

Verbraucher

»Die Einsicht war stärker als die Unternehmenslobby«



Sven Giegold, 48, Europa-Abgeordneter der Grünen, über das geplante EU-weite Recht auf Sammelklage und die Fallstricke der neuen Regelung

SPIEGEL: Bessere Klagerechte für Verbraucher hat die Regierung, speziell die SPD, lange versprochen. Jetzt war die EU-Kommission mit der geplanten europäischen Sammelklage schneller, warum?

Giegold: Weil Christdemokraten und Liberale diese Regelung über Jahre blockiert haben. Den Widerstand gab es auch in Brüssel, allerdings war dort, anders als in Berlin, irgendwann die Einsicht ins Notwendige stärker als die Unternehmenslobby.

SPIEGEL: Was ist der Vorteil an der geplanten Regelung?

Giegold: Die Verbraucher werden regelmäßig und in großer Zahl um kleinere Beträge geschädigt, etwa bei fragwürdigen Finanzdienstleistungen oder bei Reisebuchungen. Kaum einer geht deshalb zu einem Anwalt. Umgekehrt generieren Unternehmen durch solche Methoden aber hohe Gewinne. Durch die neue Kla-

gemöglichkeit kommen die Verbraucher in solchen Fällen leichter auf Augenhöhe. **SPIEGEL:** Um eine Klageindustrie wie in den USA zu vermeiden, sieht der Entwurf vor, dass nur Verbraucherverbände auf Wiedergutmachung klagen dürfen. Halten Sie das für richtig?

Giegold: Ja, allerdings wird entscheidend sein, dass nach einer Musterfeststellung nicht wieder jeder Verbraucher einzeln klagen muss.

SPIEGEL: Ist das denkbar?

Giegold: Ja, bei komplexen Fällen sieht der Entwurf vor, dass jeder Verbraucher einzeln nachlegen muss.

SPIEGEL: Bei einem Fall wie der Dieselschummelei wäre also nicht viel gewonnen?

Giegold: Es droht zumindest, dass jeder Betroffene einzeln seinen Schadensersatzanspruch durchsetzen muss. Wir Grünen wollen den Begriff der »komplexen« Fälle daher extrem eng fassen.

SPIEGEL: Der Bundesverband der deutschen Industrie sieht durch Sammelklagen den Rechtsfrieden bedroht.

Giegold: Es ist die Frage, wer hier wen bedroht. Unser Rechtssystem lässt kleine Geschädigte praktisch ohne Schutz. Sich wehren zu können sorgt für mehr Fairness. Die Industrieverbände interessieren sich aber offenbar nicht so sehr für fairen Wettbewerb und engagieren sich lieber auch für solche Unternehmen, die sich unanständig verhalten. NKL

Luftfahrt

Ryanair und Lauda brüskieren EU-Kommission

● Der österreichische Luftfahrtunternehmer Niki Lauda und sein Wunschpartner Michael O'Leary vollziehen den geplanten Zusammenschluss ihrer Fluglinien Laudamotion und Ryanair, bevor er überhaupt offiziell genehmigt ist. Am Donnerstag verkündeten die beiden ihren gemeinsamen Flugplan nebst Internetauftritt mit Wirkung vom 1. Mai. Tickets für Laudamotion-Trips, etwa von Düsseldorf nach Palma, sind auf deren eigener Website nur noch bis Ende April buchbar. Danach baut Ryanair die Strecken der ehemaligen Air-Berlin-Tochter Niki ins eigene Angebot ein. Das Tempo dieser Kooperation ist jedoch juristisch fragwürdig. Bislang haben die Partner die avisierte Übernahme von zunächst knapp 25 und später 75 Prozent an Laudamotion durch Ryanair noch nicht einmal bei der EU-Kommission angemeldet. Das bestätigte eine Sprecherin von EU-Wettbewerbskommissarin Margrethe Vestager. Beide Anbieter haben in Mal-

lorca eine starke Position und müssen womöglich mit Auflagen der EU-Wettbewerbsbehörden rechnen. In der Regel werden die Behörden bei derartigen Vorhaben schon im Vorfeld informiert oder spätestens kurz nach Abschluss des Kaufvertrags. Nicht so im aktuellen Fall. Eine Laudamotion-Sprecherin versicherte bereits Ende März, der Antrag werde innerhalb der nächsten zehn Tage eingereicht – was jedoch nicht geschah. DID

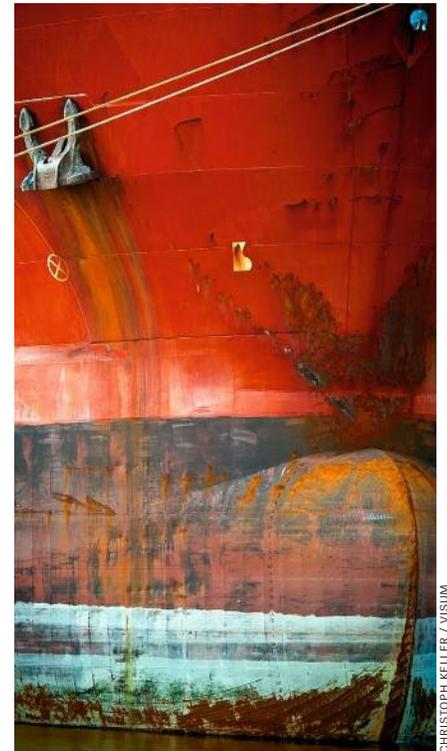


Lauda, O'Leary

Transport

Tanker auf den Müll

● Im ersten Quartal dieses Jahres sind laut der britischen Schiffsmaklerfirma Clarksons weltweit so viele Tanker verschrottet worden wie zuletzt 1982. Ein Grund: die niedrigen Frachtraten – eine Folge der seit 2003 aufgebauten Überkapazität, als die Welttankertonnage, begünstigt durch den wirtschaftlichen Aufstieg Chinas, Indiens und Brasiliens, innerhalb weniger Jahre sprunghaft anstieg. Zweiter Grund: Der Alteisenpreis ist hoch. Dritter Grund: Die Flotten sind alt. Strengere Umweltbestim-



mungen machen es für viele Reeder unattraktiv, ältere Schiffe weiterzubetreiben. Seit September 2017 ist ein Übereinkommen in Kraft, das den Transport von Ballastwasser strenger als bisher regelt. So soll verhindert werden, dass Tiere in fremde Lebensräume eingeschleppt werden. Ballastwasser wird im Hafen aufgenommen, reist mit dem Schiff um die Welt und wird im Zielhafen wieder hinausgepumpt, samt den enthaltenen Organismen. Pro Schiff kann die Umrüstung bis zu zwei Millionen Euro kosten. 2020 wird zudem der weltweite Grenzwert für Schwefel im Schiffsprit von 3,5 auf 0,5 Prozent reduziert. »Die Milliardeninvestitionen durch strengere Umweltvorschriften seien«, sagt Ralf Nagel vom Verband Deutscher Reeder, »eine enorme Herausforderung für die Seeschifffahrt.« HGO