



# Landgericht Hannover

## Beschluss

13 O 24/19

---

In dem Rechtsstreit

Landkreis Northeim, vertreten durch die Landrätin, Medenheimer Str. 6/8, 37154  
Northeim

- Klägerin -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Prof. Dr. Bernd Rohlfing und Kollegen, Große Breite 1, 37077 Göttingen, Geschäftszeichen: LK Northeim ./.. Daimler be/fr

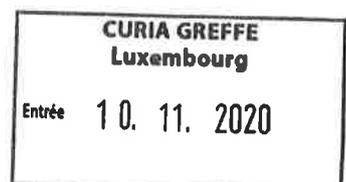
gegen

Daimler AG, vertreten durch den Vorstand, Mercedesstr. 137, 70327 Stuttgart

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte und Rechtsanwältinnen Gleiss, Lautenschlagerstr. 21, 70173 Stuttgart, Geschäftszeichen: UDe/SRu/LSM/cab 70659-18



hat das Landgericht Hannover – 13. Zivilkammer – durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht Fischer, den Richter am Landgericht Recker und den Richter Hacker am 19. Oktober 2020 beschlossen:

**1. Dem Gerichtshof der Europäischen Union wird gemäß Art. 267 Abs. 1 lit. b), Abs. 2 AEUV folgende Frage zur Auslegung der Handlungen der Organe der Union vorgelegt:**

**Ist der in dem Verfahren nach Artikel 101 AEUV und Artikel 53 des EWR-Abkommens (Sache AT.39824 – Lastkraftwagen) ergangene Beschluss der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 19. Juli 2016 - C(2016) 4673 final - dahingehend auszulegen, dass auch Sonder- / Spezialfahrzeuge, insbesondere Müllfahrzeuge, von den Feststellungen dieser Kommissionsentscheidung erfasst sind.**

**2. Das Verfahren wird bis zur Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union über die Vorlagefrage zu 1. ausgesetzt.**

**3. Dieser Beschluss ist unanfechtbar.**

### **Gründe**

- [1] 1. Die Vorlage zum Europäischen Gerichtshof erfolgt gemäß Art. 267 Abs. 1 lit. b), Abs. 2 AEUV.
- [2] a. Dem vorgelegten Verfahren liegt folgender Sachverhalt zu Grunde (Art. 94 lit. a) EuGHVerfO):
- [3] Der Kläger ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts und erwarb nach jeweils vorausgegangen öffentlichen Ausschreibungen von der Beklagten, einem weltweit tätigen Automobilkonzern, der unter anderem Lastkraftwagen entwickelt, produziert und vermarktet, mit Auftrag vom 19. Juni 2006 ein komplettes Müllfahrzeug zum Preis von 146.740,00 € und mit Auftrag vom 10. Dezember 2007 ein komplettes Müllfahrzeug zum Preis von 146.586,58 €.

[4] Mit dem Beschluss vom 19. Juli 2016, der unter anderem an die Beklagte gerichtet ist (vgl. dazu in der Zusammenfassung des Beschlusses der Kommission, Amtsblatt der Europäischen Union 2017/C 108/05 – DE – vom 06. April 2017 unter 1. Einleitung (2)), stellte die Kommission der Europäischen Gemeinschaften ein kartellrechtswidriges Verhalten verschiedener Unternehmen, unter anderem auch der Beklagten fest (vgl. dazu in der Zusammenfassung des Beschlusses der Kommission, Amtsblatt der Europäischen Union C 108/6 – DE – vom 06. April 2017 unter 2.2. Adressaten und Dauer (7)). Dort heißt es:

[5] „2.3. Zusammenfassung der Zuwiderhandlung:“

„Von der Zuwiderhandlung betroffen sind Lastkraftwagen zwischen 6 und 16 Tonnen („mittelschwere Lastkraftwagen“) sowie Lastkraftwagen über 16 Tonnen („schwere Lastkraftwagen“), wobei es sich sowohl um Solofahrzeuge als auch um Sattelzugmaschinen handelt (im Folgenden werden mittelschwere und schwere Lastkraftwagen gemeinsam als „Lastkraftwagen“ bezeichnet) (<sup>1</sup> Ausgenommen Lastkraftwagen für militärische Zwecke). Nicht betroffen sind der Kundendienst, andere Dienstleistungen und Garantien für Lastkraftwagen, der Verkauf von gebrauchten Lastkraftwagen und jegliche anderen Waren oder Dienstleistungen.“

[6] Im englischen Text des Beschlusses (veröffentlicht am 30. Juni 2020 unter [https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case\\_details.cfm?proc\\_code=1\\_39824](https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=1_39824)) heißt es insofern:

[7] „1. THE INDUSTRY SUBJECT TO THE PROCEEDINGS,

1.1. The product:“

„The products concerned by the infringement are trucks weighing between 6 and 16 tonnes ("medium trucks") and trucks weighing more than 16 tonnes ("heavy trucks") both as rigid trucks as well

as tractor trucks (hereinafter, medium and heavy trucks are referred to collectively as "Trucks") <sup>(5)</sup> Excluding trucks for military use). The case does not concern aftersales, other services and warranties for trucks, the sale of used trucks or any other goods or services sold by the addressees of this Decision."

