LG Nürnberg-Fürth, Endurteil v. 15.12.2022 – 19 O 8569/17

Titel:

Ablehnung von Schadensersatzansprüchen wegen Lkw-Kartell mangels schlüssiger Darlegung eines kartellbedingten Schadens

Normenketten:

BGB § 823
EGV Art. 85
GWB § 33, § 33g, § 89b, § 186
AEUV Art. 101, Art. 102
ZPO § 139, § 142, § 287

Leitsätze:

1. Die möglichen Anspruchsgrundlagen für Schadensersatzansprüche wegen verbotener Kartellabsprachen im Rahmen des Lkw-Kartells richten sich nach dem im jeweiligen Belieferungszeitpunkt geltenden Recht. (Rn. 18) (redaktioneller Leitsatz)
2. Schadensersatzansprüche wegen verbotener Kartellabsprachen im Rahmen des Lkw-Kartells setzen voraus, dass dem Anspruchsteller aus der Abwicklung der in Rede stehenden Lkw-Bezüge ein kausaler Schaden entstanden ist, die Geschäfte ohne den jeweiligen Wettbewerbsverstoß also jeweils zu günstigeren Konditionen abgeschlossen hätten werden können. (Rn. 22) (redaktioneller Leitsatz)
3. Der Umfang der Bindungswirkung nach § 33 Abs. 4 S. 1 GWB 2005/2007 bzw. 2013 hängt von den in der Entscheidung der Kartellbehörde oder der Europäischen Kommission getroffenen tatsächlichen Feststellungen ab. Maßgeblich ist danach, in welchem Umfang eine Zuwiderhandlung gegen Kartellrecht im Tenor oder in den tragenden Gründen der abschließenden Entscheidung festgestellt worden ist. (Rn. 30) (redaktioneller Leitsatz)
4. Der Anspruchsteller kann sich grundsätzlich auf eine tatsächliche Vermutung – im Sinne eines Erfahrungssatzes – dafür stützen, dass infolge des praktizierten Kartells das Preisniveau für die betroffenen Lastkraftwagen im Schnitt über demjenigen lag, welches sich ohne die wettbewerbsbeschränkende Absprache gebildet hätte. (Rn. 60) (redaktioneller Leitsatz)
5. Die Annahme eines variablen Zusammenhangs zwischen Listenpreis und Marktpreis begründet keinen Indizienbeweis für eine Marktpreisüberhöhung. (Rn. 78) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Schadensersatz, Kommission, Schadensersatzanspruch, Gutachten, Feststellung, Wettbewerbsrecht, Anscheinsbeweis, Dienstleistungen, Schaden, Streitwert, Lkw, Beteiligung, Form, Wettbewerb, Entscheidung der Kommission, abgestimmte Verhaltensweisen, Co KG, Kartell, Lkw-Kartell, Darlegung, Schlüssigkeit, kartellbedingter Schaden, Belieferungszeitpunkt, Kartellabsprache, Kommissionsbescheid, Preiseffekt, Bindungswirkung, Bruttolistenpreis, Informationsaustausch, Marktpreisüberhöhung, Sachverständigenbeweis, Parteigutachten

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Von den Kosten des Rechtsstreits trägt die Klägerin zu 1) 54%, die Klägerinnen zu 2), 3), 4), 8) und 9) je 2%, die Klägerin zu 5) 15%, die Klägerin zu 6) 17% und die Klägerin zu 7) 4%.

3. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 426.900,76 € festgesetzt.

Tatbestand

1
Die Klageparteien begehren von den Beklagten Zahlung von Schadensersatz zuzüglich Zinsen sowie Feststellung der Schadensersatzpflicht aufgrund des von der Europäischen Kommission mit Beschluss vom 19. Juli 2016 (AT.39824 – Trucks, bekannt gegeben unter dem Aktenzeichen C(2016) 4673; nachfolgend: Kommissionsentscheidung) festgestellten sogenannten „Lkw-Kartells“.

2
Die Klägerin zu 1) (…) bietet Baudienstleistungen sowie die Entsorgung und Aufbereitung von verschiedenen Materialien an. Hierzu verfügt sie über einen eigenen Fuhrpark mit verschiedenen Spezialfahrzeugen. Die Klägerin zu 5) (…) liefert mineralische Baustoffe wie Sand, Kies, Estrichkies und andere Schüttgüter. Auch sie verfügt über einen eigenen Fuhrpark zum Transport der Güter. Die Klägerin zu 6) (…) bietet Dienstleistungen auf dem Gebiet der Abfallbeseitigung und Kanalreinigung an. Hierzu verfügt sie ebenfalls über einen eigenen Fuhrpark.

3
Die Beklagte zu 1) ist ein führender Automobil- und Nutzfahrzeugkonzern in Europa und u.a. Herstellerin von Lastkraftwagen. Die Beklagten zu 2) bis 4) gehören zur deutschen M.-Gruppe. M. ist ein führender Nutzfahrzeughersteller und Maschinenbaukonzern.

4
Die Beklagten beteiligten sich mit anderen europäischen Herstellern von Lastkraftwagen an Zuwiderhandlungen gegen Art. 101 Abs. 1 AEUV und Art. 53 Abs. 1 des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, wie sie Gegenstand der Feststellungen der Kommission in der Kommissionsentscheidung vom 19.07.2016 sind, deren Adressaten auch die Beklagten sind. Die Beklagte zu 1) beteiligte sich im Zeitraum vom 17.01.1997 bis 18.01.2011, die Beklagten zu 2) und 3) im Zeitraum vom 17.01.1997 bis 20.09.2010 und die Beklagte zu 4) im Zeitraum vom 03.05.2004 bis 20.09.2010. Die kollusiven Kontakte zwischen den Adressatinnen der Kommissionsentscheidung fanden von 1997 bis 2010 in Form regelmäßiger Treffen statt und umfassten auch Kontakte über E-Mail und Telefon. Die Hauptverwaltungen der Adressatinnen waren bis 2004 direkt an den Gesprächen über Preise, Preiserhöhungen und die Einführung von neuen Emissionsnormen beteiligt. Spätestens ab August 2002 liefen die Gespräche über deutsche Tochtergesellschaften, die an ihre Hauptverwaltungen berichteten. Die Absprachen umfassten Vereinbarungen und/oder abgestimmte Verhaltensweisen über Preise und Bruttolistenpreiserhöhungen mit dem Ziel, die Bruttopreise im Europäischen Wirtschaftsraum zu koordinieren, sowie über den Zeitplan und die Weitergabe der Kosten für die Einführung von Emissionstechnologien nach den Abgasnormen Euro 3 bis Euro 6. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird vollumfänglich auf die Kommissionsentscheidung Bezug genommen wird (vgl. die als Anlage GL 6 vorgelegte „provisional non-confidential version“ in englischer Sprache; deutschsprachige Zitate im Folgenden entstammen der ebenfalls in Anlage GL 6 vorgelegten beglaubigten Übersetzung).

5
Die Klägerinnen zu 1), 5) und 6) behaupten, im Zeitraum vom 27.05.1998 bis 23.03.2017 insgesamt 51 Lkw (Bezugsliste vorgelegt als Anlagen K22 und K23) erworben zu haben, deren Kaufpreise aufgrund der in der Kommissionsentscheidung festgestellten Verhaltensweisen sowohl in Bezug auf die Absprache von Bruttopreisen als auch in Bezug auf die Einführung der Abgasnormen überhöht gewesen seien. Hinsichtlich der Höhe des entstandenen Schadens beruft sie sich auf zwei Gutachten der L. & A. GmbH (im Folgenden: L.) vom 30.10.2019 (Anlage K15) und 18.05.2022 (Anlage K17). Insgesamt sei den Klägerinnen zu 1), 5) und 6) ein Schaden in Höhe von mindestens 331.350,37 EUR entstanden (Schriftsatz der Klagepartei vom 19.05.2022, dort Seite 111).

6
Die Klageparteien sind der Ansicht, die streitgegenständlichen Lkw-Fahrgestelle seien von den durch die Kommissionsentscheidung bindend festgestellten unzulässigen Wettbewerbsbeschränkungen betroffen. Die Zuwiderhandlung in Bezug auf die Bruttolistenpreise habe zumindest bis zum 19.07.2016 fortbestanden, der vereinbarte Preisaufschlag anlässlich der Einführung der bis heute gültigen Abgasnorm Euro 6 wirke noch immer fort. Für ihre Behauptung, ihr sei durch den Erwerb ein Schaden wegen kartellbedingt überhöhter Preise entstanden, spreche eine tatsächliche Vermutung. Die tatsächliche Vermutung werde durch die wettbewerbsökonomischen Gutachten belegt. Im Falle überhöhter Bruttolistenpreise seien automatisch auch die Endpreise überhöht (vgl. Schriftsatz der Klagepartei vom 31.10.2019).

7
Die Klage wurde zunächst von insgesamt neun Klageparteien erhoben. Mit Schriftsatz vom 20.08.2020 nahmen die Klägerinnen zu 7) bis 9) mit Schriftsatz vom 19.05.2022 die Klägerinnen zu 2) bis 4) die Klage zurück. Die Klage war zunächst lediglich auf Feststellung der Schadensersatzpflicht gerichtet. Im Rahmen der mündlichen Verhandlung vom 17.11.2022 bezifferten die verbliebenen Klägerinnen zu 1), 5) und 6) ihre Schadensersatzansprüche teilweise.

8
Die Klageparteien zu 1), 5) und 6) beantragten zuletzt,

1. die Beklagten zu 1 bis 4 als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin zu 1 einen vom Gericht in der Höhe zu bestimmenden Betrag, mindestens 214.340,92 EUR, nebst Zinsen

a) auf den auf das Jahr 1998 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Höhe, mindestens in Höhe von ausgerechnet 44,71 EUR für das Jahr 1998 sowie von 4% aus 5.913,24 EUR seit dem 1. Januar 1999,

b) auf den auf das Jahr 1999 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Höhe, mindestens in Höhe von ausgerechnet 28,51 EUR für das Jahr 1999 sowie von 4% aus 5.913,24 EUR seit dem 1. Januar 2000,

c) auf den auf das Jahr 2000 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Höhe, mindestens in Höhe von ausgerechnet 27,79 EUR für das Jahr 2000 sowie von 4% aus 5.913,24 EUR seit dem 1. Januar 2001,

d) auf den auf das Jahr 2001 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Höhe, mindestens in Höhe von ausgerechnet 281,12 EUR für das Jahr 2001 sowie von 4% aus 11.826,49 EUR seit dem 1. Januar 2002,

e) auf den auf das Jahr 2003 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Höhe, mindestens in Höhe von ausgerechnet 182,10 EUR für das Jahr 2003 sowie von 4% aus 5.913,24 EUR seit dem 1. Januar 2004,

f) auf den auf das Jahr 2004 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Höhe, mindestens in Höhe von ausgerechnet 281,12 EUR für das Jahr 2004 sowie von 4% aus 11.826,49 EUR seit dem 1. Januar 2005,

g) auf den auf das Jahr 2005 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Höhe, mindestens in Höhe von ausgerechnet 96,83 EUR bis zum 31. Dezember 2005 sowie von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 17.739,72 EUR seit dem 1. Januar 2006,

h) auf den auf das Jahr 2006 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Hohe, mindestens in Hohe von ausgerechnet 1,21 EUR bis zum 31. Dezember 2006 sowie von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 6.343,07 EUR seit dem 1. Januar 2007,

i) auf den auf das Jahr 2007 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Höhe, mindestens in Hohe von ausgerechnet 3.154,89 EUR bis zum 31. Dezember 2007 sowie von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 63.430,73 EUR seit dem 1. Januar 2008,

j) auf den auf das Jahr 2008 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Höhe, mindestens in Höhe von ausgerechnet 1.132,52 EUR bis zum 31. Dezember 2008 sowie von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 19.029,22 EUR seit dem 1. Januar 2009,

k) auf den auf das Jahr 2010 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Höhe, mindestens in Hohe von ausgerechnet 655,40 EUR bis zum 31. Dezember 2010 sowie von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 25.279,00 EUR seit dem 1. Januar 2011,

l) auf den auf das Jahr 2011 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Höhe, mindestens in Höhe von ausgerechnet 342,86 EUR bis zum 31. Dezember 2011 sowie von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 35.213,46 EUR seit dem 1. Januar 2012, 22 zu zahlen;

2. die Beklagten zu 1 bis 4 als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin zu 5 einen vom Gericht in der Höhe zu bestimmenden Betrag, mindestens 54.423,41 EUR, nebst Zinsen

a) auf den auf das Jahr 1998 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Höhe, mindestens in Höhe von ausgerechnet 17,50 EUR für das Jahr 1998 sowie von 4% aus 5.913,24 EUR seit dem 1. Januar 1999,

b) auf den auf das Jahr 2000 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Höhe, mindestens in Höhe von ausgerechnet 0,65 EUR für das Jahr 2000 sowie von 4% aus 5.913,24 EUR seit dem 1. Januar 2001,

c) auf den auf das Jahr 2002 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Hohe, mindestens in Höhe von ausgerechnet 103,04 EUR für das Jahr 2002 sowie von 4% aus 5,913,24 EUR seit dem 1. Januar 2003,

d) auf den auf das Jahr 2007 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Höhe, mindestens in Höhe von ausgerechnet 103,27 EUR bis zum 31. Dezember 2007 sowie von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 6.482,35 EUR seit dem 1. Januar 2008,

e) auf den auf das Jahr 2011 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Höhe, mindestens in Höhe von ausgerechnet 19,08 EUR bis zum 31. Dezember 2011 sowie von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 22.996,90 EUR seit dem 1. Januar 2012,

f) auf den auf das Jahr 2012 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Höhe, mindestens in Höhe von ausgerechnet 238,86 EUR bis zum 31. Dezember 2012 sowie von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 7.204,42 EUR seit dem 1. Januar 2013, 30 zu zahlen;

3. die Beklagten zu 1 bis 4 als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin zu 6 einen vom Gericht in der Höhe zu bestimmenden Betrag, mindestens 62.586,03 EUR, nebst Zinsen

a) auf den auf das Jahr 1999 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Höhe, mindestens in Höhe von ausgerechnet 86,84 EUR für das-Jahr 1999 sowie von 4% aus 11.826,49 EUR seit dem 1. Januar 2000,

b) auf den auf das Jahr 2000 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Höhe, mindestens in Höhe von ausgerechnet 200,34 EUR für das Jahr 2000 sowie von 4% aus 5.913,24 EUR seit dem 1. Januar 2001,

c) auf den auf das Jahr 2011 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Höhe, mindestens in Höhe von ausgerechnet 417,95 EUR bis zum 31. Dezember 2011 sowie von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 8.588,06 EUR seit dem 1. Januar 2012,

d) auf den auf das Jahr 2013 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Höhe, mindestens in Höhe von ausgerechnet 196,37 EUR bis zum 31. Dezember 2013 sowie von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 10.699,27 EUR seit dem 1. Januar 2014,

e) auf den auf das Jahr 2017 entfallenden Teilbetrag in der vom Gericht bestimmten Höhe, mindestens in Höhe von ausgerechnet 215,87 EUR bis zum 31. Dezember 2017 sowie von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 25.558,97 EUR seit dem 1. Januar 2018, 37 zu zahlen;

4. festzustellen, dass die Beklagten zu 1 bis 4 verpflichtet sind, der Klägerin zu 1 sämtliche sonstigen Schäden in Form der notwendigen Rechtsverfolgungskosten für wettbewerbsökonomische Gutachten, Stellungnahmen und Beratungsleistungen zu den streitgegenständlichen Schadensersatzansprüchen nebst Zinsen in Höhe von 4% ab Schadensentstehung (erstmalig ab 1. Januar 1998) bis zum 30. Juni 2005 sowie in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab dem 1. Juli 2005 zu ersetzen, die aufgrund von durch die Europäischen Kommission festgestellten Kartellverstößen (Beschluss vom 19. Juli 2016, Sache AT.39824, LKW) im Zeitraum vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 der Beklagten zu 1 bis 4 und anderen, die LKW herstellen und/oder vertreiben, dadurch bei 39 a) der Klägerin zu 1, sowie 40 b) den Gesamtrechtsvorgängerinnen der Klägerin zu 1, insbesondere bei der B. GmbH & Co. KG (AG W., HRA 5640)

im Zeitraum vom 1. Januar 1998 bis zum 31. Dezember 2017 und danach als Folge des Bezugs von LKW nach der Bezugsliste final (Anlage K 22) entstanden sind und in der Zukunft noch entstehen werden;

