Schlichtung gut funktioniert. Ob jetzt diese 30 Tage ausreichen für die Fluggesellschaft, um angemessen antworten zu können, kann ich selbst nicht beurteilen. Ich kann mir vorstellen, dass es da Schwierigkeiten geben wird. Wichtig ist, dass dann am Ende die Antwort passt. Und wenn das eben

innerhalb dieser 30 Tage unter Umständen nicht möglich ist, dann ist für mich diese Frage, ob man das ändern müsste, kein Knackpunkt.

Markus Tressel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es ist jetzt nicht mehr explizit angesprochen worden, aber es gibt noch das Thema des Missbrauchsentgeltes. Da würde ich gerne den Herrn Professor Schmid fragen, wie Sie das einschätzen, auch aus Ihrer Erfahrung, was die Anzahl der missbräuchlichen Fälle sind. Sie haben auch Schlichtungserfahrung. Und die gleiche Frage würde ich auch an Herrn Isermann richten, wie da denn die praktische Erfahrung beim Thema Missbrauch der Schlichtungsstelle ist, weil das immer auch als Argument ins Feld geführt wird. Man war da sehr skeptisch gegenüber der Schlichtung, weil man eine hohe Anzahl von Missbrauchsfällen erwartet hat.

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Jetzt haben wir an zwei Sachverständige Fragen. Weitere Fragen sehe ich nicht. Dann antwortet jetzt auf die Fragen des Abgeordneten Tressel Herr Professor Schmid, bitte!

SV Prof. Dr. Ronald Schmid: Ich kann aus meiner Schlichterpraxis berichten und glaube, dass das auch relativ repräsentativ sein würde: Ich schätze die Missbrauchsfälle auf maximal zwei Prozent aller eingehenden Schlichtungen ein. Und häufig ist das, was als Missbrauch tituiert wird, auch gar kein echter Missbrauch, sondern mangelnde Information. Was soll ein Kunde, ein Reisender machen, dem von dem Luftfahrtunternehmen teilweise fehlerhaft gesagt wird, es liegt ein außerordentlicher Umstand vor: „Wir haben das geprüft. Sie haben keine Ansprüche.“ Er bekommt aber sonst keine Informationen, glaubt das nicht und klagt oder würde dann eine Schlichtungsstelle anrufen. Ich meine, wenn eine Art von Missbrauch, die ich nicht als echten Missbrauch ansehen würde, vorliegt, dann ist es sicherlich auch genau so wichtig, dass man dem Kunden das Recht gibt, von dem Luftfahrtunternehmen zu erfahren: Was war denn der eigentliche Grund? Wüsste er es, denke ich, würden die sogenannten Missbrauchsfälle, die ich, wie gesagt, als keine echten ansehe, wahrscheinlich noch drastisch nach unten gehen. Ansonsten, denke ich, ist das ein Thema, das nicht weiter vertieft werden sollte. Auch die Regelungen, die dazu getroffen sind, sollte man möglicherweise später, wenn sich herausstellt, dass es tatsächlich solche Missbrauchsfälle in nennenswerter Zahl gibt,

noch ändern; aber jetzt den Kunden oder einen Teil der Kunden schon als Missbrauchstäter anzusehen, halte ich für gefährlich, auch unter dem Blickpunkt, dass natürlich jemand, der das liest, sagt: „Ach, das ist mir zu riskant – nachher werde ich als Missbrauchstäter angesehen und werde mit Kosten belastet, die ich gar nicht haben will!“ Das könnte dazu führen, dass sich der eine oder andere nicht an die Schlichtungsstelle wendet, der sich eigentlich mit gutem Recht an die Schlichtungsstelle wenden könnte und sollte.

SV Edgar Isermann: Ich schließe mich diesen Ausführungen an. Für uns ist das nach der gemachten Erfahrung kein echtes Problem. Es bleibt immer die Frage, was man überhaupt als Missbrauch versteht. Da schließe ich mich insbesondere der sehr freundlich und zuvorkommend gewählten Formulierung von Herrn Schmid an, dass er von den nicht ausreichend informierten Kunden gesprochen hat. Das könnte man auch sehr viel drastischer formulieren. Aber das sind in dem Sinne dann noch keine Missbrauchsfälle. Hierunter würde ich allenfalls solche Fälle verstehen, die man gerne auch mit Querulanz bezeichnet. Aber auch hier taucht wieder die Frage auf: Was ist eigentlich Querulanz? Ich sehe das eigentlich nur in den Fällen für gegeben, wenn ein und derselbe Kunde trotz klarer Bescheidung durch das Unternehmen und trotz klarer Antwort durch die Schlichtungsstelle dann sein Begehren immerzu wiederholt. Das sind bei uns, bei all den vielen tausend Fällen, die wir haben, noch nicht einmal eine Hand voll von Fällen!