- [8] Der Kläger behauptet, dass ihm durch das von der Kommission festgestellte Lastkraftwagen-Kartell beim Erwerb seiner beiden Müllfahrzeuge aufgrund kartellbedingt überhöhter Preise wirtschaftliche Schäden entstanden seien, deren Ersatz er von der Beklagten mit der Klage in diesem Verfahren begehrt.
- [9] Er ist der Ansicht, dass die von ihm angeschafften Müllfahrzeuge unter den Lastkraftwagen-Begriff der Kommissionsentscheidung fallen und beruft sich dabei auf den Wortlaut des Beschlusses, demzufolge Sonderfahrzeuge nicht ausdrücklich ausgenommen worden seien.
- [10] Die Beklagte ist hingegen der Ansicht, dass die streitgegenständlichen Müllfahrzeuge als Sonderfahrzeuge nicht von der Kommissionsentscheidung erfasst seien. Hierzu beruft sie sich darauf, dass die Kommission im Vorfeld des Beschlusses vom 19. Juli 2016 in einem an die Beklagte gerichteten - als Anlage GL 10 vorgelegten - Auskunftersuchen vom 30. Juni 2015, dort Seite 8 lit. ii, den Umfang der Untersuchungen präzisiert und dabei mitgeteilt habe, dass der Begriff des Lastkraftwagens gebrauchte Lastkraftwagen, Sonder-/Spezialfahrzeuge (z.B. Militärfahrzeuge, Feuerwehrfahrzeuge), weiterverkaufte Aufbauten (sogenannte „add ons“), After-Sales-Leistungen sowie sonstige Dienstleistungen und Garantieleistungen nicht erfasse.
- [11] **b.** Der Wortlaut der auf den Fall anwendbaren nationalen Vorschrift (**aa.**) und die einschlägige nationale Rechtsprechung (**bb.**) werden wie folgt mitgeteilt (Art. 94 lit. b) EuGHVerfO):
- [12] **aa.** Die für die Entscheidung des Rechtsstreits maßgebende Bestimmung des deutschen Rechts in der hier anwendbaren Fassung lautet:

[13] „§ 33 GWB - Unterlassungsanspruch, Schadensersatzpflicht

...

(4) <sup>1</sup>Wird wegen eines Verstoßes gegen eine Vorschrift dieses Gesetzes oder Artikel 81 oder 82 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft Schadensersatz begehrt, ist das Gericht insoweit an die Feststellung des Verstoßes gebunden, wie sie in einer bestandskräftigen Entscheidung der Kartellbehörde, der Kommission der Europäischen Gemeinschaft oder der Wettbewerbsbehörde oder des als solche handelnden Gerichts in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft getroffen wurde. <sup>2</sup>Das Gleiche gilt für entsprechende Feststellungen in rechtskräftigen Gerichtsentscheidungen, die infolge der Anfechtung von Entscheidungen nach Satz 1 ergangen sind. <sup>3</sup>Entsprechend Artikel 16 Abs. 1 Satz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 gilt diese Verpflichtung unbeschadet der Rechte und Pflichten nach Artikel 234 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft.“

[14] (§ 33 Abs. 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung vom 15. Juli 2005, gültig vom 13. Juli 2005 bis 29. Juni 2013, Fundstelle: BGBl I 2005, S. 2114, 2122)

[15] Dabei geht das vorliegende Gericht davon aus, dass gemäß den allgemeinen Regeln des intertemporären Rechts Schuldverhältnisse grundsätzlich nach demjenigen Recht zu beurteilen sind, welches zur Zeit der Entstehung des Schuldverhältnisses galt. Für den - hier streitgegenständlichen - gesetzlichen Schadensersatzanspruch, der aufgrund eines Kartellverstoßes entsteht, gilt insofern nichts Abweichendes. Angesichts der vom Kläger behaupteten Kartellverstöße der Beklagten im Zusammenhang mit den streitgegenständlichen Fahrzeugen, denen die Aufträge des Klägers vom 19. Juni 2006 und 16. Oktober 2007 zugrunde liegen, ist daher die zu diesen Zeitpunkten geltende Fassung des § 33 Abs. 4 GWB anzuwenden.