5. festzustellen, dass die Beklagten zu 1 bis 4 verpflichtet sind, der Klägerin zu 5 sämtliche sonstigen Schäden in Form der notwendigen Rechtsverfolgungskosten für wettbewerbsökonomische Gutachten, Stellungnahmen und Beratungsleistungen zu den streitgegenständlichen Schadensersatzansprüchen nebst Zinsen in Höhe von 4% ab Schadensentstehung (erstmalig ab 1. Januar 1998) bis zum 30. Juni 2005 sowie in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab dem 1. Juli 2005 zu ersetzen, die aufgrund von durch die Europäischen Kommission festgestellten Kartellverstößen (Beschluss vom 19. Juli 2016, Sache AT.39824, LKW) im Zeitraum vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 der Beklagten zu 1 bis 4 und anderen, die LKW herstellen und/oder vertreiben, dadurch bei 43 a) der Klägerin zu 5, sowie 44 b) den Gesamtrechtsvorgängerinnen der Klägerin zu 5, 45 im Zeitraum vom 1. Januar 1998 bis zum 31. Dezember 2017 und danach als Folge des Bezugs von LKW nach der Bezugsliste final (Anlage K 22) entstanden sind und in der Zukunft noch entstehen werden;

6. festzustellen, dass die Beklagten zu 1 bis 4 verpflichtet sind, der Klägerin zu 6 sämtliche sonstigen Schäden in Form der notwendigen Rechtsverfolgungskosten für wettbewerbsökonomische Gutachten, Stellungnahmen und Beratungsleistungen zu den streitgegenständlichen Schadensersatzansprüchen nebst Zinsen in Höhe von 4% ab Schadensentstehung (erstmalig ab 1. Januar 1998) bis zum 30. Juni 2005 sowie in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab dem 1. Juli 2005 zu ersetzen, die aufgrund von durch die Europäischen Kommission festgestellten Kartellverstößen (Beschluss vom 19. Juli 2016, Sache AT.39824, LKW) im Zeitraum vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 der Beklagten zu 1 bis 4 und anderen, die LKW herstellen und/oder vertreiben, dadurch bei 47 a) der Klägerin zu 6, sowie 48 b) H. M.

im Zeitraum vom 1. Januar 1998 bis zum 31. Dezember 2017 und danach als Folge des Bezugs von LKW nach der Bezugsliste final (Anlage K 22) entstanden sind und in der Zukunft noch entstehen werden;

9
Die Beklagten beantragten,

Die Klage wird abgewiesen.

10
Die Beklagte zu 1) behauptet, die Bruttolistenpreise hätten für die Kundennettopreise keine Bedeutung, sondern seien nur eine interne Referenzgröße. Die Beklagte zu 1) verweist auf ein privates Sachverständigengutachten der E. Economics zur Plausibilität von Schäden infolge von euronormbezogenen Verstößen gegen das Wettbewerbsrecht vom 25.04.2019 (Anlage GL 29), auf ein Gutachten zur Schätzung von etwaigen Preisaufschlägen infolge von Verstößen gegen das Wettbewerbsrecht vom 16.10.2020 (Anlage GL 26), auf ein Gutachten zur Plausibilität von Nettopreissteigerungen infolge von bruttolistenbezogenen Verstößen gegen das Wettbewerbsrecht vom 15.03.2021 (Anlage GL 27) sowie auf ein Gutachten 06.01.2022 zur Stellungnahme zum klägerischen Gutachten (Anlage GL 25). Die Beklagte zu 1) behauptet unter Verweis auf die eingeholten Gutachten, dass sich im relevanten Zeitraum Bruttolistenpreise und Nettopreise völlig unterschiedlich entwickelt hätten. Die Beklagte zu 1) behauptet unter Verweis auf eigene Daten betreffend Lkw, dass sich die Nettopreise auch in den verschiedenen europäischen Ländern völlig unterschiedlich entwickelt hätten, so dass sich aus den ausgetauschten Informationen keine konkreten Rückschlüsse über die tatsächlichen Preisentwicklungen in den konkreten Ländern ableiten ließen. Auch bei den einzelnen Produktgruppen habe es eine divergierende Preisentwicklung gegeben. Die im Zeitraum des Kartells schwankenden Marktanteile der Lkw-Hersteller, die die Beklagte zu 1) unter Verweis auf die in den Privatgutachten aufbereiteten Daten darstellt, zeigten, dass es einen Preiswettbewerb weiterhin gegeben habe.

11
Die Beklagten zu 2) bis 4) behaupten, dass es unwahrscheinlich sei, dass sich die sanktionierten Verhaltensweisen erhöhend auf den Bruttolistenpreise ausgewirkt hätten, jedenfalls aber bestehe zwischen den Bruttolistenpreisen und Endpreisen kein systematischer Zusammenhang. Die Beklagten zu 2) bis 4) verweisen auf ein privates Sachverständigengutachten der C. L. zur Plausibilität von Preiseffekten der festgestellten Zuwiderhandlungen im LKW-Fall vom 18.03.2021 (Anlage HM 68) sowie auf ein Gutachten zur Prüfung der Schadensschätzung von L. & A. vom 05.01.2022 (Anlage HM70). Die von C. L. durchgeführte Vergleichsanalyse in form einer sog. Regressionsanalyse belege, dass den Kunden aufgrund der sanktionierten Verhaltensweisen kein Schaden entstanden sei. Dieser Befund stehe mit dem Umstand in Einklang, dass es auf dem deutschen Markt einen starken Wettbewerb der Lkw-Hersteller gegeben habe, wobei sich die jeweiligen Marktanteile dynamischer verändert hätten als im Zeitraum nach dem Ende der

sanktionierten Verhaltensweisen. Bei den sanktionierten Verhaltensweisen der Kartellanten handele es sich nicht um Kernbeschränkungen, da weder Endpreise noch Rabatte untereinander festgesetzt worden seien. Gleiches gelte im Zusammenhang mit den Emissionsstandards. Mangels Überwachungs- und Sanktionsmechanismen sei allenfalls eine geringe Kartelldisziplin festzustellen.

12
Die Beklagten sind der Ansicht, die Klägerinnen zu 6) (M. u. M.-H. GbR) bzw. die Klägerin zu 5) (W. GmbH & CO. KG) seien nicht aktivlegitimiert. Ferner seien die einzelnen Beschaffungsvorgänge nicht hinreichend substantiiert dargelegt. Soweit die Klägerinnen Erwerbsvorgänge heranziehen, welche außerhalb des festgestellten Kartellzeitraums lägen, sei die Kartellbetroffenheit nicht hinreichend dargelegt. Die Beklagte zu 1) ist auch der Ansicht, diverse von den Klägerinnen erworbene Fahrzeuge seien als sog. Spezialfahrzeuge, nicht von den Feststellungen der Kommission erfasst. Mangels Eingreifens eines Anscheinsbeweises für den Eintritt eines Schadens müssten die Klägerinnen den Eintritt eines Schadens im Rahmen eines Indizienbeweises darlegen und beweisen. Diesen Indizienbeweis hätten die Klägerinnen nicht geführt. Es gebe insbesondere keinen allgemeinen Erfahrungssatz für eine kartellbedingte Preiserhöhung. Auch die klägerische Parteigutachten sei hierzu nicht geeignet.

13
Die Beklagten verkündeten mit Schriftätzen vom 05.02.2018 bzw. 07.02.2018 den weiteren im Bußgeldbescheid benannten Kartellanten den Streit. Ein Streitbeitritt erfolgte nicht.

14
Hinsichtlich des weiteren Vortrags der Parteien wird auf die wechselseitigen Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 17.11.2022 Bezug genommen.

15
Die Kammer hat keinen Beweis erhoben.

Entscheidungsgründe

16
Die Klage ist unbegründet.

17
Den Klägerinnen steht gegen die Beklagten kein Anspruch auf Schadensersatz nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. Art. 85 EGV bzw. § 33 Satz 1, 2. Halbsatz i.V.m. § 1 GWB in der vom 01.01.1999 bis 30.06.2005 geltenden Fassung und § 33 Abs. 3 GWB in der vom 01.07.2005 bis 29.06.2013 geltenden bzw. in der vom 30.06.2013 bis 08.06.2017 geltenden Fassung wegen der verbotenen Kartellabsprachen im Rahmen des Lkw-Kartells gegen die Beklagten zu. Die Klägerinnen konnten den ihnen obliegenden Indizienbeweis zum Nachweis eines durch die verbotenen Kartellabsprachen verursachten Schadens nicht führen.

I.

18
Die möglichen Anspruchsgrundlagen richten sich nach dem im jeweiligen Belieferungszeitpunkt geltenden Recht (BGH, Urteil vom 23.09.2020 – KZR 35/19 – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848, 849).

19
Die Klageparteien zu 1), 5) und 6) machen Ansprüche wegen 51 Lkw-Käufe im Zeitraum vom 27.05.1998 bis 23.03.2017 (vgl. aktualisierte Bezugsliste vorgelegt als Anlage K22 und K23) geltend.

20
Als Anspruchsgrundlage für die Schäden aus den in Rede stehenden Erwerbsvorgängen im Zeitraum bis zum 30.06.2005 kommt daher § 823 Abs. 2 BGB i.V.m Art. 85 EGV in Betracht. Die Kompensation für Erwerbsvorgänge aus den Jahren 1999 bis zum 30.06.2005 kann zugleich auf § 33 Satz 1 Halbsatz 2 i.V.m. § 1 GWB in der vom 1.1.1999 bis zum 30.6.2005 geltenden Fassung gestützt werden. Für die Erwerbsvorgänge zwischen dem 01.07.2005 und dem 29.06.2013 ist § 33 Abs. 3GWB in der vom 01.07.2005 bis zum 29.06.2013 geltenden Fassung (GWB 2005) die zutreffende Anspruchsgrundlage. Für die Erwerbsvorgänge zwischen dem 30.06.2013 bis 23.03.2017 ist § 33 Abs. 3 GWB in der vom 30.06.2013 bis 08.06.2017 geltenden Fassung (GWB 2013) heranzuziehen.

21
Nach allen Vorschriften ist derjenige, der vorsätzlich oder fahrlässig gegen eine drittschützende Vorschrift des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen oder die Vorgaben in Art. 81, 82 EGV (jetzt: Art. 101, 102 AEUV) verstößt, zum Ersatz des aus dem Verstoß entstandenen Schadens verpflichtet (zum Ganzen BGH, Urteil vom 23.09.2020 – KZR 35/19 – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848, 849).

II.

22
Die Klage ist unabhängig vom Vorliegen der übrigen Tatbestandsvoraussetzungen oder o.g. Anspruchsgrundlagen unbegründet, da von den Klageparteien nicht hinreichend dargelegt wurde, dass aufgrund der kartellrechtswidrigen Verhaltensweisen der Beklagten hinsichtlich der aufgeführten Beschaffungsvorgänge eine deutlich überwiegende, auf gesicherter Grundlage beruhende Wahrscheinlichkeit dafür besteht, dass ein kausaler Schaden entstanden ist (vgl. zum hier relevanten Beweismaß BGH, Urteil vom 28.1.2020 – KZR 24/17 –, Rn. 34 ff. – Schienenkartell II = BGH, NJW 2020, 1430).

23
Ein Schadensersatzanspruch setzt voraus, dass den Klageparteien aus der Abwicklung der in Rede stehenden Lkw-Bezüge ein kausaler Schaden entstanden ist, die Geschäfte ohne den jeweiligen Wettbewerbsverstoß also jeweils zu günstigeren Konditionen abgeschlossen hätten werden können (BGH, Urteil vom 11. Dezember 2018 – KZR 26/17 –, Rn. 55 – Schienenkartell = BGH, NJW 2019, 661).

24
Die Kammer ist nicht zu der Überzeugung gelangt, dass den Klageparteien infolge des wettbewerbswidrigen Verhaltens der Beklagten und weiterer im Kommissionsbescheid benannter Kartellanten mit der für § 287 ZPO erforderlichen Wahrscheinlichkeit (zum Maßstab hierfür vgl. nachfolgend unter 1.) überhaupt ein Schaden entstanden ist. Weder streitet hierfür ein Anscheinsbeweis (nachfolgend unter 2.) noch steht dies aufgrund der Feststellungen der Kommission, die umfassend und erschöpfend unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls zu würdigen sind (BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, 2. Leitsatz sowie Rn. 57 – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848), bindend fest, auch wenn nach der Auslegung des BGH im Bußgeldbescheid ein über einen Informationsaustausch hinausgehendes wettbewerbsbeschränkendes Verhalten festgestellt wurde (nachfolgend unter 3). Auch unter Berücksichtigung von Erfahrungssätzen ergibt die umfassende Würdigung aller von den Parteien – einschließlich (partei-) gutachterlicher Stellungnahmen – vorgebrachten bzw. den Feststellungen der Kommission zu entnehmenden indiziellen Umstände keine hinreichende Wahrscheinlichkeit für den behaupteten Schaden (nachfolgend unter 4.).

25
1. Die Feststellung, ob der Preis, den ein an einer Kartellabsprache beteiligtes Unternehmen mit einem Abnehmer vereinbart, höher ist, als er ohne die Kartellabsprache wäre, oder allgemein das Preisniveau, welches sich auf einem von einer Kartellabsprache betroffenen Markt einstellt, über demjenigen Preisniveau liegt, das sich ohne die Absprache eingestellt hätte, der Kartellbetroffene also einen kausalen Schaden erlitten hat, kann der Tatrichter, da Preise und Preisniveau unter nicht manipulierten Marktbedingungen notwendigerweise hypothetisch sind, nur unter Heranziehung derjenigen Umstände treffen, die darauf schließen lassen, wie sich das Marktgeschehen ohne die Kartellabsprache wahrscheinlich entwickelt hätte. Er hat diese Feststellung unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung zu treffen, wobei ihm die Befugnis zur Schadensschätzung nach den Maßstäben des § 287 Abs. 1 ZPO zusteht, sodass für die richterliche Überzeugungsbildung eine deutlich überwiegende, auf gesicherter Grundlage beruhende Wahrscheinlichkeit, dass ein Schaden entstanden ist, ausreicht (BGH, Urteil vom 23. September 2020 -KZR 35/19, Rn. 56 – LKW-Kartell = BGH, NJW 2021, 848).

26
Die nach § 287 ZPO vorzunehmende Würdigung hat alle Umstände einzubeziehen, die entweder im Sachvortrag der Parteien (derjenigen Parteien, die sich auf einen ihnen günstigen Umstand mit indizieller Bedeutung für oder gegen einen Preiseffekt des Kartells berufen) oder in den bindenden Feststellungen der kartellbehördlichen Entscheidung eine hinreichende Stütze finden (vgl. BGH, Urteil vom 28.1.2020 – KZR 24/17 –, Rn. 36, 38 – Schienenkartell II = BGH, NJW 2020, 1430). Ebenso sind Erfahrungssätze und

gutachterliche Stellungnahmen der Parteien zu berücksichtigen (BGH, Urteil vom 28.1.2020 – KZR 24/17 –, Rn. 39, 46 – Schienenkartell II = BGH, NJW 2020, 1430).

27
2. Mangels eines hinreichend typischen Sachverhalts, aus dem sich mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit auf einen kartellbedingten Preiseffekt schließen lässt, kann sich die Klagepartei nicht auf einen Anscheinsbeweis berufen, der für einen ihr. entstandenen Schaden streitet (BGH, Urteil vom 23. September 2020 -KZR 35/19, Rn. 38 – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848).

