

Begrifflichkeiten

§ 1

Anwendungsbereich

Mit dem Gesetzentwurf ist der Begriff Verbraucherschlichtungsstelle ein „geschützter Begriff“.

Wie sieht es aber mit dem Schutz des Begriffs „Schlichtungsstelle“ aus?

Es wird durch die neue Begrifflichkeit den derzeit (nur) im Flugbereich aktiven Inkassobüros erleichtert, den Begriff Schlichtungsstelle weiter zu nutzen und vielleicht gar noch stärker mit ihm zu werben.

Ob also Verbraucher den Unterschied zwischen Verbraucherschlichtungsstelle und Schlichtungsstelle erkennen, ist stark zu bezweifeln.

Schlichtungsstelle Flug - flightright.de

Anzeige www.flightright.de/Schlichtungsstelle ▼

4,9 ★★★★★ Bewertung für flightright.de

Nach EU-Recht bis zu 600€ Ausgleich Jetzt kostenlos berechnen!

[Zum Entschädigungsrechner](#) - Bis zu 600€ Ausgleich - Bekannt aus ARD & ZDF

Warum den eingeführten Begriff der Schlichtungsstelle ändern? Warum den Schwerpunkt auf „Verbraucher“? Eine Schlichtungsstelle schlichtet eben gerade zwischen Verbraucher und Unternehmen.

Warum der Begriff einer „privaten Verbraucherschlichtungsstelle“. Warum nicht, wie im Luftverkehr, die geeignetere Bezeichnung „privatrechtlich organisiert“?

Warum an anderer Stelle von Konfliktbeilegungsverfahren (siehe § 4) sprechen (statt einheitlich von Streitbeilegung)?

§2

Verbraucherschlichtungsstelle

Ist die Formulierung klar verständlich, wer da eigentlich geschlichtet werden kann? Sollen auch Unternehmen als Antragsteller geschlichtet werden können? Nach der Begründung „ja“. Umso mehr ist dann die Bezeichnung „Verbraucherschlichtungsstelle“ zu hinterfragen.

§5

Streitmittler

Die Frage, warum die StöP im Rahmen der Schlichtung für den Luftverkehr mindestens zwei Schlichter benennen musste, es bei der Verbraucherschlichtungsstelle jedoch nur mindestens eine Person sein muss, dürfte ihre Berechtigung haben.

§16

Rechtliches Gehör

In Absatz 1 sollte der dritte Satz gestrichen werden. Er widerspricht der Praxis und eines effizienten Schlichtungsverfahrens (im Rahmen der sofortigen Anerkennung zudem völlig unnötig).

§ 22

Anerkennung

Wenn die Anforderungen erfüllt sind, müsste die Behörde die Anerkennung eigentlich doch aussprechen. Ist mit der formulierten „Kann-Regelung“ beabsichtigt, dass bei Vorhandensein einer Schlichtungsstelle eine weitere Schlichtungsstelle abgelehnt werden kann? Es wäre in der Tat widersinnig, wenn etwa im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs sich Schlichtungsstellen inhaltlich und ökonomisch Konkurrenz machen. Insoweit sollte der vermutlichen Forderung nach einem „Muss“ nicht entsprochen werden.

§ 29

Gebühren

Es sollte die Subsidiarität der Behördlichen Schlichtung nicht unterminiert werden, in dem deren Schlichtungskosten zu gering bemessen werden („...subsidiären behördlichen Schlichtung“; vgl. Begründung S. 89). Die sich als Auffangschlichtung anbietende Online-Schlichtungsstelle wird derzeit von einigen Ländern finanziert. Die Schlichtungsstelle erhebt keine Gebühren und wirbt z.B. um Verbraucher, die im Energiebereich eine Streitigkeit haben (obwohl es die Schlichtungsstelle Energie gibt).

§ 32

Berichtspflichten

Evaluationen sollten von Dritten erstellt werden. Die sÖp evaluiert sich gerne selbst. Sie wird dabei in einem guten Licht erscheinen...

Was die sÖp nicht tun sollte, ist über „Geschäftspraktiken“ zu berichten. Sie berichtet verkehrsträgerspezifisch über Beschwerdegründe, nicht aber über generelle Geschäftspraktiken (was sich zudem bei der Vielzahl von Unternehmen/Mitgliedern rein sachlich verbietet).

Insoweit sollte Abs. 3 und 4 eine Änderung erfahren (bzw. eine Klarstellung, dass es sich um Beschwerdegründe allgemeinerer Art handelt).

§ 34

Allgemeine Informationspflicht

Es sollte präzisiert werden, dass die Information leicht auffindbar/erkennbar ist (z.B. durch eine Suchfunktion).

§ 40

Verordnungsermächtigung

Im Hinblick auf die gemachten Erfahrungen zur Anerkennung der sÖp als Schlichtungsstelle im Luftverkehr, sind hier Vorgaben denkbar, die nicht dem Primat einer effizienten Schlichtung entsprechen.

Artikel 4

Ob eine Gebühr von 50 € bei sofortiger Anerkennung dem politischen Ziel (Vorrang für eine privatrechtlich organisierte Schlichtung) entspricht, ist zu bezweifeln.

Im Begründungstext steht nun ein weiteres Ziel (S. 83): „Zudem soll den Luftfahrtunternehmen durch die Reduzierung der Verfahrensgebühr ein Anreiz geboten werden, die Forderung anzuerkennen.“

Hinweis: Die Beitragsordnung der sÖp sieht eine Fallpauschale von 75 € bei sofortiger Anerkennung vor.

Artikel 16/17

Die vorgesehene Änderung des Luftverkehrsgesetzes sollte dazu genutzt werden, die Möglichkeiten für eine Erweiterung des Schlichtungskatalogs zu nutzen (z.B. Schlichtung auch für Geschäftsreisende). Nicht zuletzt in Anbetracht der Aktivitäten der sich als Schlichtungsstelle genierenden Inkassobüros.

KL – sÖp 1/2015