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Weitere Fragen? Kollegin Schieder, bitte!

Marianne Schieder (Schwandorf) (SPD): Ich hätte eine Frage an Herrn von Randow, weil ich mich doch sehr gewundert habe: Sie haben in Ihren Einlassungen betont, dass Sie im Grunde eine einzige Anlaufstelle wollen, was wir ja auch wollen. Ich wundere mich nur darüber, warum Sie sich dann nicht dazu bekennen, warum Sie nicht gleich sagen, wir sind damit einverstanden, dass es eine Stelle gibt? Warum ist das dann so ein Gezerre und ein Geziehe mit dieser einen Stelle?

Marco Wanderwitz (CDU/CSU): Ich hätte zwei Fragen. Zum einen hätte ich eine Verständnisnachfrage an Herrn Professor Schmid: Wir haben ja jetzt gerade über

das Thema dieser Eintrittsgebühr von 20 Euro gesprochen. Wenn ich das richtig verstehe, haben wir da doch eine Evaluationsklausel, sprich: Wenn nach zwei Jahren jemand nachweist, dass es die Probleme gab, dann kann er künftig die 20 Euro verlangen. Also dass da irgend jemand jetzt Probleme hat, gedanklich, dass er bedenkt, belastet zu werden, das kann ich nicht so richtig nachvollziehen – denn die ersten zwei Jahre ist jedenfalls niemand von dem Eintrittsgeld betroffen. Jedem verständigen Leser des Gesetzestextes müsste eigentlich eingängig sein, dass er nicht belastet sein kann. Da würde ich ganz gerne noch einmal wissen, ob ich das falsch gelesen habe!

Das Zweite: Sowohl Herr Professor Schmid als auch Herr Professor Staudinger hatten sich ja dem Thema Verjährung gewidmet, mit der Aussage von Herrn Professor Schmid, dass es aus Gründen der Rechtsklarheit sinnvoll wäre, sie ausdrücklich zu regeln, während Herr Professor Staudinger sagt, § 242 BGB hilft dort in jedem Falle. Mit dem jeweiligen Wissen der beiden Stellungnahmen jetzt, wäre ich vielleicht über einen weiteren Kommentar der beiden noch einmal dankbar. Ich habe nichts gegen Regelungen, aber wenn wir sie nicht treffen müssen, dann müssen wir sie nicht machen.

Judith Skudelny (FDP): Ich habe eine Kombifrage. Einmal an Herrn von Randow: Ist es theoretisch auch möglich, dass sich auch ausländische Fluggesellschaften an der Schlichtungsstelle beteiligen? Dann, für den Fall der bejahenden Antwort, eine Frage an Herrn Professor Müller-Rostin, für den Fall, dass sich ausländische Gesellschaften beteiligen wollen. Sie haben gesagt, dass die Schlichtungsstelle sich konkret auf den Fluggastvertrag bezieht. Könnte es abschreckend wirken, wenn neben dem konkreten Fluggastvertrag auch noch der vorvertragliche Bereich mit einbezogen wird, oder sehen Sie in diesem Bereich keine Probleme?

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Herr Professor Staudinger auf die Frage des Kollegen Wanderwitz, bitte!

Prof. Dr. Ansgar Staudinger: Die Verjährungsregelung halte ich in der Tat nicht für geboten. Ich mag das jetzt noch einmal ausführen. Vorgeschlagen ist ja, bei § 204 BGB eine Ergänzung vorzunehmen. § 204 Nr. 4 BGB stößt schon in seiner jetzigen

Fassung ein Stück weit auf Bedenken Einiger im Lande. Denn dort wird eine Hemmung bereits erzielt, wenn nur folgendes tatsächlich passiert: Die Veranlassung der Bekanntgabe des Güte- oder Schlichtungsantrags. Also „Veranlassung der Bekanntgabe“ – da ranken sich schon viele Zweifelsfragen um diese Interpretation. Das ist gerade nicht wie bei einer Klageerhebung, wo nämlich erst, dann ja sehr formalisiert, die Klage anhängig und dann zugestellt wird und erst mit der Zustellung, was sehr formalisiert ist, ein Hemmungstatbestand erreicht wird. Diese Regelung jetzt aber im Zuge einer – muss ich jetzt sagen – Detailregelung zum Anlass zu nehmen, im BGB „ein Fass aufzumachen“, halte ich nicht für angezeigt, weil es Möglichkeiten und Wege gibt, auch im Übrigen, Hemmungstatbestände wie § 203 BGB zu nutzen – also nicht nur § 242 BGB. Und auch im Versicherungsrecht zeigt sich eben die Lösung, dass alle Versicherungsunternehmen, die sich diesem Schlichtungsmodell unterwerfen, zugleich – das kann man dann als Unterwerfen mit Wirkung zugunsten des Versicherungsnehmers verstehen – darauf verzichten, sich auf Verjährungsablauf zu berufen. All dies zeigt jedenfalls: Es ist keine Lösung geboten. Mein Einwand mit § 794 ZPO war deswegen auch schon als Kritik gemeint. Denn wenn man hier „ein Fass aufmacht“, dann müsste man konsequenterweise noch an ganz anderen Stellen, wo von Schlichtung und Landesbehörden die Rede ist, Ähnliches tun. Das halte ich jetzt nicht für angezeigt, da es jetzt – ich will auch nicht aus meinem Herzen eine Mördergrube machen – endlich losgehen sollte! Und sich da nun noch mit diesen Fragen zu beschäftigen, ist nicht opportun.