28
3. Soweit die Klagepartei den Schadensersatzanspruch darauf stützt, dass die Adressaten des Bußgeldbescheids die Bruttopreislisten sowie die Einführung der Abgasnormen abgesprochen hätten, ist hinsichtlich der Bindungswirkung des Bußgeldbescheides Folgendes von Bedeutung:

29
a. Die Feststellungen im Beschluss der Kommission sind für den vorliegenden Rechtsstreit als nachfolgendem Schadensersatzprozess gem. § 33 Abs. 4 GWB 2005/2007 bzw. 2013 bindend.

30
Der Umfang der Bindungswirkung nach § 33 Abs. 4 Satz 1 GWB 2005/2007 bzw. 2013 hängt von den in der Entscheidung der Kartellbehörde oder der Europäischen Kommission getroffenen tatsächlichen Feststellungen ab. Maßgeblich ist danach, in welchem Umfang eine Zuwiderhandlung gegen Kartellrecht im Tenor oder in den tragenden Gründen der abschließenden Entscheidung festgestellt worden ist. Die Bindungs- oder Feststellungswirkung erstreckt sich mithin auf alle Feststellungen tatsächlicher und rechtlicher Natur, mit denen die Wettbewerbsbehörde einen Verstoß gegen das materielle Wettbewerbsrecht begründet. Darüber hinausgehende Beschreibungen und Erwägungen erfasst sie hingegen nicht, und auch Fragen der Schadenskausalität sowie der Schadenshöhe nehmen nicht an ihr teil, sondern unterliegen der freien Beweiswürdigung des Gerichts (BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, Rn. 24 – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848).

31
b. Nach Auffassung des BGH ist im Bußgeldbescheid Folgendes festgestellt (nach BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, Rn. 19-22 – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848): 74 „Die Europäische Kommission hat im Beschluss vom 19.7.2016 festgestellt, dass die Bekl., M., V./R. I. und D. eine komplexe Zuwiderhandlung gegen Art. 101 Abs. 1 AEUV begangen haben, bestehend aus verschiedenen Handlungen, die entweder als Vereinbarungen oder aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen einzustufen sind, und mit deren Hilfe die Bet. die Risiken des Wettbewerbs wissentlich durch die praktische Zusammenarbeit untereinander ersetzt haben. Die Kommission hat das Verhalten der Kartellbeteiligten als Preiskoordinierungen eingeordnet, die in der praktizierten Weise zu den schädlichsten Einschränkungen des Wettbewerbs gehörten.

32
Konkret bestand die Zuwiderhandlung gegen Art. 101 Abs. 1 AEUV nach den Feststellungen im Kommissionsbeschluss in einem kollusiven Verhalten bei der Preissetzung und der Anhebung von Bruttolistenpreisen („collusive arrangements on pricing and gross price increases“) für mittelschwere und schwere Lastkraftwagen sowie in der Koordinierung ihres Marktverhaltens bei den Zeitplänen und der Weitergabe der Kosten für die Einführung von Emissionstechnologien für solche Lastkraftwagen nach den Abgasnormen EURO 3 bis EURO 6. Das kollusive Verhalten umfasste Vereinbarungen („agreements“) und/oder abgestimmte Verhaltensweisen („concerted practices“) bei Preissetzungen und Listenpreiserhöhungen mit dem Ziel, die Bruttopreise im EWR anzugleichen, sowie über den Zeitplan und die Weitergabe der Kosten für die Einführung von Emissionstechnologien nach den Abgasnormen EURO 3 bis EURO 6. Sämtliche Kartellbeteiligten tauschten Preislisten und Informationen über Bruttopreise untereinander aus. Jeder der Beteiligten – mit Ausnahme von D. – hatte Zugang zu mindestens einem computerbasierten Lkw-Konfigurator eines der anderen Beteiligten.

33
Die Zuwiderhandlung, die sich über den gesamten Europäischen Wirtschaftsraum erstreckte, dauerte vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 an. Von 1997 bis 2010 fanden die kollusiven Kontakte zwischen der Beklagten und den übrigen Beteiligten mehrmals jährlich in Form regelmäßiger Treffen bei Tagungen

von Industrieverbänden, Messen, Produktvorstellungen der Hersteller oder zum Zweck dieser Zuwiderhandlung organisierter Wettbewerbertreffen statt. Sie umfassten auch regelmäßige Kontakte über E-Mail und Telefon. In die Diskussion der Preise, Preiserhöhungen und die Einführung neuer Emissionsstandards waren bis Ende 2004 die Hauptverwaltungen aller beteiligten Unternehmen durch höhere Führungskräfte direkt eingebunden. Ab August 2002 wurden die Gespräche über deutsche Tochtergesellschaften geführt, die an ihre Hauptverwaltungen berichteten.

34
Bei den Treffen besprachen die Teilnehmer ihre jeweiligen Listenpreiserhöhungen, und in einigen Fällen vereinbarten sie diese auch. In den Jahren 1997 und 1998 tauschten die Beteiligten bei zusätzlichen bilateralen Treffen, die neben den regelmäßigen detaillierten Diskussionen über zukünftige Listenpreiserhöhungen stattfanden, Informationen über die Harmonisierung der Preislisten für den Europäischen Wirtschaftsraum aus. Gelegentlich wurden unter Beteiligung von Vertretern der Hauptverwaltungen sämtlicher Beteiligter auch Nettopreise für einige Länder beraten. Die Kartellbeteiligten einigten sich außerdem auf den jeweiligen Zeitplan für die Einführung der EURO-Emissionsstandards und den damit verbundenen Preisaufschlag. Zusätzlich zu Vereinbarungen über den Umfang der Preiserhöhungen informierten sie sich regelmäßig über ihre geplanten zukünftigen Listenpreiserhöhungen. Ferner tauschten sie sich über ihre jeweiligen Lieferfristen und länderspezifische allgemeine Marktprognosen, aufgeschlüsselt nach Ländern und Lkw-Kategorien, aus. Die bevorstehende Euro-Einführung wurde unter Einbindung aller an der Absprache Beteiligten zu Diskussionen über die Reduzierung von Rabatten genutzt. Nach Umstellung auf den Euro und mit der erstmaligen Erstellung gesamteuropäischer Preislisten für fast alle Hersteller begannen die an den Absprachen beteiligten Unternehmen sich systematisch über ihre jeweils geplanten Listenpreiserhöhungen über ihre deutschen Tochtergesellschaften auszutauschen, während in den Jahren 2002 bis 2004 parallel dazu die geheimen Kontakte auf Ebene der höheren Führungskräfte der Hauptverwaltungen fortgesetzt wurden.

35
Die Absprachen versetzten die daran beteiligten Unternehmen zumindest in die Lage, die ausgetauschten Informationen bei ihren internen Planungsprozessen und der Planung zukünftiger Listenpreiserhöhungen für das kommende Kalenderjahr zu berücksichtigen. Die durch die jeweilige Hauptverwaltung festgelegten Listenpreise waren wiederum bei allen an den Absprachen beteiligten Lkw-Herstellern der Ausgangspunkt der Preisgestaltung; sodann wurden die Verrechnungspreise für die Einfuhr der Lastkraftwagen in verschiedene Märkte durch eigene oder fremde Vertriebsunternehmen und anschließend die von den Händlern auf nationalen Märkten zu zahlenden Preise festgelegt. Die Endkundenpreise wurden schließlich entweder durch einen Händler oder – bei direktem Verkauf an Händler oder Flotten-Kunden – unmittelbar durch den Hersteller verhandelt und festgelegt.“

36
c. Zwar hat der BGH das Lkw-Kartell damit nicht als einen reinen Informationsaustausch qualifiziert ((BGH, Urteil vom 23.09.2020 – KZR 35/19 –, Rn. 42 – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848, 849).). Die Absprachen der Kartellanten stellen vielmehr eine Koordinierung zukünftiger Listenpreise und deren Erhöhung durch Vereinbarungen und abgestimmte Verhaltensweisen dar (BGH, Urteil vom 13.04.2021 – KZR 19/20, Rn. 29 – Lkw-Kartell II = EuZW 2021, 988, 991).

37
Diese Bewertung hindert die Kammer als Tatgericht jedoch nicht an einer konkreten Einzelfallbewertung. Dies gilt umso mehr, als Fragen der Schadenswirkung und Schadenskausalität nicht an der Bindungswirkung teilnehmen, sondern der freien Beweiswürdigung des Gerichts unterliegen (BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, Rn. 24 – LKW-Kartell = BGH, NJW 2021, 848).

38
d. Konkrete und quantifizierbare, insbesondere die Marktpreise betreffende, Vereinbarungen ergeben sich nach Auffassung der Kammer aus dem Bußgeldbescheid nicht:

39
Der Tenor der Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016 lautet: „By colluding on pricing and gross price increases in the EEA for medium and heavy trucks; and the timing and the passing on of costs for the introduction of emission technologies for medium and heavy trucks required by EURO 3 to 6 standards, the following undertakings infringed Article 101 TFEU and Article 53 of the EEA Agreement

during the periods indicated: (a) M. SE, from 17 January 1997 until 20 September 2010; M. T. & B. AG, from 17 January 1997 until 20 September 2010; M. T. & B. Deutschland GmbH, from 3 May 2004 until 20 September 2010 […] (c) D. AG from 17 January 1997 until 18 January 2011 […]“ (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Az.: AT.39824 – Trucks, S. 46 f.). In deutscher Übersetzung heißt es: „Durch die Kollusion über Preise und Bruttolistenpreiserhöhungen für mittelschwere und schwere Lkw sowie über den Zeitplan und die Weitergabe der Kosten für die Einführung von Emissionstechnologien für mittelschwere und schwere Lkw nach den Abgasnormen Euro 3 bis 6 haben die nachstehenden Unternehmen in den nachstehend angegebenen Zeiträumen gegen Artikel 101 AEUV und Artikel 53 des EWR-Abkommens verstoßen: (a) M. SE, vom 17. Januar 1997 bis zum 20. September 2010; M. T. & B. AG, vom 17. Januar 1997 bis zum 20. September 2010; M. T. & B. Deutschland GmbH, vom 3. Mai 2004 bis zum 20. September 2010 […] (c) D. AG vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 […]“. Ausschlaggebend ist hierbei lediglich der englische Text. Der Tenor stellt hierbei als Tathandlung lediglich „colluding“ fest, also ein geheimes Zusammenwirken. Aus dieser sehr allgemein gehaltenen Umschreibung der Tat der Beklagten können daher keine Rückschlüsse auf konkrete Verhaltensweisen der Beklagten gezogen werden. Insbesondere ergibt sich hieraus nicht, dass die Adressaten des Bußgeldbescheids konkrete kartellrechtswidrige Vereinbarungen getroffen haben.

40
e. Dem Bußgeldbescheid kann bereits nicht entnommen werden, dass die Kartellanten Bruttolistenpreiserhöhungen bzw. Preiserhöhungen im Zusammenhang mit der Einführung der Abgasnormen 3 bis 6 stets vereinbart haben. Auch der BGH geht davon aus, dass, soweit Preisvereinbarungen getroffen wurden, dies lediglich punktuell („in some cases“) geschehen ist (BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, Rn. 43 – LKW-Kartell = BGH, NJW 2021, 848).

41
So wird in den tatsächlichen Feststellungen des Bußgeldbescheides das Verhalten der Beklagten wie folgt näher beschrieben: 85 aa. In der Einleitung (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Az.: AT.39824 – Trucks, Rn. 2) heißt es: „The infringement consisted of collusive arrangements on pricing and gross price increases in the EEA for medium and heavy trucks; and the timing and the passing on of costs for the introduction of emission technologies for medium and heavy trucks required by EURO 3 to 6 standards.“ In der dem Gericht vorgelegten Fassung wurde dies übersetzt als: „Die Zuwiderhandlung bestand in Absprachen über Preise und Bruttolistenpreiserhöhungen […] sowie in Absprachen über den Zeitplan und die Weitergabe der Kosten für die Einführung von Emissionstechnologien […].“ Dies kann jedoch nicht so verstanden werden, dass über die konkret im Bußgeldbescheid bezeichneten, aber nur punktuell erfolgten, Absprachen hinaus, Vereinbarungen darüber getroffen wurden, welche Preise gesetzt werden sollen und wann und in welchem Umfang Bruttolistenpreise erhöht werden bzw. Preiserhöhungen im Zusammenhang mit der Einführung der Abgasnormen 3 bis 6 erfolgen sollten. Es handelt sich hierbei lediglich um eine allgemeine Aussage in der Einleitung, die aufgrund der nachfolgenden Ausführungen in den Feststellungen erst konkretisiert und hierbei insbesondere relativiert wird.

42
bb. Erst unter Ziffer 3 des Bußgeldbescheids (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 46 ff.) wird das festgestellte Verhalten beschrieben („Description of Conduct“). Hier wird zunächst unter der Überschrift „Further transparency between the Addressees“ („Zusätzlich erhöhte Transparenz zwischen den Adressatinnen“) Folgendes festgestellt: 87 „All of the Addressees exchanged gross price lists and information on gross prices and most of them (…) engaged in exchanging computer-based truck configurators.“ Auf Deutsch: „Sämtliche Adressaten tauschten Bruttolistenpreise und Information über Bruttopreise miteinander aus und die meisten (…) tauschten computerbasierte Lkw-Konfiguratoren aus.“ (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 46). Das festgestellte Verhalten stellt zwar nicht lediglich den Austausch von Informationen dar. Allerdings beziehen sich die im Bußgeldbescheid konkret festgestellten Verhaltensweisen überwiegend auf den Austausch von Informationen und insbesondere von Bruttolistenpreisen. Die bindenden Feststellungen bleiben hinsichtlich der Frage, welche konkreten Informationen zu welchen Zeitpunkten ausgetauscht wurden, aber unbestimmt. Der Umstand, dass die abstrakt dargestellten Informationen im Anschluss hieran als „wirtschaftlich sensibel“ dargestellt werden, verdeutlicht nicht den Inhalt des Informationsaustausches.

43

Im Folgenden wird festgestellt, dass die Adressaten des Bußgeldbescheides aus den so erhaltenen Informationen im Zusammenhang mit weiteren, im Wege der Marktforschung gewonnenen Daten, die ungefähren aktuellen Nettopreise ihrer Konkurrenten besser berechnen konnten. Dies hänge jedoch von der Qualität der ihnen vorliegenden Marktforschungsdaten ab (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 47). Nicht erläutert wird in diesem Zusammenhang, welche Adressaten Zugang zu Marktforschungsdaten einer Qualität hatten, die eine im Übrigen nur „ungefähre“ Berechnung aktueller Nettopreise der Konkurrenten erleichtert hätten. Aus den bindenden Feststellungen ergibt sich zudem, dass lediglich in den meisten Fällen die ausgetauschten und im Einzelnen nicht konkretisierten Informationen nicht öffentlich zugänglich waren. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass die ausgetauschten Informationen jedenfalls in einem relevanten Umfang öffentlich zugänglich waren.

44
In Bezug auf den Austausch von Lkw-Konfiguratoren wird festgestellt, dass sämtliche Adressaten mit der Ausnahme von D. Zugang zu dem Konfigurator mindestens einer weiteren Adressatin hatten. Einige Konfiguratoren gewährten jedoch nur Zugang zu technischen Daten und enthielten keine Preisinformationen (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 48). Es steht somit im Hinblick auf die Beklagten lediglich fest, dass diese Zugriff auf einen Konfigurator eines Wettbewerbers hatten, der technische Daten enthielt. Dass die Beklagten auch Zugriff auf Preisinformationen in Rahmen des Konfigurators hatten, kann aus dem Bußgeldbescheid nicht geschlossen werden, da keine Feststellungen getroffen wurden, auf welchen Konfigurator die Beklagten Zugriff hatten und ob dieser Preisinformationen enthielt.

45
cc. Im nächsten Abschnitt unter der Überschrift „Nature and scope of the infringement“ („Art und Umfang der Zuwiderhandlung“; Rn. 50) wird nun Folgendes festgestellt: 91 „These collusive arrangements included agreements and/or concerted practices on pricing and gross price increases in order to align gross prices in the EEA and the timing and the passing on of costs for the introduction of emmission technologies required by EURO 3 to 6 standards.“

46
„Die Absprachen umfassten Vereinbarungen und/oder abgestimmte Verhaltensweisen über Preise und Bruttolistenpreiserhöhungen mit dem Ziel, die Bruttopreise im EWR zu koordinieren sowie über den Zeitplan und die Weitergabe der Kosten für die Einführung von Emissionstechnologien nach den Abgasnormen EURO 3 bis EURO 6“.

47
Es handelt sich hierbei – ungeachtet der konkreten Qualifikation des vorliegenden Kartells – lediglich um die Einführung für die in den folgenden Randnummern im Einzelnen dargestellten Zuwiderhandlungen in einer verallgemeinernden Weise. Dies ergibt sich aus der Systematik der Darstellung der festgestellten Verstöße und wird auch verdeutlicht durch die Verwendung des unbestimmten Begriffs „und/oder“. Dieses Begriffspaar lässt offen, ob beide genannten Alternativen (Vereinbarung und abgestimmte Verhaltensweisen) kumulativ vorgelegen haben oder ob nur vom alternativen Vorliegen entweder von Vereinbarungen oder von abgestimmten Verhaltensweisen auszugehen ist. Die allgemeine Form der Darstellung in abstrakter Form ergibt sich hier auch daraus, dass sich nur ein Teil der Absprachen („collusive arrangements“) auf im Einzelnen nicht konkretisierte Vereinbarungen und/oder abgestimmte Verhaltensweisen bezieht. Es wird das Wort „included“ (“umfassten“) verwendet. Es wird damit zum Ausdruck gebracht, dass auch noch andere – an dieser Stelle allerdings nicht angesprochene – Absprachen getroffen wurden.

48
dd. Für den Zeitraum von 1997 bis zum Ende 2004 wird dargestellt, dass die beteiligten Unternehmen auf mehrmals im Jahr stattfindenden Treffen ihre Bruttopreiserhöhungen besprachen. Lediglich in einigen Fällen wurden die Bruttopreiserhöhungen auch vereinbart. Gelegentlich seien auch Gespräche über die Nettopreise für einige Länder geführt worden. In den Jahren 1997 und 1998 seien auch Informationen über die Harmonisierung der Bruttopreislisten für den EWR ausgetauscht worden. Ferner sei der Zeitplan zur Einführung von Emissionstechnologien sowie der dafür zu erhebende Aufschlag vereinbart worden (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 51).

49

Die Kammer hat alle Absprachen umfassend zu würdigen. Aus den für die Kammer relevanten Feststellungen des Bußgeldbescheids kann aber für die Beklagtenseite im Hinblick auf die Bruttolistenpreise nur festgestellt werden, dass sie mit den anderen beteiligten Unternehmen ihre Bruttopreiserhöhungen – sowie diejenigen anderer Unternehmen – besprochen haben. Ob die darüber hinausgehenden Feststellungen auch die konkreten Beklagten betreffen und sich auf den für die Klageparteien relevanten deutschen Markt beziehen, ergibt sich aus dem Bußgeldbescheid nicht, da nicht festgestellt wurde, dass diese Verhaltensweisen immer und europaweit durchgeführt wurden, sondern nur „gelegentlich“ oder „in einigen Fällen“. Unabhängig davon bleibt auch der Inhalt der „Gespräche über die Nettopreise für einige Länder“ unklar.

50
Die sich hieran anschließenden exemplarischen Ausführungen (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 52) belegen hinsichtlich der Bruttopreislisten in bindender Weise nur, dass mit einem nicht konkretisierten Inhalt über zukünftige Änderungen der Bruttopreislisten gesprochen wurde.

51
Hinsichtlich der Einführung der Emissionstechnologien ist für die Beklagten festzustellen, dass Zeitplan und zu erhebender Preisaufschlag vereinbart wurden (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 51). Der konkrete Inhalt der Abreden ergibt sich aus den Feststellungen der Kommission nicht. Lediglich hinsichtlich der Euronorm 3 wird festgestellt, dass die Kartellanten vereinbarten, Euro 3-konforme Lkw erst anzubieten, wenn sie gesetzlich hierzu gezwungen werden. Ferner wurde insoweit eine – nicht näher bestimmte – Bandbreite für den Aufschlagspreis vereinbart (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 52). Hinsichtlich der Euronormen 4 ähnelten die Gespräche der Kartellanten denen über die Abgasnorm 3 (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 54). Bei einem Treffen zwischen dem 04. und 05.07.2005 sind Informationen über die mit der Einhaltung der Abgasnorm Euro 4 einhergehenden Mehrkosten ausgetauscht worden. Auch waren Preiserhöhungen für die Abgasnormen 4 und 5 Gegenstand weiterer Treffen (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 59). Diesen Feststellungen kann nicht entnommen werden, dass Preiserhöhungen, welche über die mit der Einführung der jeweiligen Abgasnorm einhergehenden Mehrkosten, Gegenstand etwaiger Gespräche oder Vereinbarungen war. Auch lässt sich lediglich im Hinblick auf die Einführung der Abgasnorm Euro 3 feststellen, dass tatsächlich eine Vereinbarung getroffen wurde. Im Übrigen geben die Feststellungen der Kommission lediglich einen Informationsaustausch her.

52
ee. Weiterhin wird geschildert, dass nach Einführung des Euros und bei Einführung der europaweiten Preislisten für fast alle Hersteller die Adressaten begannen, sich über ihre deutschen Tochterunternehmen systematisch über geplante Preiserhöhungen auszutauschen (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 54). Auf deutscher Ebene sei ein Austausch sowohl zu technischen Themen als auch zu Lieferfristen und Preisen (normalerweise Bruttopreisen) erfolgt (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 55). Auch insoweit bleibt der Inhalt der „normalerweise“ Bruttopreise betreffenden Gespräche unbestimmt. Ob und in welcher konkreten Weise ausnahmsweise über andere und über welche Preise, die hier genannt werden, gesprochen wurde, bleibt offen.

53
ff. In späteren Jahren seien auf deutscher Ebene nicht öffentlich zugängliche Informationen über Bruttopreiserhöhungen in einem Tabellenblatt zusammengetragen worden und mehrmals im Jahr ausgetauscht worden. Die ausgetauschten Informationen über zukünftige Bruttopreiserhöhungen haben sich entweder lediglich auf Lkw-Basismodelle oder auf Lkw und die zur Verfügung stehenden Konfigurationsoptionen bezogen. Nettopreise bzw. Nettopreiserhöhungen seien üblicherweise nicht ausgetauscht worden (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 56). Festgestellt sind in dieser Randnummer lediglich Verhaltensweisen, die auf einen Informationsaustausch abstellen. Vereinbarungen darüber, wie auf die mitgeteilten Informationen reagiert werden soll, wurden nicht festgestellt.

54
gg. Im Folgenden wird zudem ausgeführt, dass die auf Ebene der deutschen Tochtergesellschaften ausgetauschten Informationen über zukünftig beabsichtigte Bruttopreiserhöhungen in „unterschiedlichem“

und damit im Einzelnen ungeklärten Maße an die jeweilige, für die Festlegung der Bruttolistenpreise verantwortlichen Hauptverwaltung weitergeleitet worden seien (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 56). Ob eine solche Informationsweitergabe an die für die Festsetzung des Bruttolistenpreises zuständige Hauptverwaltung (vgl. hierzu Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 27) bei den Beklagten erfolgte, ist somit dem Bußgeldbescheid nicht zu entnehmen.

55
hh. Eine Feststellung in Bezug auf eine – im Einzelnen allerdings nicht dargestellte – Vereinbarung einer Preiserhöhung wurde lediglich im Hinblick auf Frankreich im Rahmen der Einführung des Euros festgestellt. Hierzu führt der Bußgeldbescheid aus, dass diskutiert worden sei, dass Frankreich die niedrigsten Preise hatte, und dass vereinbart worden sei, dass die Preise in Frankreich erhöht werden mussten (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 53). Hierbei handelt es sich jedoch um ein punktuelles Verhalten, das zeitlich (Euro-Einführung) und örtlich (Frankreich) begrenzt ist.

56
ii. Auch wenn weitere, die Komplexität des Kartells betreffende, Absprachen über einen langen Zeitraum hinweg festgestellt worden sind und aus diesem Grund ein reiner Informationsaustausch ausgeschlossen werden kann, wird im Bußgeldbescheid das Verhalten der Adressaten in zusammenfassender Weise als „Austausch über zukünftig geplante Bruttopreiserhöhungen“ (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 57) und an unterschiedlichen Stellen ausdrücklich als ein die geplanten Bruttopreiserhöhungen betreffender „Informationsaustausch“ (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 57 und Rn. 60) bezeichnet.

57
jj. In der rechtlichen Begründung des Bußgeldbescheides wird ausgeführt, dass es für die Frage der Feststellung eines Verstoßes gegen Art. 101 Absatz 1 AEUV und Art. 53 Abs. 1 EWR-Abkommen nicht darauf ankommt, ob eine Vereinbarung zwischen Unternehmen oder eine aufeinander abgestimmte Verhaltensweise vorliegt (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 65 ff). Es wird lediglich und ohne Festlegung einer der bezeichneten Tatbestandsalternativen festgestellt, dass das beschriebene Verhalten sämtliche Merkmale einer Vereinbarung und/oder einer aufeinander abgestimmten Verhaltensweise im Sinne von Art. 101 Abs. 1 AEUV und Art. 53 Absatz 1 EWR-Abkommen aufweist (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 69). Zudem wird ausgeführt, dass es ausreicht, dass die Vereinbarung oder aufeinander abgestimmte Verhaltensweise eine Verhinderung, Beschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs auf dem Binnenmarkt bezweckt, so dass Auswirkungen des Kartells nicht dargestellt werden müssen, wenn die wettbewerbswidrige Zielsetzung des fraglichen Verhaltens nachgewiesen wurde (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 80). Es ist daher konsequent, dass die Europäische Kommission sich im Rahmen des Bußgeldbescheides nicht zu einer Feststellung dazu veranlasst sah, inwieweit das bewusste Verhalten eine Vereinbarung darstellte und eine tatsächliche Erhöhung der Nettopreise bewirkte. Im Bußgeldbescheid wird lediglich angedeutet, dass das beanstandete Verhalten die Adressaten dazu in die Lage versetzt habe, die ausgetauschten Informationen bei ihren internen Planungsprozessen zu berücksichtigen (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 58). Ob und in welcher Weise sich das festgestellte Verhalten auf eine etwaige Erhöhung von Bruttolistenpreisen oder Nettopreise konkret ausgewirkt hat, bleibt offen. Ungeachtet dessen, dass auch insoweit der Nettopreis nicht ausdrücklich angesprochen wird, wird hinsichtlich der Preispositionierung neuer Produkte lediglich die vage Möglichkeit festgestellt, die Informationen „könnten“ diese „möglicherweise“ beeinflusst haben. Welche konkrete Beeinflussung vorgelegen haben könnte, wird nicht thematisiert. Hiermit in Einklang steht, dass im Bußgeldbescheid, wenngleich die ausgetauschten Bruttolistenpreise Ausgangspunkt der Preisgestaltung waren, keine Feststellungen getroffen wurden, welcher Zusammenhang zwischen Bruttolistenpreisen bzw. der Einführung neuer Abgasnormen und Marktpreisen besteht.

58
4. Nach der Würdigung der Kammer haben die von den Parteien vorgebrachten und in dem Bußgeldbescheid der Kommission herausgearbeiteten Indizien keine verlässliche Grundlage dafür erbracht, dass der Klagepartei aufgrund des festgestellten Verhaltens mit überwiegender Wahrscheinlichkeit überhaupt ein Schaden entstanden ist. Weitere Anknüpfungstatsachen für eine mögliche Schadensentstehung haben die Klageparteien neben den Feststellungen in der Kommissionsentscheidung

nicht vorgetragen. Die tatsächliche Vermutung für eine kartellbedingte Preissteigerung ist aufgrund ihrer sehr schwachen indiziellen Wirkung im vorliegenden konkreten Einzelfall allein nicht geeignet, die Kammer in einem für § 287 Abs. 1 ZPO hinreichenden Maße von der zu beweisenden Tatsache einer kartellbedingten Preissteigerung zu überzeugen.

59
a. Soweit in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht eine Bindungswirkung besteht, ergibt sich alleine aus dem Inhalt des vorliegenden Bußgeldbescheids keine hinreichende Wahrscheinlichkeit dafür, dass die gegenständlichen Kartellrechtsverstöße im Rahmen der einzelnen Beschaffungsvorgänge in preisrelevanter Weise umgesetzt wurden.

60
b. Die Klageparteien können sich grundsätzlich auf eine tatsächliche Vermutung – im Sinne eines Erfahrungssatzes – dafür stützen, dass infolge des praktizierten Kartells das Preisniveau für die betroffenen Lastkraftwagen im Schnitt über demjenigen lag, welches sich ohne die wettbewerbsbeschränkende Absprache gebildet hätte (BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, Rn. 39 f. – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848). Der BGH hat bereits entschieden, dass die tatsächliche Vermutung auch bei dem in Streit stehenden Kartell zu beachten und bei der tatrichterlichen Prüfung zu berücksichtigen ist, ob das kollusive Verhalten der Beklagten ein Unternehmen geschädigt hat, das im Kartellzeitraum ein von den Kartellbeteiligten hergestelltes Fahrzeug bei einem der Kartellanten erworben hat (BGH, Urteil vom 13.04.2021 – KZR 19/20, Rn. 36 I Lkw-Kartell II = BGH, EuZW 2021, 988).

61
aa. Grundlage dieses Erfahrungssatzes ist die wirtschaftliche Erfahrung, dass die Gründung und Durchführung eines Kartells regelmäßig zu einem Mehrerlös der daran beteiligten Unternehmen führen. Durch Kartellabsprachen sind die beteiligten Unternehmen jedenfalls in einem gewissen Umfang der Notwendigkeit enthoben, sich im Wettbewerb zur Erlangung von Aufträgen gegen konkurrierende Unternehmen durchzusetzen, und Unternehmen, die sich aufgrund solcher Absprachen nicht dem Wettbewerb, insbesondere dem Preiswettbewerb, stellen müssen, werden im Regelfall keinen Anlass sehen, bestehende Preissenkungsspielräume zu nutzen (BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, Rn. 40 – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848).

62
Die tatsächliche Vermutung kann auch in denjenigen Fällen herangezogen werden, in denen die – neuen – Fahrzeuge nicht unmittelbar vom Hersteller, sondern von einem rechtlich selbständigen Händler erworben wurden (BGH, Urteil vom 13.04.2021 – KZR 19/20 –, Rn. 46 – Lkw-Kartell II = BGH, EuZW 2021, 988). Eine solche Weitergabe einer Erhöhung seiner Einstandskosten durch den Händler ist aufgrund des Wirkungsmechanismus des vorliegenden Kartells ohne weiteres als hochwahrscheinlich anzusehen (BGH, Urteil vom 13.04.2021 – KZR 19/20 –, Rn. 48 – Lkw-Kartell II = BGH, EuZW 2021, 988).

63
In die dem Tatrichter obliegende Gesamtwürdigung, ob die Kartellabsprache einen Schaden verursacht hat, ist der Erfahrungssatz mit dem Gewicht einzustellen, der ihm im konkreten Fall nach Inhalt, Umfang und Dauer der Verhaltenskoordinierung sowie aller weiterer erheblicher Umstände zukommt, die für oder gegen einen Preiseffekt des Kartells sprechen (BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, 2. Leitsatz sowie Rn. 39 f. – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848). Anders als bei Geltung eines Anscheinsbeweises kommt dem Erfahrungssatz kein abstrakt quantifizierbarer Einfluss auf das Ergebnis der Würdigung aller Umstände des Einzelfalls zu. Mit dem Grundsatz der freien richterlichen Überzeugungsbildung wäre dies unvereinbar. Das Gewicht des Erfahrungssatzes hängt entscheidend von der konkreten Gestaltung des Kartells und seiner Praxis sowie davon ab, welche weiteren Umstände feststellbar sind, die für oder gegen einen Preiseffekt der Kartellabsprache sprechen (BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, Rn. 57 – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848). Der Tatrichter kann sich daher unter Umständen bereits bei schwachen gegenläufigen Indizien daran gehindert sehen, auf die vermutete Tatsache zu schließen (BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, Rn. 67 – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848). Selbst bei einem lang andauernden Kartell ist zu berücksichtigen, dass kein abstrakt quantifizierbarer Einfluss auf das Ergebnis der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles besteht (BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, Rn. 57 – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848).