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Herr Professor Schmid auf die Frage des Kollegen Wanderwitz!

Prof. Dr. Ronald Schmid: Man muss, glaube ich, so habe ich das dem Gesetzentwurf entnommen, zwei Dinge unterscheiden: Zum einen ist ja in § 57 Absatz 5 LuftVG-E die Möglichkeit geregelt – so verstehe ich es jedenfalls –, dass für die Schlichtungsstelle später einmal, wenn sich herausstellt, dass die rechtsmissbräuchlichen Inanspruchnahmen der Rechtsstellen zunehmen, tatsächlich die Berechtigung eingeführt werden soll, vor Einleitung des Schlichtungsverfahrens diese Missbrauchsgebühr, so nenne ich das jetzt einmal salopp, zu erheben. Aber in Absatz 4 steht ja eben auch der Satz: „Die Schlichtungsstellen können für das Schlichtungsverfahren von dem beteiligten Luftfahrtunternehmen ein angemessenes

Entgelt verlangen.“ Dann, im Satz 2: „Ist die Geltendmachung des Anspruchs im Schlichtungsverfahren missbräuchlich, kann das Entgelt ganz oder teilweise von dem Fluggast verlangt werden.“ Das hatte ich damit gemeint. Also nicht den Blick auf die Zukunft, sondern auf dieses konkrete Risiko. Mit Blick auf die Verordnung sagen viele: „Das ist eine einfache Verordnung, die ist überschaubar!“ Wer sich wirklich damit befasst, weiß, dass sie sehr, sehr kompliziert ist und viele Fallstricke hat! Die könnte natürlich bei einem Kunden, der ein noch nicht geklärtes Rechtsproblem der Schlichtungsstelle vorträgt, die Sorge auslösen, er könnte seine Ansprüche rechtsmissbräuchlich geltend machen. Darauf wollte ich hinweisen.

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Herr von Randow auf die Fragen der Kollegin Schieder und der Kollegin Skudelny!

Matthias von Randow: Frau Schieder, eine Anlaufstelle: Das Thema hat zwei Facetten. Die erste ist: Auch wenn Sie mehrere Schlichtungsstellen haben, können Sie eine Anlaufstelle schaffen! Das ist im Zeitalter von Internet, Telefax, Telefonie völlig unproblematisch möglich. Damit haben Unternehmen auch viele Erfahrungen. Gerade Unternehmen, die im Dienstleistungsbereich arbeiten und für Kunden möglichst ein Portal schaffen. Das ist überhaupt gar kein Problem. Das andere ist: Will ein Gesetzgeber in einem Gesetz von vornherein festlegen, dass es nur eine und genau die definierte Schlichtungsstelle gibt? Das hat der Gesetzgeber nicht getan. Wir halten das für sehr weise! Warum? Schlichtung setzt ja eine Freiwilligkeit beider Parteien voraus. Das heißt, wir brauchen jetzt eine große Anzahl von Unternehmen, die in eine Schlichtungsstelle gehen. Diese Unternehmen führen im Moment Gespräche mit Unterschiedlichen, die im Markt sind und Schlichtungsstellen organisieren können. Diese Gespräche sind vor dem Hintergrund der Tatsache, dass der Gesetzgeber das offen gelassen und eben nicht definiert hat, es gibt nur diesen einen Monopolanbieter für Schlichtungsstellen, deutlich in Gang gekommen. Sehr positiv! Die Gespräche mit der söp sind sehr konstruktiv und hilfreich! Ich glaube, das ist auf beiden Seiten ein großes Maß an Bereitschaft geschaffen worden. Das ist aber schon alleine der Tatsache des Gesetzentwurfes, auch wenn er noch nicht beschlossen ist, zu verdanken gewesen. Das sind die zwei Facetten des Themas. Deswegen ist das an dieser Stelle ein guter Gesetzentwurf. Ich hoffe, ich habe das so verständlich gemacht. In jedem Fall: Anlaufstelle, das kann man in jedem Falle