64

bb. Vorliegend kommt der tatsächlichen Vermutung im Rahmen der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles nur ein stark eingeschränktes Gewicht zu (so ausführlich LG Stuttgart, Urteil vom 07.02.2022, Az.: 53 O 275/21).

65
(1). Der eingeschränkte Indizwert folgt zum einen daraus, dass sich feststellen lässt, dass die Häufigkeit und damit die statistische Wahrscheinlichkeit eines ineffektiven Kartells stark zugenommen hat (vgl. hierzu den vom BGH zur Frage einer ökonomischen Evidenz herangezogene Aufsatz von Coppik/Heimeshoff, WuW 2020, 584, 589).

66
Überdies haben Studien, auf denen der Erfahrungssatz beruht, nur effektive Kartelle in den Blick genommen. Kartelle, welche ineffektiv waren und folglich keinen Schaden verursacht hatten, wurden tendenziell aber nicht in diese Studien aufgenommen, denn Meta-Studien greifen in der Regel auf die Entscheidungen von Wettbewerbsbehörden zurück. Fälle, in denen keine kartellbedingten Preisaufschläge bzw. Mehrerlöse gefunden wurden, dürften tendenziell aber eher eingestellt werden, sodass sie nicht in diese Statistik eingehen. Es ist deshalb davon auszugehen, dass die Auswahl der betrachteten Fälle zu einer systematischen Verzerrung der Studienergebnisse geführt hat (vgl. Coppik/Heimeshoff, WuW 2020, 584, 591).

67
Gegen einen per se hohen Stellenwert des Erfahrungssatzes für eine kartellbedingte Preisüberhöhung ist somit zusammenfassend anzuführen, dass jüngere Studien zeigen, dass ein Erfahrungssatz, der ohne weiteres von einem Preiseffekt i. S. einer Schadensverursachung durch Kartelle ausgeht, empirisch nicht für jede Fallgestaltung begründet werden kann. Ausweislich der Studien besteht eine enorme Bandbreite an Kartellpreisaufschlägen, einschließlich null. Ebenso weisen Studien einen signifikanten Anteil ineffektiver oder zumindest kaum effektiver Kartelle auf, auch die Anzahl ineffektiver bzw. wenig effektiver Kartelle ist gestiegen (vgl. Coppik/Heimeshoff, WuW 2020, 584, 592).

68
(2). Betrachtet man die Ausgestaltung des konkreten Kartells, sprechen zwar einige Umstände für ein erhöhtes Gewicht der tatsächlichen Vermutung (nachfolgend unter Punkt (a).) die gewichtigeren Umstände schränken den Wert der Vermutung jedoch erheblich ein (nachfolgend unter Punkt (b).).

69
(a.). Für ein erhöhtes Gewicht der tatsächlichen Vermutung für eine kartellbedingte Preiserhöhung spricht, dass die Kartellanten nicht nur Informationen ausgetauscht, sondern vielmehr zukünftige Listenpreise und deren Erhöhung durch Vereinbarungen und abstimmte Verhaltensweisen koordiniert haben. Listenpreiserhöhungen spiegeln Kostensteigerungen bei der Fahrzeugproduktion wider oder vor und sind schon deshalb jedenfalls potenziell und in gewissem Umfang geeignet, auf die hochkomplexen und unmittelbar auf der Ebene der Hersteller kaum koordinierbaren einzelnen Transaktionspreise durchzuschlagen. Dementsprechend ist zu berücksichtigen, dass bei allen an den Absprachen beteiligten Lkw-Herstellern die durch die jeweilige Hauptverwaltung festgelegten Listenpreise, wie von der Kommission festgestellt, typischerweise den Ausgangspunkt der Preisgestaltung bildeten und ihre Kenntnis es überdies ermöglichte, die Marktpreise besser abzuschätzen als ohne Kenntnis dieser Größe (BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, Rn. 48 – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848).

70
Ebenso verstärkt die von der Kommission festgestellte Tatsache, dass sich die Zuwiderhandlung auf den gesamten EWR erstreckt und über einen Zeitraum vom 17.01.1997 bis zum 18.01.2011 bestanden hat (Kommissionsentscheidung, Rn. 2), das indizielle Gewicht der Vermutung. Nach allgemeiner Lebenserfahrung wird ein rechtswidriges und mit Sanktionen bedrohtes Verhalten nur dann über mehr als ein Jahrzehnt aufrechterhalten, wenn die Beteiligten aus demselben einen jedenfalls gefühlten Vorteil erzielen. Dieser Umstand erhöht die Wahrscheinlichkeit einer kartellbedingten Preiserhöhung und damit das Gewicht der Vermutung im vorliegenden Fall. Dies gilt ebenso für die Tatsache, dass die beteiligten Unternehmen aggregiert über einen überragenden Marktanteil verfügten. Diese Marktmacht der Kartellanten führte dazu, dass sich ein abgestimmtes Verhalten wesentlich einfacher und umfassender auf den Marktpreis niederschlagen konnte als dies der Fall wäre, wenn es noch große, marktmächtige Wettbewerber gäbe oder Teile des gemeinsamen Wirtschaftraumes nicht kartellbetroffen gewesen wären.

Überdies ist zu berücksichtigen, dass nach den Feststellungen der Kommission das einzige wirtschaftliche Ziel der Kartellanten die Verfälschung der Preisgestaltung und der üblichen Preisbewegungen für Lkw im EWR war, um dadurch den Wettbewerb auszuschalten (Kommissionsentscheidung, Rn, 71 und 77). Zwar kann ein Ziel nicht mit dem Erfolg des Handelns gleichgesetzt werden, jedoch verstärkt dieses in Zusammenschau mit der langen Dauer des kartellrechtswidrigen Verhaltens die Wahrscheinlichkeit des Erfolgseintritts und damit die indizielle Kraft der tatsächlichen Vermutung (vgl. hierzu LG Stuttgart, Urteil vom 07.02.2022, Az.: 53 O 275/21).

71
(b). Diese abstrakten Erwägungen werden jedoch dadurch relativiert, dass sich dem Bußgeldbescheid Feststellungen über konkrete die Marktpreise betreffende Vereinbarungen nicht entnehmen lassen (s.o.). Die festgestellten Verhaltensweisen der Kartellanten müssen nicht zwingend zu einem für die Klägerinnen negativen Preiseffekt führen, sondern können auch zu einer Senkung der Marktpreise führen.

72
(aa). Das festgestellte Verhalten unterscheidet sich strukturell von Preis-, Quoten- und Kundenschutzkartellen. Diese gehen, anders als rein punktuelle Vereinbarungen, mit Vereinbarungen über ein bestimmtes und preisrelevantes zukünftiges Verhalten einher. Ein solches Versprechen eines bestimmten Verhaltens wurde trotz punktueller Vereinbarungen und Absprachen jedoch im Bußgeldbescheid für den deutschen Markt gerade nicht festgestellt. Zwar ist festzustellen, dass es auch das Ziel des im Bußgeldbescheid beschriebenen Verhaltens ist, den Preiswettbewerb einzuschränken (Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 81). Dies kommt jedoch nicht an das weitgehende Außerkraftsetzen eines Preiswettbewerbes heran.

73
Den Kartellanten stand es frei, aus den Informationen, die sie erhalten haben, in eigener Entscheidung ihre Preise festzusetzen und um Kunden zu werben. Sie waren in dieser Entscheidung nicht eingeschränkt. Dies gilt umso mehr, als von dem festgestellten Verhalten im Wesentlichen nicht die nur punktuell betroffenen Nettopreise, sondern nach den Ausführungen des Bußgeldbescheides weitgehend nur die Bruttolistenpreise erfasst waren.

74
So lassen sich dem Bußgeldbescheid, wie bereits ausgeführt, auch keine auf den konkreten Fall bezogenen Feststellungen für eine preissteigernde Wirkung entnehmen. Denn wie auch der BGH annimmt, ist es – abgesehen von der Festlegung der nicht näher festgestellten Preisaufschläge für die Einführung der neuen Euro-Emissionsstandards – nur punktuell („in some cases“) zu Vereinbarungen über Preise gekommen (BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, Rn. 43 – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848). Quantifizierbare Feststellungen zu Preiserhöhungen oder zur Schwere des Kartells sind im Bußgeldbescheid nicht vorhanden.

75
Zwar sind die ausgetauschten Bruttolistenpreise potenziell geeignet, sich auf die Bedingungen des Marktgeschehens auszuwirken (BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, Rn. 33 – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848). Jedoch geht auch der BGH davon aus, dass ein variables Verhältnis zwischen Listen- und Marktpreis gegeben ist und kein „systematischer“ Zusammenhang besteht (BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, Rn. 47 – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848). Das bedeutet aber umgekehrt nicht, dass im Rahmen der tatrichterlichen Würdigung ein, wie auch immer gearteter, konkreter Einfluss von Bruttolistenpreisen auf die Endpreise im Einzelfall zwingend angenommen werden müsste.

76
(bb). Die Kammer verkennt hierbei nicht, dass nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs widerleglich vermutet wird, dass die an der Abstimmung beteiligten und weiterhin am Markt tätigen Unternehmen die mit ihren Wettbewerbern ausgetauschten Informationen bei der Festlegung ihres Marktverhaltens berücksichtigen (vgl. EuGH, Urt. v. 4.6.2009 – Rs. C-8/08, Rn. 51-53 – T-Mobile Netherlands u. a.).

77
Von Bedeutung ist hier, dass es sich bei den ausgetauschten Preisen um Bruttolistenpreise handelte. Die tatsächlich am Markt gezahlten Nettopreise wichen erheblich von diesen ab und wiesen erhebliche Rabatte

auf die Bruttolistenpreise auf (so auch ausgeführt in der Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, Rn. 27). Welche Rabattspielräume auf den Bruttolistenpreis letztlich den einzelnen Niederlassungen der Beklagten gegeben wurde, war von den ausgetauschten Informationen nach der Entscheidung der Kommission vom 19.07.2016 jedoch nicht umfasst. Soweit im Bußgeldbescheid ausgeführt ist, dass die Beteiligten im Zeitraum von 1997 bis Ende 2004 gelegentlich auch Gespräche über die Nettopreise für einige Länder führten (Rn. 51), wird hier keine Aussage dahingehend getroffen, dass es sich hierbei um die Nettopreise auf dem deutschen Markt handelte. Unabhängig davon bleibt auch insoweit offen, mit welchem konkreten Inhalt die Nettopreise bei den gelegentlichen Gesprächen thematisiert wurden.

78
Auch die Annahme eines variablen Zusammenhangs zwischen Listenpreis und Marktpreis (BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, Rn. 47 – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848) begründet keinen Indizienbeweis für eine Marktpreisüberhöhung. Denn es ist zu berücksichtigen, dass Informationen nur punktuell und nicht flächendeckend ausgetauscht wurden. So bestand der Zugang zu den Lkw-Konfiguratoren nur bei einem Mitbewerber und es steht nicht fest, dass hierbei auch Zugriff auf die in dem Konfigurator enthaltenen Bruttolistenpreise bestand.

79
Auch bedeutet eine tatsächliche Vermutung, dass die an der Abstimmung beteiligten und weiterhin am Markt tätigen Unternehmen die mit ihren Wettbewerbern ausgetauschten Informationen bei der Festlegung ihres Marktverhaltens berücksichtigen, im Hinblick auf eine lediglich punktuell vereinbarte Preissetzung nicht zwangsläufig, dass hiermit negative und insbesondere nettopreisrelevante Auswirkungen auf den gesamten Wettbewerb verbunden wären. Unabhängig davon, wie sich das Verhältnis des Nettopreises zum Bruttolistenpreis darstellt, können die Unternehmen vielmehr eine (angekündigte) Bruttopreiserhöhung des Wettbewerbers auch zum Anlass nehmen, von zukünftigen (möglicherweise auch selbst als geplant kommunizierten) Bruttopreiserhöhungen abzusehen, um sich dadurch einen Wettbewerbsvorteil durch Mengeneffekte zu verschaffen. Die Berücksichtigung der Information würde in diesem Fall den Wettbewerb fördern (vgl. LG Mannheim, Urteil v. 24.4.2019 – 14 O 117/18 Kart – LKW-Kartell). In diesem Zusammenhang bestand auch für die Informationsempfänger eine Unsicherheit, ob die Informationsgeber diese Erhöhungen wie geplant durchführen würden oder unter Umständen auf Grund der selbst erhaltenen Informationen ihr zukünftiges Verhalten in Bezug auf Preiserhöhungen abändern würden.

80
Zwar kann selbst ein Informationsaustausch den Wettbewerb in ähnlicher Weise wie ein Zusammenschluss beschränken, wenn er eine Koordinierung auf dem Markt wirksamer, stetiger und wahrscheinlicher macht (vgl. EuGH, Rs. C-413/06 P, Sony, Slg. 2008, I-4951, Rn. 123). Die wettbewerbsbeschränkenden und wegen der Maßgeblichkeit des hier geltend gemachten Schadens den Nettopreis betreffenden Auswirkungen des festgestellten Verhaltens sind aber sowohl vor dem Hintergrund der ursprünglichen Marktbedingungen zu prüfen als auch dahingehend, wie das Verhalten diese Bedingungen ändert. Hierzu gehört die Prüfung der charakteristischen Eigenschaften des betreffenden Systems, insbesondere seines Zwecks, der Zugangsvoraussetzungen und der Bedingungen der Teilnahme am Informationsaustausch sowie insbesondere auch die Bedeutung der Information für die Preisfestsetzung (vgl. Rn. 76 ff. der Leitlinien der Europäischen Kommission zur Anwendbarkeit von Artikel 101 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf Vereinbarungen über horizontale Zusammenarbeit, 2011/C 11/01). Die Frage, ob das durch den Wissensvorsprung beeinträchtigte Marktverhalten eines Wettbewerbers nachteilige Auswirkungen auf die Marktgegenseite hat, hängt vor allem von den wirtschaftlichen Bedingungen auf dem relevanten Markt und den Eigenschaften der ausgetauschten Informationen, die hier lediglich die Bruttolistenpreise, nicht aber die Nettopreise betrafen, ab. Hierfür sind neben den Merkmalen des Marktes (Transparenz, Konzentration, Komplexität, Stabilität, Symmetrie) auch die Merkmale der hier im Bußgeldbescheid wenig konkret dargestellten kartellrechtswidrigen Verhaltensweisen (Art, Öffentlichkeit und Alter der Daten, Marktabdeckung, Häufigkeit und Öffentlichkeit des Austauschs) relevant.

81
So ist es auf hinreichend transparenten, konzentrierten, nicht komplexen, stabilen und symmetrischen Märkten eher wahrscheinlich, dass Unternehmen durch ausgetauschte Informationen ein Kollusionsergebnis erzielen. Umgekehrt ist die Wahrscheinlichkeit von wettbewerbsbeschränkenden

Auswirkungen bei ausgetauschten Informationen, der wenig zur Transparenz auf dem Markt beiträgt, deutlich geringer anzusetzen (vgl. Rn. 80, 82 der Leitlinien, a.a.O). Im Falle etwa des Austauschs aggregierter Daten, d.h. von Daten, die nicht ohne Weiteres Rückschlüsse auf individuelle unternehmensspezifische Daten (wie hier etwa die konkreten Nettopreise) zulassen, sind wettbewerbsbeschränkende Auswirkungen viel weniger wahrscheinlich (vgl. hierzu auch Rn. 89 der Leitlinien, a.a.O.). Dies gilt unabhängig davon, dass, wie bereits ausgeführt, der Austausch von Listenpreiserhöhungen potenziell geeignet ist, auf die Endpreise durchzuschlagen BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, Rn. 48 – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848). Gleichwohl ist die Kammer im Rahmen der Tatwürdigung (BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, Rn. 61 – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848) nicht gezwungen, aus dem festgestellten Verhalten Schlussfolgerungen, die über eine bloße Geeignetheit hinaus gehen, zu ziehen, zumal der hier maßgebliche Bußgeldbescheid der Kommission nicht bindend einen Koordinierungserfolg bezogen auf die für einen etwaigen Schaden relevanten Nettopreise festgestellt hat (so auch BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, Leitsatz 1 – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848).

82
Bei der vorzunehmenden Gesamtwürdigung reicht das festgestellte Verhalten für sich genommen nicht aus, um die erforderliche Wahrscheinlichkeit für einen Schadenseintritt zu begründen. Es kommt darauf an, ob Koordinierungsziele auch umgesetzt wurden. Für eine (stillschweigende) Koordinierung müssen die Wettbewerber etwa in der Lage sein, ohne explizite Absprachen eine Übereinstimmung hinsichtlich der Koordinierungsmodalitäten (z.B. das Anstreben eines bestimmten Nettopreisniveaus) zu erzielen und zu überwachen, ob sich alle Wettbewerber an diese Modalitäten halten. Dies ist nach den Feststellungen im hier maßgeblichen Bußgeldbescheid nicht ersichtlich, denn eine Übereinstimmung hinsichtlich sämtlicher Koordinierungsmodalitäten ist bereits aufgrund der starken Diversifizierung, hohen Komplexität und Vielfalt der angebotenen Lkw jedenfalls nicht naheliegend. Das gilt hier umso mehr, als die Lkw auf unterschiedlichen Märkten innerhalb des EWR angeboten wurden und mit Blick darauf, dass die jeweiligen Angebote sich nicht nur auf Solofahrzeuge, sondern auch auf Fahrzeuge beispielsweise mit Aufbauten und auf weitere vom Kartell nicht betroffene (beispielsweise Service-) Leistungen bezogen.

83
(cc). Unter Umständen lässt es sich mit der Unsicherheit, ob die Informationsgeber die Bruttopreiserhöhungen wie geplant durchführen würden oder auf Grund der selbst erhaltenen Informationen ihr zukünftiges Verhalten in Bezug auf hier relevante Nettopreiserhöhungen abändern würden, erklären, dass die Kommission in der Entscheidung der Europäischen Kommission vom 20.12.2006 – innerhalb des Kartellzeitraums – im Fusionskontrollverfahren M./S. in Übereinstimmung mit dem Vorbringen der Beklagten (beispielsweise hinsichtlich relevanter Marktanteilsverschiebungen im Kartellzeitraum) einen starken Wettbewerb in Deutschland auf dem Markt der LKW-Hersteller feststellte (Commission Decision of 20/12/2006 declaring a concentration to be compatible with the common market (Case No IV/M.4336 – MAN / SCANIA) according to Council Regulation (EEC) No 4064/89, Rn. 71: „Furthermore, the market investigation confirmed that competition in the German market is considered by market players to be strong, not only between the two market leaders D. and M., but also between all five leading suppliers.“).

84
(dd). Im Übrigen bedeutet auch das festgestellte Ziel, die Bruttolistenpreise im EWR zu koordinieren, nicht, dass hierzu die Bruttolistenpreise in Deutschland erhöht werden mussten; vielmehr kann eine Koordinierung auch dahingehend erfolgen, dass die Bruttolistenpreise nur in einigen Ländern angehoben wurden und in anderen Ländern unverändert geblieben sind (vgl. OLG Düsseldorf (1. Kartellsenat), Urteil vom 06.03.2019 – U (Kart) 15/18, Rn. 36). Hinzu kommt, dass selbst aus einer erfolgreich durchgeführten Koordinierung der Bruttolistenpreise keine für eine Schadensannahme hinreichend wahrscheinliche Schlussfolgerung dahingehend gezogen werden könnte, dass eine bezweckte und durchgeführte Koordinierung der für die von den Klageparteien geltend gemachten Schäden maßgeblichen Nettopreise angenommen werden kann. Der Nettopreis ist bezogen auf die jeweiligen Beschaffungsvorgänge im Europäischen Wirtschaftsraum abhängig vom jeweiligen Markt des jeweiligen Staates, vom jeweiligen hier heterogenen Produkt (dessen Nettopreis lediglich den vom Kartell betroffenen Lkw, aber auch zusätzliche Leistungen unterschiedlicher Art betreffen kann) und von einer Vielzahl weiterer Variablen.

85

(ee). Hinsichtlich der Absprachen in Bezug auf die Einführung der Euronormen 3 bis 6 lassen sich dem Bußgeldbescheid nur wenige und unbestimmte preisrelevante Einzelheiten entnehmen. Insbesondere hinsichtlich der Euronormen 5 und 6 lassen sich dem Bußgeldbescheid keine konkreten Gesprächsinhalte entnehmen. Daher ist auch völlig offen, ob und welche Preiseffekte etwaige Gespräche zur Folge hatten.

86
(c). In einer Gesamtabwägung der Umstände des hier festgestellten Verhaltens der Beteiligten ist alleine aus den im Bußgeldbescheid festgestellten Verstößen, die für eine Kartellrendite sprechen, keine tatsächliche Vermutung aufzustellen, dass jeder Erwerb, der sachlich, zeitlich und räumlich von den Feststellungen des Bußgeldbescheides umfasst ist, auch tatsächlich in der Weise von einem Kartellrechtsverstoß betroffen ist, dass die konkrete Preisvereinbarung hierdurch nachteilig beeinflusst wurde. Dies gilt erst recht für Erwerbsvorgänge außerhalb des festgestellten Kartellzeitraums. Aufgrund des oben im Einzelnen dargestellten und wenig konkreten Inhalts des Bußgeldbescheids ist es auch ernsthaft in Betracht zu ziehen, dass die im Bußgeldbescheid festgestellten Verhaltensweisen keine nachteiligen Auswirkungen auf sachlich, zeitlich und räumlich von den Feststellungen umfasste Beschaffungsvorgänge hatte oder dass etwaige nachteilige Auswirkungen sich danach unterschieden, ob und wann von welchem Adressaten Lastkraftwagen bezogen wurden (vgl. hierzu auch LG Magdeburg, Urteil vom 08.01.2020 – 7 O 302/18, BeckRS 2020, 68, beck-online). Allein die Feststellung, dass nicht plausibel sei, dass sich die Kartellbeteiligten über Jahre vielfach und intensiv über Listenpreise und deren Erhöhung ausgetauscht haben, obwohl diesen Preisen keinerlei Bedeutung für die letztlich auf dem Markt erzielbaren Preise zu kommen soll (BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, Rn. 61 – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848), reicht nicht aus, um hieraus im Rahmen der originär tatrichterlichen Würdigung aller Umstände eine Schadenswahrscheinlichkeit im jeweiligen Einzelfall zu folgern.

87
c. Soweit die Klageparteien Sachverständigenbeweis dafür anbieten, dass der von ihnen behaupteten Schäden entstanden sind, handelt es sich um einen unzulässigen Ausforschungsbeweis, der einen nicht „aufs Geratewohl“ oder „ins Blaue hinein“ aufgestellten und prozessual erforderlichen Sachvortrag nicht ersetzen kann (vgl. hierzu BGH, Urteil vom 07. Februar 2019 – III ZR 498/16 –, Rn. 37, juris).

88
Im Rahmen der Feststellung eines kartellbedingten Schadens wird ein unmittelbarer Beweis einer Haupttatsache oder ihres Gegenteils nicht dadurch angetreten, dass für die Entstehung oder das Fehlen eines Schadens Sachverständigenbeweis angeboten wird (vgl. zum hier relevanten Beweismaß BGH, Urteil vom 28.1.2020 – KZR 24/17 –, Rn. 37 – Schienenkartell II = BGH, NJW 2020, 1430). Denn auch der Sachverständige wird die Frage, ob der von der Beklagten geforderte Preis einem hypothetischen Marktpreis entsprach, der sich ohne die Kartellabsprache eingestellt hätte, nur aufgrund einer sachverständigen Bewertung der gegebenen Anknüpfungstatsachen und einem darauf beruhenden Schluss von den vorliegenden Indizien auf die unter Beweis gestellte Haupttatsache beantworten können. Anknüpfungstatsachen, die über die bindenden Feststellungen der Kommission hinausgehen, tragen die Klageparteien nicht vor. Fehlender Sachvortrag kann aber nicht durch eine Begutachtung durch einen gerichtlichen Sachverständigen ersetzt werden.

89
d. Die Klageparteien können auch mit Hilfe des von ihr vorgelegten Gutachtens von L. vom 30.10.2017 (Anlage K15) kein hinreichend gewichtiges Indiz für eine Schadenswahrscheinlichkeit vorbringen. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der ergänzenden Ausführungen in der Stellungnahme vom 18.05.2022 (Anlage K17).

90
aa. Die Klägerinnen zu 1) und 6) haben ein wettbewerbsökonomisches Privatgutachten bei L. zur Feststellung kartellbedingter Schäden in Auftrag gegeben.

91
Das Parteigutachten vom 30.10.2017 ist so aufgebaut, dass einer Zusammenfassung des Gutachtens (Kapitel 1) und Ausführungen zu Hintergrund, Zielsetzung und Auftragsdurchführung, Erläuterungen zu dem von der Kommission festgestellten Kartell, zum europäischen Lkw-Markt und zur „Schadensvermutung“ folgen (Kapitel 2). Weiter setzt sich das Gutachten mit den Argumenten der Kartellanten auseinander (Kapitel 3). Dann folgen Ausführungen zur Kartellschadensanalyse (Kapitel 4) und zur für die

Gutachtenerstellung verwendeten Datenbasis, den Ergebnissen der ökonometrischen Analyse unter Erläuterung der verwendeten Erklärungsvariablen und der Regressionsergebnisse (Kapitel 5), es folgt die konkrete Schadensberechnung (Kapitel 6) sowie der Anhang (Kapitel 7). Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis pro Fahrzeug sei es zu einer kartellbedingten Preiserhöhung von 5.913,24 EUR gekommen. Im Jahr 2011 sei ein Nachlaufeffekt von 4.529,60 EUR eingetreten. Mit Einführung der Euronormen 4-6 seien die Preise für Lkw-Nutzfahrzeuge kartellbedingt deutlich gestiegen. Bei M. betrage der „Euronormschaden“ für „Euro 4“ 429,83 EUR, für „Euro 5“ 2.513,09 EUR und für „Euro 6“ 12.653,74 EUR. Der Schaden bei Daimler für die Einführung der „Euronorm 4“ betrage 569,11 EUR, für „Euro 5“ 2.674,82 EUR und für „Euro 6“ 12.905,24 EUR.

92
Auch die Gutachterin der Klageparteien kann sich mit ökonometrischen Methoden regelmäßig dem kontrafaktischen Szenario eines hypothetischen Wettbewerbspreises nur annähern. Die Plausibilität dieser Annäherung hängt dabei zum einen von der Genauigkeit und Validität der tatsächlichen Beobachtungen auf dem kartellierten und einem – zeitlichen, räumlichen oder sachlichen – Vergleichsmarkt und zum anderen davon ab, ob sich die Unterschiede zwischen den verglichenen Märkten mit hinreichender Zuverlässigkeit erfassen lassen. Daraus ergibt sich, dass ein Sachverständigengutachten weder die richterliche Gesamtwürdigung ersetzen kann noch die Vorlage eines solchen Gutachtens durch eine der Parteien diese Würdigung in der einen oder anderen Richtung präjudiziert. Die Vorlage eines Privatgutachtens verpflichtet den Tatrichter nicht in jedem Fall zur Einholung eines gerichtlichen Sachverständigengutachtens (vgl. BGH, Urteil vom 28.1.2020 – KZR 24/17 –, Rn. 48 – Schienenkartell II = BGH, NJW 2020, 1430). Die Kammer sieht sich hierzu im vorliegenden Fall nicht veranlasst.

93
bb. Der als Folge eines überhöhten Kartellpreises (sog. „overcharge“) beim Abnehmer entstandene Schaden ergibt sich aus der Differenz zwischen dem Preis, den der Geschädigte an den Schädiger tatsächlich gezahlt hat und dem Preis, der sich unter Wettbewerbsbedingungen ergeben hätte (vgl. Franck in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht, 6. Auflage 2020, § 33a Rn. 98). Diese Differenz muss von dem Geschädigten dargelegt und – sofern dies geschehen ist – bewiesen werden.

94
Der hypothetische Wettbewerbspreis ist niemals mit absoluter Gewissheit zu ermitteln (vgl. Hüschelrath u.a., Schadensermittlung und Schadensersatz bei Hardcore-Kartellen, S. 52; BGH, Urteil vom 28.1.2020 – KZR 24/17 –, Rn. 48 – Schienenkartell II = BGH, NJW 2020, 1430). Daher kann auch ein Sachverständiger die Frage, ob der vom Abnehmer geforderte Preis einem hypothetischen Marktpreis entsprach, der sich ohne eine Kartellabsprache eingestellt hätte, nur aufgrund einer sachverständigen Bewertung der gegebenen Anknüpfungstatsachen und einem hierauf beruhenden Schluss von den vorliegenden Indizien auf die unter Beweis gestellte Haupttatsache – den Kartellschaden – beantworten (BGH, Urteil vom 28.1.2020 – KZR 24/17 –, Rn. 37 – Schienenkartell II = BGH, NJW 2020, 1430).

95
Maßgeblich für die Kammer ist daher die Frage, ob die Berechnungen und Schlussfolgerungen des als qualifizierten Parteivortrag zu bewertenden Privatgutachtens von L. auf zutreffende Anknüpfungstatsachen gestützt wurden und ob sie inhaltlich widerspruchsfrei sind, weil nur dann aus den privatgutachterlichen Äußerungen ein Indiz für einen Kartellschaden bei der Klageparteien abgeleitet werden könnte. Diese Frage ist zum Nachteil der Klageparteien zu beantworten.

96
L. hat bereits den Inhalt und die Reichweite des streitgegenständlichen festgestellten Verhaltens nicht richtig erfasst. Es bestehen vorliegend Anhaltspunkte dafür, dass den Schlussfolgerungen Absprachen zugrunde gelegt wurden, die tatsächlich gar nicht getroffen wurden. Zudem hat die Auswertung der von der Beklagtenseite vorgelegten Privatgutachten durchgreifende Zweifel in Bezug auf die der ökonometrischen Analyse zugrundeliegenden Anknüpfungstatsachen hervorgebracht. In der Gesamtschau hat die Kammer nicht die Überzeugung gewonnen, dass mit Hilfe des Privatgutachtens ein Kartellschaden in irgendeiner Höhe dargelegt worden ist.

97
(1). Im Rahmen der ergänzenden Ausführungen im Gutachten vom 18.05.2022 listet die Gutach-terin auf Seiten 7 ff. des Gutachtens Verhaltensweisen auf, welche im Bußgeldbescheid vom 19.07.2016 nicht

festgestellt wurden. Sie beruft sich hierbei auf Erkenntnisse, welche sie aus der Akte der Europäischen Kommission, welche sie im Rahmen eines Rechtsstreits vor dem Competition Appeal Tribunal in London einsehen konnte, gewonnen hat (Seite 7 des Gutachtens). Diese Erkenntnisse legt die Gutachterin auf Seiten 13 ff. des Gutachtens näher dar. Über die Entscheidung der Kommission hinaus, seien u.a. regelmäßig Nettopreise ausgetauscht und koordiniert worden (Seite 14 des Gutachtens). Ebenfalls habe es über die Bußgeldentscheidung hinausgehende Abreden zur Einführung der Euronormen gegeben (Seite 20 des Gutachtens). Diese Erkenntnisse seien nach Auffassung der Gutachterin im Rahmen der umfassenden Gesamtwürdigung bestätigend einzubeziehen, auch wenn sie nicht von der Bindungswirkung erfasst sein sollten (Seite 13 des Gutachtens).