technisch schaffen. Ich glaube, das ist auch das Interesse, das uns auch der ADAC immer wieder dargelegt hat. Das haben wir verstanden. Wir haben auch dem ADAC-Präsidenten dargelegt, dass wir eine solche Anlaufstelle schaffen können. Auch wenn es zu mehreren Schlichtungsstellen kommen sollte, nämlich einer für die Eisenbahn und eine für den Luftverkehr, dann werden wir schon eine Anlaufstelle für die Kunden insgesamt schaffen können, das kriegen wir auch hin. Aber ich habe den Eindruck, es läuft sowieso im Moment bei den Gesprächen anders. Soweit, Frau Schieder, zu Ihrer Frage.

Frau Skudelny: Ja, ausländische Unternehmen haben zum jetzigen Zeitpunkt ein hohes Interesse daran, mit in die Schlichtung zu gehen. Die Tatsache, dass wir Ihnen eine gemeinsame Stellungnahme zu Ihrem Gesetzentwurf vorlegen konnten, eine Stellungnahme des Bundesverbands Deutscher Luftverkehrsgesellschaften und der BARIG zeigt ja: Die BARIG trägt das im Prinzip mit. In der BARIG sind weit über 100 internationale Gesellschaften versammelt. Worum es uns jetzt geht, ist, diese Bereitschaft zu erhalten, um das tatsächlich hinzubekommen.

Dann komme ich auf den letzten Punkt bzw. es sind ja zwei Petita, die wir Ihnen schriftlich dargelegt haben. Der Punkt der Fristen ist eben ein ganz wichtiger, weil er mit der Unternehmensrealität, mit der Praxis von Kundenbearbeitung sehr viel zu tun hat. Ich bin ziemlich sicher und zuversichtlich, dass wir es schaffen werden, mit einem solchen Weg dann auch diese große Bereitschaft auch der internationalen Gesellschaften zu erhalten, dass wir dann gemeinsam, als internationale deutsche Gesellschaften in eine Schlichtungsstelle reingehen. Für die am Ende des Tages hoffentlich sehr wenigen internationalen Gesellschaften, die das nicht mitmachen werden, hat der Gesetzgeber ja vorgesehen, dass es eine behördliche Schlichtung gibt. Auch das ist gut, dass das vorgesehen ist. Denn ich glaube, es hat keiner ein Interesse daran, dass irgendwelche Gesellschaften für sich einen Weg finden, an den ganzen Verfahrenskosten einer Schlichtung vorbeizukommen, indem eben eine solche zwingende behördliche Schlichtungsstelle nicht ermöglicht wird.

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Nun kommt Herr Professor Müller-Rostin auf die Frage der Kollegin Skudelny.

Prof. Dr. Wolf Müller-Rostin: Die Frage, ob vorvertragliche Beziehungen in die Schlichtung eingeführt werden sollen, ist nicht nur eine Frage, die die ausländischen Luftverkehrsunternehmen vor Schwierigkeiten stellt, sondern auch die deutschen. Denn zunächst einmal hat man ja ein Eckpunktepapier geschaffen, und in diesem Eckpunktepapier war ein klar umgrenzter Bereich von Schadensfällen der Schlichtung unterworfen. Hier ist die Rechtsgrundlage immer dieselbe. Hier handelt es sich um die typischen Passagierrechte. Wohingegen bei den vorvertraglichen Beziehungen die Rechtsgrundlagen ja ganz andere sind. Ich sagte ja eingangs schon: Das können unterschiedliche nationale Rechte sein, die hier in Deutschland niemandem bekannt sind. Es können Allgemeine Beförderungsbedingungen der jeweiligen Unternehmen sein. Aus dem Grunde bin ich strikt dagegen, diese Fragen, die sich eben nicht auf den reinen Beförderungsvertrag und die damit zusammenhängenden Rechtsgrundlagen beziehen, in die Schlichtung einzubeziehen! Das würde, glaube ich, viele ausländische Gesellschaften abschrecken, weil die sagen: „Wir haben ein Eckpunktepapier, aber jetzt macht Ihr ja doch etwas ganz anderes!“ Das würde auch für die deutschen Gesellschaften nur schwierig sein, das verständlich zu machen.

Vorsitzender Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen): Frau Schattenkirchner, meine Herren: Damit sind wir mit der Fragerunde zu Ende! Die beste Schlichtungsstelle ist die, die man nicht braucht. Das wünschen wir den Fluggästen, uns und Ihnen. Ich danke Ihnen, dass Sie hier gewesen sind – guten Heimweg! Ich schließe die Anhörung!

Ende der Sitzung: 12.15 Uhr

Siegfried Kauder (Villingen-Schwenningen), MdB

Vorsitzender