98
Diese Auffassung ist rechtsfehlerhaft. Die Bindungswirkung der Entscheidung der Europäischen Kommission beschränkt sich in sachlicher Hinsicht auf den Tenor und die Feststellungen in den tragenden Gründen (vgl. Lübbig in: MüKo zum Wettbewerbsrecht, 4. Auflage 2022, § 33b Rn. 7). Eine Ausdehnung der Bindungswirkung auf den gesamten Akteninhalt findet nicht statt. Auch wurden die tatsächlichen Ausführungen insoweit von den Beklagten bestritten (vgl. Seiten 15 ff. des Schriftsatzes der Beklagten zu 2) bis 4) vom 07.11.2022).

99
Soweit sich die Klageparteien auf Umstände berufen, welche in der sog. Scania-Entscheidung der Europäischen Kommission festgestellt wurden (vgl. Schriftsatz der Klageparteien vom 19.05.2022, dort Seite 16), entfalten diese Feststellungen im Hinblick auf die hiesigen Beklagten keine Bindungswirkung.

100
(2). Wenn in dem Privatgutachten vom 30.10.2019 zu den Auswirkungen des festgestellten Verhaltens Stellung genommen wird, ist diesen Ausführungen nicht zu folgen, weil sie von einer „Absprache Bruttolistenpreisen“ (Seiten 1, 3 und 11 des klägerischen Gutachtens vom 30.10.2019) bzw. der „Koordinierung der Bruttolistenpreise“ (Seite 11 des klägerischen Gutachtens vom 30.10.2019) ausgehen und hierbei nicht in hinreichender Weise zwischen Bruttolisten- und Nettopreisen differenzieren.

101
Festgestellt hat die Kommission kein Koordinierungsziel bezogen auf die Nettopreise. Lediglich punktuell („in some cases“) ist es auch zu Vereinbarungen über konkrete Preise gekommen. Zu der Tatsache, wie diese Vereinbarungen aber jeweils konkret aussahen und wie sie sich konkret ausgewirkt haben, verhalten sich weder Parteivortrag noch das Gutachten. Die Feststellung einer flächendeckenden, die Marktpreise betreffenden Absprache, und Koordination, wie von der Gutachterin unterstellt, ergibt sich hieraus gerade nicht. Das Gutachten führt aus, dass auf eine Abstimmung der Bruttolistenpreise „ceteris paribus“ folge, dass hiermit auch die von den Kunden gezahlten Nettopreise kartellbeeinflusst seien (Seiten 11 und 19 des klägerischen Gutachtens vom 30.10.2019). Das klägerische Gutachten unterstellt dabei aber, dass es einen stabilen und eindeutigen (wörtlich zwangsweisen, vgl. Seite 19 des klägerischen Gutachtens vom 30.10.2019) Zusammenhang zwischen den Brutto- und Nettopreisen gab. Ein solcher Zusammenhang würde konstante oder transparent vorhersehbare Rabatte voraussetzen, deren Höhe insbesondere nicht von den Bruttolistenpreisen beeinflusst wird. Eine systematische Abstimmung zu den Rabatten hat die Kommission aber nicht festgestellt. Auch der BGH (BGH, Urteil vom 11. Dezember 2018 – KZR 26/17, Rn. 47 – Schienenkartell = BGH; NJW 2019, 661) geht davon aus, dass kein „systematischer“ Zusammenhang besteht, sondern dieser lediglich variabel ist.

102
In dem Privatgutachten der E. economics vom 06.01.2022 (Anlage GL25) sowie deren Plausibilitätsgutachten vom 21.03.2021 (Anlage GL27) wird dargestellt, dass es nicht zu einer nachvollziehbaren Angleichung der Bruttolistenpreiserhöhungen unter den Kartellanten gekommen sei und dass insbesondere ein Zusammenhang zwischen ausgetauschten Bruttolistenpreisänderungen und tatsächlichen Nettopreisänderungen nicht ersichtlich sei (Seite 8 f. des Gutachtens vom 06.01.2022 und Seiten 79 ff. des Gutachtens vom 21.03.2021).

103
Auch die Entwicklung der Marktanteile hätte sich vor und nach dem Kartell gleichermaßen volatil gezeigt (Seiten 10 f. des Gutachtens vom 06.01.2022 und Seiten 85 ff. des Gutachtens vom 21.03.2021), was einer effektiven Koordinierung widerspricht. Diesen fehlenden Zusammenhang zwischen Bruttolistenpreisen und

Kundenpreisen hat die Beklagte zu 1) nachvollziehbar mit dem großen Gestaltungsspielraum des Absatzmittlers bei Verhandlungen über Kundennettopreise erklärt (vgl. auch LG Magdeburg Urt. v. 8.1.2020 – 7 O 302/18, Rn. 28).

104
Das klägerische Privatgutachten erklärt nicht nachvollziehbar einen zwingenden tatsächlichen Zusammenhang zwischen Bruttolisten- und Nettopreisen. Die Heterogenität des angesprochenen Produkts wird nicht in den Blick genommen. Eine Koordinierung der Nettopreise über Bruttolistenpreise setzt eine Abstimmung zu den Rabatten voraus. Da es, wie die Entscheidung der Kommission feststellt, aber keine systematische Abstimmung zu den Rabatten gab, wurden auch die Nettopreise nicht koordiniert. E. economics stellt hingegen plausibel dar, dass es auf dem Lkw-Markt keinen vorhersehbaren Zusammenhang zwischen den ausgetauschten Bruttolistenpreisänderungen und etwaigen tatsächlichen Nettopreisänderungen gab (Seiten 72 ff. des Gutachtens der Beklagten vom 21.03.2021). Auch der BGH hat lediglich einen variablen, nicht systematischen, Zusammenhang (BGH, Urt. v. 23.9.2020 – KZR 35/19, Rn. 47) angenommen. Dies sei nach dem Gutachten der Beklagtenseite den ökonomischen Besonderheiten des Lkw-Marktes geschuldet: Lkw seien hochkomplexe Produkte mit zahllosen Kombinationsmöglichkeiten von Merkmalen und Ausstattungen und heterogenen Kundentypen. Der Lkw-Markt sei stark segmentiert. Im Kartellzeitraum habe es in der Lkw-Branche zudem mehrere bedeutende Veränderungsprozesse gegeben (zum Beispiel technologische Weiterentwicklungen und die Finanz- und Wirtschaftskrise), die das Erreichen einer Koordinierung unwahrscheinlich gemacht hätten (vgl. zur Preisrelevanz einer tatsächlichen Koordinierung Rn. 76 ff. der Leitlinien der Europäischen Kommission zur Anwendbarkeit von Artikel 101 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf Vereinbarungen über horizontale Zusammenarbeit, 2011/C 11/01). Regelmäßige zusätzliche Elemente des Lkw-Erwerbs wie zusätzliche Produkte und Dienstleistungen (u.a. Aufbauten, Service- und Garantieverträge, Leasing- und Buyback-Verträge) wirkten ebenfalls auf den Wettbewerb zwischen den Lkw-Herstellern ein und machten eine Koordinierung auf Basis des Austauschs von Bruttolistenpreisen wenig plausibel. Nachlässe sind somit heterogen, weil sie von den Verhältnissen des jeweiligen Wettbewerbs abhängen. E. hat dokumentiert, dass sich der Wettbewerb national/lokal sowie im Hinblick auf die Kunden und das jeweilige Marktsegment erheblich unterscheidet.

105
Das klägerische Gutachten hingegen beschränkt sich auf die Annahme, dass die Erhöhung von Bruttolistenpreisen zwangsweise zur Erhöhung der Nettoendkundenpreise führt. Die gesamte gutachterliche Analyse stützt sich auf die – gerade zu belegende – Annahme, dass es sicher zu einem kartellbedingten Schaden gekommen ist („Ob“ des Schadens) und setzt sich im Wesentlichen nur mit der Frage auseinander, wie hoch ein zu unterstellender Schaden sei. Dem Gutachten fehlt eine Analyse, die zeigt, wie die festgestellten Verhaltensweisen überhaupt zu erhöhten Kundennettopreisen hätte führen sollen.

106
Dieser Mangel wird auch durch die ergänzenden Ausführungen im Gutachten vom 18.05.2022 nicht beseitigt. Die Auffassung, dass selbst ein reiner Informationsaustausch eine Schädigung zur Folge gehabt hätte (Seiten 33 ff. des Gutachtens), ist nicht plausibel dargelegt. Gerade der apodiktischen Behauptung, dass ein Unternehmen, welches die Information erhält, dass andere Unternehmen den Preis erhöhen, ebenfalls den Preis erhöhen wird (Seite 34 des Gutachtens) kann nicht in dieser Absolutheit gefolgt werden, da für die Preisbildung ein Bündel von Faktoren relevant sein kann (Angebot und Nachfrage, Marktanteil etc.). Auch führt die Gutachterin selbst aus, dass die Erhöhung von Bruttolistenpreisen, welche auf der Führungsebene beschlossen wird, auf den nachgelagerten Ebenen wieder ausgeglichen werden kann (Seite 37 des Gutachtens). Ob und in welchem Umfang dies vorliegend erfolgt ist, wird nicht näher beleuchtet. Letztlich beschränkt sich die Gutachterin wiederum auf die Behauptung, dass sich eine Erhöhung der Bruttolistenpreise zwangsweise auf alle Endpreise auswirkt (Seite 80 des Gutachtens). Soweit das klägerische Gutachten die sog. Effizienzmarkthypotheke von Eugene Fama heranzieht, wird lediglich zitiert, dass relevante Informationen über einen Markt das Verhalten von Marktteilnehmern immer beeinflussen. Nicht dargelegt wird, welche Informationen das Verhalten aus welchen Gründen wie beeinflussen. Auch die vom klägerischen Gutachten herangezogene Aussage von Doyle und Snyder beschränkt sich lediglich die Behauptung, dass ein Unternehmen, welches die Information erhält, dass andere Unternehmen die Preise erhöhen, ebenfalls den Preis erhöhen wird. Diese pauschale Behauptung ist nicht plausibel und lässt alle anderen relevanten Marktfaktoren außer Acht. Der zuletzt herangezogene

Erklärungsansatz über das sog. Harrington-Modell (Seite 35 ff. des Gutachtens) überzeugt ebenfalls nicht, weil es die preisbildenden Faktoren (insbesondere etwaige Rabattierungen) im Rahmen der Verhandlungen zwischen Verkäufer und Endkunden außer Acht lässt.

107
Soweit die Gutachterin in ihrem ergänzenden Gutachten vom 18.05.2022 ausführt, der Schaden sei entsprechend der Entscheidung des BGH vom 23.09.20202 KZR 35/19 (LKW-Kartell I) zu vermuten (Seite 11 ff. des Gutachtens), verkennt sie die Bedeutung der tatsächlichen Vermutung. Die tatsächliche Vermutung hat im vorliegenden Fall – wie oben ausgeführt – keine ausreichende Aussagekraft, um von einem kartellbedingten Schaden ausgehen zu können. Dies beruht im Wesentlichen auf den wenig konkreten Feststellungen der Kommission zu Umfang und Inhalt der Absprachen der Kartellanten. Die tatsächliche Vermutung kann die Klageparteien daher nicht davon entbinden, einen Schaden schlüssig darzulegen.

108
(3). Auch der nach dem klägerischen Gutachten vom 30.10.2019 angenommene „Euronormschaden“ wird nicht plausibel dargelegt. Insoweit geht die Gutachterin unzutreffend davon aus, dass die Weitergabe der Kosten, die aus der Erfüllung der verschiedenen Abgasnormen entstehen, vereinbart worden und hierdurch zwingend eine Preiserhöhung eingetreten sei (Seite 60 des Gutachtens).

109
Dies ergibt sich aus den Feststellungen der Kommission nicht (vgl. hierzu LG Stuttgart, Urteil vom 07.02.2022, Az.: 53 O 275/21). Hinsichtlich Euro 3 wird festgestellt, dass die Beteiligten am 06.04.1998 vereinbart hätten, dass Lkw, die mit Euro 3 konform sind, erst dann angeboten werden sollten, wenn sie gesetzlich dazu gezwungen werden. Es sei außerdem eine Bandbreite für den Aufschlagpreis für Euro-3-konforme Lkw vereinbart worden (Kommissionsentscheidung, Rz. 52). In Bezug auf Euro 4 ist ohne weitere Konkretisierung festgestellt, dass Gespräche stattgefunden hätten, die die Preise und Modalitäten der Einführung der Abgasnorm Euro 4 betroffen hätten und die den bisherigen Gesprächen über die Euro-3-konformen Lkw ähnelten (Kommissionsentscheidung, Rn. 54). Weiterhin ist allgemein festgestellt, dass sich der Austausch über die neuen Emissionsstandardtechnologien über die Jahre fortsetzte (Kommissionsentscheidung, Rn. 57), ohne dass weitere Inhalte dieses Austauschs bekannt gegeben werden. Es wird lediglich festgestellt, dass bei Treffen am 12.04.2006 und 12./13.03.2008 die Preiserhöhungen für die Abgasnormen Euro 4. und Euro 5 Gegenstand gewesen seien (Kommissionsentscheidung, Rn. 59). Hieraus kann nicht auf einen Inhalt hinsichtlich dieser Gespräche geschlossen werden und erst recht nicht darauf, dass hinsichtlich Euro 5 Vereinbarungen geschlossen wurden. Insgesamt ist daher lediglich in Bezug auf Euro 3 festgestellt, dass eine Vereinbarung über die Durchreichung von Entwicklungskosten getroffen wurde. Hierbei wurde jedoch lediglich eine Bandbreite (“range“) vereinbart, deren konkreter und für die Preisgestaltung relevanter Inhalt im Bußgeldbescheid nicht mitgeteilt wird. Es wird noch nicht einmal festgestellt, ob sich das obere Ende der Bandbreite überhaupt oberhalb der tatsächlich angefallenen Zusatzkosten oder der üblichen, auch ohne Absprachen zu erwartenden Weiterwälzungsraten bewegte. Welche Vereinbarung über Euro 4 getroffen wurde, ergibt sich aus diesen Feststellungen nicht, da diese lediglich als “ähnlich“ bezeichnet werden, ohne auszuführen, worin die Abweichung lieg.

110
Bleibt also festzuhalten, dass lediglich hinsichtlich der Euro 3 Norm eine tatsächliche Vereinbarung zwischen den Kartellanten getroffen wurde. Insoweit konnte das klägerische Gutachten jedoch gerade keinen negativen Preiseffekt feststellen (Seiten 49 und 60 des klägerischen Gutachtens). Hinsichtlich der fehlenden Feststellung eines Schadens bei der Einführung der Euro 3 Norm beschränkt sich die Gutachterin auf die Behauptung, dass die Preise im Wettbewerb hätten noch stärker fallen können. Eine gutachterliche Würdigung, ob es tatsächlich zu Preiseffekten gekommen ist, unterbleibt. Die fehlende Schadensfeststellung spricht entweder gegen die Effektivität des Kartells oder gegen eine künstliche Überhöhung der weitergewälzten Kosten (vgl. auch LG Stuttgart, Urteil vom 07.02.2022, Az.: 53 O 275/21). Es bestehen daher auch erhebliche Zweifel, ob es bei Einführung der Euronormen 4-6 zu einer kartellbedingten Preiserhöhung gekommen ist, da insoweit eine konkrete Vereinbarung der Kartellanten nicht festgestellt werden konnte. Eine plausible Erklärung des Preisrückgangs hinsichtlich der Euronorm 3, bleibt das Gutachten schuldig.

111
Nicht nachvollziehbar ist ferner die These, ein Vergleich mit dem Pkw- und Omnibusmarkt belege, dass die Einführung der Euronormen auf dem Lkw-Markt zu kartellbedingten Preiserhöhungen geführt hat (Seiten 38 ff. des Gutachtens vom 18.05.2022). Das klägerische Gutachten erläutert nicht, inwieweit sich Lkw-Markt, Omnibus-Markt und Pkw-Markt ähneln oder ggf. unterscheiden und warum bei bestehenden Unterschieden, diese nicht zum Tragen kommen.

112
(4). Aber auch die von der klägerischen Gutachterin vorgenommene Berechnung eines Bruttolistenpreisschadens der Höhe nach (durchschnittlicher Preisaufschlag von 5.913,24 EUR bzw. 4.529,60 EUR je Fahrzeug unabhängig von Hersteller, Herstellungsjahr, Verkaufszeitpunkt und Fahrzeugklasse) ist nicht nachvollziehbar. Die heterogenen Preisverläufe für einzelne Fahrzeugtypen und bei einzelnen Kunden und Kundentypen werden im klägerischen Gutachten nicht berücksichtigt.

113
(5). Zu den grundlegenden Schwächen der von der Klagepartei vorgenommenen Vergleichsmarktbetrachtung (Bl. 27 ff. des klägerischen Gutachtens) gehört, dass solche Betrachtungen den tatsächlichen Wirkmechanismus des Kartells und die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts außer Acht lassen. Nach der Rechtsprechung des BGH ist jedoch eine Wirkweise des Kartells im konkreten Fall darzulegen (BGH, Urteil vom 23. September 2020 – KZR 35/19 –, Rn. 65 ff. – Lkw-Kartell = BGH, NJW 2021, 848). Ein Kunden- und Gebietsaufteilungskartell, ein gegen Art. 101 AEUV verstoßender Informationsaustausch, ein Vertikalverstoß und ein Ausbeutungsmissbrauch können methodisch nicht vollkommen gleich behandelt werden. Gerade bei relativ komplexen Verstößen wie den hier vorliegenden kartellrechtswidrigen Verhaltensweisen gehört zu einer belastbaren ökonomischen Schadensschätzung auch eine plausible Erklärung des zugrunde gelegten Wirkmechanismus (vgl. Weitbrecht, WuW 2020, 257 (259)). Hierzu kann dem Privatgutachten nichts Überzeugendes entnommen werden.

114
Nicht nachvollziehbar ist ferner der genaue Zeitraum des herangezogenen Vergleichsmarktes. Mit Schriftsatz vom 31.10.2019 (dort Seite 33) tragen die Klägerinnen vor, dass die regelmäßigen Abstimmungen der Bruttolistenpreise zumindest bis zum 19.07.2016 fortgeführt worden seien. L. nimmt demgegenüber an, dass in diesem Zeitpunkt hinsichtlich der Bruttolistenpreise bereits wieder normaler Wettbewerb herrschte.

115
(6). Den Klageparteien ist es nach alledem nicht gelungen, mit einer deutlich überwiegenden, auf gesicherter Grundlage beruhenden Wahrscheinlichkeit die Herleitung eines Schadens zu begründen. Die privatsachverständige Bewertung kann die Kammer nicht von einem weiteren Indiz für das Vorliegen eines Schadens überzeugen. Die Klageparteien stützen ihre Klagen im Wesentlichen auf die bindend festgestellten Tatsachen des Bußgeldbescheids der Kommission und bewertet diese hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Marktpreis anders als die Kammer. Die Klägerinnen tragen darüber hinaus keine relevanten Anknüpfungstatsachen vor, die im Rahmen der Würdigung der Kammer von Bedeutung sein können. Es obliegt aber den Klageparteien Indizien für eine Schadensannahme vorzutragen, bevor es Aufgabe der Beklagten ist, dies in Frage zu stellen. Die Kammer sieht im Rahmen ihres tatrichterlichen Ermessens nach den in der Schienenkartell-II-Entscheidung des BGH genannten Maßstäben (BGH, Urteil vom 28.1.2020 – KZR 24/17 –, Rn. 47 – Schienenkartell II = BGH, NJW 2020, 1430) davon ab, ein gerichtliches Sachverständigengutachten zu erholen. Es ist prozessrechtlich nicht vorgesehen, einen fehlenden Tatsachenvortrag, der die Klage erst schlüssig begründen könnte, durch Einholung eines gerichtlichen Sachverständigengutachtens im Rahmen eines dann vorliegenden Ausforschungsbeweises zu ersetzen.

III.

116
Die Klägerinnen begehren ferner die Herausgabe des ungeschwärzten Bußgeldbescheides der Europäischen Kommission, weil die geschwärzten Stellen Informationen enthielten, welche dazu dienlich seien, den Schadensersatzanspruch der Klägerinnen dem Grunde und der Höhe nach weiter substantiieren und beweisen zu können. Dies betreffe die Schwärzungen in den Randnummern 24 ff., 49 ff. 57 ff., 112 ff., und 116 ff. der Bußgeldentscheidung.

117
Die Klageparteien haben keinen Anspruch auf Vorlage des vollständigen und ungeschwärzten Beschlusses der Europäischen Kommission vom 19.07.2016 gemäß §§ 89b, 33g GWB i.V.m. § 142 ZPO. Eine Entscheidung über diesen Anspruch konnte auch im Wege des Endurteils ergehen, § 89b Abs. 3 GWB eröffnet lediglich die Möglichkeit eines Zwischenurteils, schreibt ein solches jedoch nicht vor.

118
1. § 89b GWB ist entgegen der Auffassung der Beklagten zu 1) in zeitlicher Hinsicht auf den hiesigen Rechtsstreit anwendbar. Dies ist in § 186 Abs. 4 GWB mit der 10. GWB-Novelle klargestellt worden. Der Seitens der Beklagten zu 2)-4) zitierte Beschluss des OLG Düsseldorf vom 03.04.2018 ist überholt (vgl. hierzu auch Makatsch/Kacholdt in: MüKo/Wettbewerbsrecht, 4. Auflage 2022, § 33g Rn. 181 ff.).

119
2. Nach § 33g Abs. 1 ist derjenige, der im Besitz von Beweismitteln ist, die für die Erhebung eines auf Schadensersatz gerichteten Anspruchs nach § 33a Abs. 1 erforderlich sind, verpflichtet, sie demjenigen herauszugeben, der glaubhaft macht, einen solchen Schadensersatzanspruch zu haben, wenn dieser die Beweismittel so genau bezeichnet, wie dies auf Grundlage der mit zumutbarem Aufwand zugänglichen Tatsachen möglich ist.

120
Die herauszugebenden Beweismittel müssen für die Erhebung des auf Schadensersatz gerichteten Anspruchs erforderlich sein, d.h. sie müssen mit Blick auf den formalen Beweiszweck zum Beweis der Tatsache dienen, auf die ein Merkmal des Schadensersatzanspruchs gestützt werden soll. Dabei ist die Erforderlichkeit jeweils mit Blick auf das Tatbestandsmerkmal zu beurteilen, für das der Gegenstand der Offenlegung relevant sein soll. (Makatsch/Kacholdt in: MüKo/Wettbewerbsrecht, 4. Auflage 2022, § 33g Rn. 29). Liegt eine bestands- bzw. rechtskräftige wettbewerbsbehördliche oder kartellgerichtliche Entscheidung vor, beschränkt sich der Auskunfts- und Herausgabeanspruch wegen der Bindungswirkung des § 33b GWB regelmäßig auf Informationen zur Bestimmung und zum Nachweis des Schadens (Makatsch/Kacholdt in: MüKo/Wettbewerbsrecht, 4. Auflage 2022, § 33g Rn. 32). Ausgeschlossen kann die Erforderlichkeit eines Beweismittels im Einzelfall sein, wenn der Anspruchsteller das Beweismittel auch auf andere Weise als vom Anspruchsgegner erlangen kann, oder wenn er sich alternativ auf ein anderes Beweismittel stützen könnte (Makatsch/Kacholdt in: MüKo/Wettbewerbsrecht, § 33g Rn. 38).

121
Die Klägerinnen haben die Erforderlichkeit der begehrten Informationen für die Erhebung eines Schadensersatzanspruchs nicht dargelegt. Hinsichtlich der Schwärzung in Randnummer 24 des Bußgeldbescheides geht es lediglich um den Marktanteil der Adressaten des Bußgeldbescheids im Hinblick auf mittelschwere und schwere Lkw. Diese Marktanteile wurden durch die Beklagten bereits dargelegt (Seiten 22 ff. der Klageerwiderung der Beklagten zu 1) vom 22.05.2018). In den Randnummern 49 ff. und 57 ff. finden sich Schwärzungen lediglich in den Fußnoten der Bußgeldentscheidung. Es ist nicht ersichtlich, inwieweit diese Informationen zur Erhebung des Schadensersatzanspruchs dienlich sind.

122
Die Schwärzung in Randnummer 116 betrifft wiederum die Markanteile der Kartellanten.

123
Die Randnummern 112 und 113 betreffen lediglich Erläuterungen zur Festsetzung der Geldbußen. Die Schwärzungen in der in Randnummer 113 befindlichen Tabelle enthalten angaben zum europaweiten Umsatz der Kartellanten, welcher für die Berechnung der Geldbuße herangezogen wurde. Für das Gericht ist nicht nachvollziehbar, inwieweit diese Angaben zur Bestimmung und zum Nachweis des Schadens geeignet sind.

IV.

124
Der im Rahmen der mündlichen Verhandlung durch die Klagepartei gestellte Antrag auf Nachlass einer Schriftsatzfrist zu den Schriftsätzen der Beklagten vom 02. bzw. 07.11.2022 war nicht zu gewähren. Eine Schriftsatzfrist nach § 283 ZPO ist nicht zu gewähren, wenn das Vorbringen, zu welchem Stellung genommen werden soll, nicht entscheidungserheblich ist (Bacher in: BeckOK/ZPO, 46. Edition, Stand:

01.09.2022, § 283 Rn. 6). Die Klage war vorliegend bereits deshalb abzuweisen, weil ein kartellbedingter Schaden durch die Klageparteien nicht plausibel dargelegt wurde.

V.

125
Eine Wiedereröffnung der Verhandlung nach § 156 Abs. 2 Nr. 1 ZPO ist nicht veranlasst. Danach hat das Gericht die Wiedereröffnung insbesondere anzuordnen, wenn es einen entscheidungserheblichen und rügbaren Verfahrensfehler (§ 295 ZPO), insbesondere eine Verletzung der Hinweis- und Aufklärungspflicht (§ 139 ZPO) oder eine Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör feststellt.

126
Die Einholung eines gerichtlichen Sachverständigengutachtens war – wie dargelegt – entbehrlich, weil die Klageparteien bereits einen kartellbedingten Schaden nicht schlüssig dargestellt haben. Die seitens der Klageparteien zitierte Entscheidung des BGH (NJW 2015, 1311) ist auf den hiesigen Fall daher nicht übertragbar. Die Schlüssigkeitsprüfung ist ureigenste Aufgabe des Gerichts selbst, welche nicht auf Gutachter übertragen werden kann.

127
Soweit die Klageparteien rügen, dass das Gericht keine klaren Hinweise zu den Mängeln der klägerischen Gutachten erteilt hat, ist festzustellen, dass eine entsprechende Hinweispflicht nicht besteht. Nach § 139 Abs. 2 Satz 1 ZPO darf das Gericht auf einen Gesichtspunkt, den eine Partei erkennbar übersehen oder für unerheblich gehalten hat, seine Entscheidung nur stützen, wenn es darauf hingewiesen und Gelegenheit zur Äußerung geben hat. Hinweise nach § 139 Abs. 2 ZPO müssen nur dann und nur soweit erteilt werden, als sie erforderlich sind (von Selle in: BeckOK/BGB, 46. Edition, Stand 01.09.2022, § 139 Rn. 35). Vorliegend sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass die Parteien das Erfordernis der schlüssigen Darlegung eines kartellbedingten Schadens übersehen oder für unerheblich gehalten haben. Im Gegenteil haben sowohl die Klageparteien als auch die Beklagtenparteien umfangreiche Gutachten zu dieser Fragestellung bei ihren Privatgutachtern in Auftrag gegeben und im Prozess vorgelegt. Das Gericht ist nicht verpflichtet, die Klarparteien vor Erlass einer Entscheidung auf sämtliche Mängel der klägerischen Privatgutachten hinzuweisen.

VI.

128
Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 100, 269 Abs. 3 Satz 2 ZPO. Auch im Hinblick auf die Klagerücknahmen der Klageparteien zu 2) bis 4) und 7) bis 9) war eine einheitliche Kostenentscheidung zu treffen.

129
Die Kostenhaftung richtet sich vorliegend nach der Beteiligung am Rechtsstreit, § 100 Abs. 2 ZPO. Das Maß der Beteiligung richtet sich nach dem Streitwert der jeweils gestellten Klageanträge.

130
Die Klageparteien zu 1), 5) und 6) haben zuletzt konkret bezifferte Zahlungsanträge und noch ergänzende Feststellungsanträge gestellt. Die Klageparteien zu 2) bis 4) und 7) bis 9) haben bis zum Zeitpunkt der jeweiligen Klagerücknahmen lediglich Anträge auf Feststellung der Schadensersatzpflicht gestellt. Hinsichtlich der Bewertung der Feststellungsanträge der Klageparteien zu 7) zieht die Kammer die Anzahl der geltend gemachten kartellbefangenen Erwerbsvorgänge (vgl. Anlagen K12 und K23) und den hierauf nach dem klägerischen Gutachten entfallenden Schadensbetrag (15.550,40 EUR) heran. Berücksichtigt wird hierbei ferner ein bei Feststellungsanträge in der Regel vorzunehmender Abschlag in Höhe von 20% (vgl. BGH, Beschluss vom 15.09.2020 – VI ZR 238/20 = BeckRS 2020, 26875).

131
Hinsichtlich der Feststellungsanträge der Klägerinnen zu 2)-3) und 8) ist eine Bewertung anhand der Erwerbsvorgänge nicht möglich, da entsprechende Erwerbsvorgänge von den Klägerinnen nicht vorgetragen wurden (vgl. Anlagen K12, K22 und K23). Die Kammer bewertet die jeweiligen Feststellungsanträge mit je 10.000,00 EUR. Zur Schätzung des Streitwertes berücksichtigt die Kammer hierbei, dass laut klägerischen Gutachten Bruttolistenpreisschäden in Höhe von 5.913,24 EUR bzw. 4.529,60 EUR und Euronormschäden in der Spanne von 429,83 bis 12.905,24 EUR eingetreten seien.

132
Hinsichtlich der Klägerinnen zu 4) und 9) wurde jeweils ein Erwerbsvorgang dargestellt (vgl. Anlagen K12, K22 und K23). Die zugehörigen Feststellungsanträge bewertet die Kammer ebenfalls mit 10.000,00 EUR.

133
Unter Berücksichtigung der vorgenannten Maßstäbe ergibt sich folgende Kostenverteilung:

	Wert Zahlungsantrag in EUR	Wert Feststellungsantrag in EUR
Zahlungsantrag Klägerin zu 1) – B. GmbH & Co. KG	214.340,92	-
Feststellungsantrag Klägerin zu 1)	-	10.000,00
Feststellungsantrag Klägerin zu 2) – B. GmbH & Co. KG	-	10.000,00
Feststellungsantrag Klägerin zu 3) – B. Grundstücks GmbH	-	10.000,00
Feststellungsantrag Klägerin zu 4) – S. N. GmbH	-	10.000,00
Zahlungsantrag Klägerin zu 5) – W. GmbH & Co.KG	54.423,41	-
Feststellungsantrag Klägerin zu 5)	-	10.000,00
Zahlungsantrag Klägerin zu 6) – M. u. M.-H. GbR	62.586,03	-
Feststellungsantrag Klägerin zu 6)	-	10.000,00
Feststellungsantrag Klägerin zu 7) – R. GmbH	-	15.550,40
Feststellungsantrag Klägerin zu 8) – R. G. GmbH	-	10.000,00
Feststellungsantrag Klägerin zu 9) – W. K. GmbH & Co. KG	-	10.000,00
Summe	331.350,36	95.550,40
Gesamt	426.900,76	
Anteil am Gesamtstreitwert		
Klägerin zu 1)	54%	
Klägerin zu 2)	2%	
Klägerin zu 3)	2%	
Klägerin zu 4)	2%	
Klägerin zu 5)	15%	
Klägerin zu 6)	17%	
Klägerin zu 7)	4%	
Klägerin zu 8)	2%	
Klägerin zu 9)	2%	

134
Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 709 Satz 2 ZPO. § 89a Abs. 3 GWB ist nicht anzuwenden, da ein Nebenintervenient einer Hauptpartei im hiesigen Verfahren nicht beigetreten ist.

135
Die Entscheidung über den Streitwert beruht auf § 3 ZPO.