- [16] Zudem ist darauf hinzuweisen, dass diese nationale Vorschrift eine deklaratorische Wiedergabe des ohnehin unionsrechtlich geltenden Art. 16 Abs. 1 S. 1 VO 1/2003 darstellt, zumindest soweit diese unionsrechtliche Regelung reicht (vgl. zur heute aktuellen Nachfolgeregelung des § 33b GWB: Franck in Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht, 6. Auflage 2020, § 33b GWB Rn. 4).
- [17] **bb.** In der hier bekannten einschlägigen nationalen Rechtsprechung wird die Vorlage-Frage bislang nur selten thematisiert.
- [18] Das vorlegende Gericht ist - in anderer Besetzung - in einem früheren Urteil vom 17. Juni 2019 – 13 O 9/19 –, juris Rn. 49, ohne nähere Begründung davon ausgegangen, dass Sonderfahrzeuge nicht Gegenstand der Feststellungen im Beschluss der Kommission vom 19.07.2016 seien.
- [19] Das Oberlandesgericht Stuttgart geht in seinem Urteil vom 04. April 2019 – 2 U 101/18 –, juris Rn. 139, 141, davon aus, dass der Beschluss der Kommission zwar Lastkraftwagen für den militärischen Gebrauch, den Aftersales-Bereich, andere Dienstleistungen und Garantien für Lastkraftwagen, den Verkauf von gebrauchten Lastkraftwagen und sämtlichen anderen, von den Adressatinnen dieses Beschlusses verkauften Waren oder Dienstleistungen nicht erfasse, indes eine weitere Einschränkung für andere Sonderfahrzeuge nicht enthalte. Denn entscheidend für die Frage, welche Lastkraftwagen Gegenstand der Entscheidung der Kommission waren, sei der Kommissionsbeschluss selbst, nicht aber ein Auskunftsersuchen im Vorfeld dieser Entscheidung.
- [20] Das Landgericht Stuttgart geht in ständiger Rechtsprechung davon aus, dass, soweit die Kommission im Laufe ihres Ermittlungsverfahrens in einem Schreiben geäußert hat, „Sonder-Spezialfahrzeuge (z.B. Militärfahrzeuge, Feuerwehrfahrzeuge)“ seien vom Begriff „Lkw“ nicht betroffen, dies keinen Eingang in die Kommissionsentscheidung vom 19. Juli 2016 gefunden habe. Dort seien nur der Aftersales-Bereich, andere Dienstleistungen und Garantien für Lkw, der Verkauf von gebrauchten Lkw und sämtliche anderen, von

den Adressatinnen der Entscheidung verkauften Waren oder Dienstleistungen sowie in einer Fußnote „Lkw für den militärischen Gebrauch“ ausgenommen. Feuerwehrfahrzeuge oder sonstige nicht militärische Sonderfahrzeuge seien hingegen nicht ausgenommen worden (vgl. LG Stuttgart, Urteil vom 23. Dezember 2019 – 30 O 132/18 –, juris Rn. 35 m.w.N).

[21] **c.** Aus den nachstehenden Gründen hat das vorlegende Gericht Zweifel bezüglich der Auslegung des Beschlusses der Kommission vom 19. Juli 2016 im Sinne der zur Vorabentscheidung vorgelegten Frage (**aa.**) und es ergibt sich insofern ein entscheidungsrelevanter Zusammenhang zwischen dem Beschluss der Kommission und dem auf den Ausgangsrechtsstreit anwendbaren nationalen Recht (**bb.**) (Art. 94 lit. c) EuGHVerfO):

[22] **aa.** Zweifel an der Auslegung des Beschlusses der Kommission ergeben sich zunächst aus dem Umstand, dass die wörtliche Formulierung des Beschlusses der Kommission vom 19. Juli 2016

[23] „Von der Zuwiderhandlung betroffen sind Lastkraftwagen zwischen 6 und 16 Tonnen („mittelschwere Lastkraftwagen“) sowie Lastkraftwagen über 16 Tonnen („schwere Lastkraftwagen“), wobei es sich sowohl um Solofahrzeuge als auch um Sattelzugmaschinen handelt (im Folgenden werden mittelschwere und schwere Lastkraftwagen gemeinsam als „Lastkraftwagen“ bezeichnet) (<sup>1</sup> Ausgenommen Lastkraftwagen für militärische Zwecke). Nicht betroffen sind der Kundendienst, andere Dienstleistungen und Garantien für Lastkraftwagen, der Verkauf von gebrauchten Lastkraftwagen und jegliche anderen Waren oder Dienstleistungen.“

[24] (vgl. deutsche Zusammenfassung des Beschlusses im Amtsblatt der Europäischen Union 2017/C 108/5, 108/7 – DE – vom 06.04.2017)

[25] allgemein nur von Lastkraftwagen spricht und dabei ausschließlich Lastkraftwagen für militärische Zwecke ausdrücklich ausnimmt, so dass in der Folge

verschiedene Interpretationsmöglichkeiten bezüglich anderer Spezialfahrzeuge denkbar sind. Einerseits könnte diese Formulierung so verstanden werden, dass grundsätzlich nur „normale“ Lastkraftwagen - ohne solche für militärische Zwecke - erfasst sein sollen und damit Sonderfahrzeuge mangels ausdrücklicher Erwähnung dem Begriff „andere Waren“ unterfallen und von dem Begriff der „Lastkraftwagen“ ausgenommen sein sollen. Andererseits könnte diese Formulierung auch so verstanden werden, dass mit dem Begriff der „Lastkraftwagen“ jedwede Art von Lastkraftwagen, also auch alle Arten von Sonderfahrzeuge - außer Militärfahrzeuge - gemeint sein sollen.

- [26] Weiterhin ergeben sich Zweifel an der Auslegung des Beschlusses der Kommission aus dem von der Beklagten angeführten Umstand, dass die Kommission im Vorfeld des Beschlusses vom 19. Juli 2016 in einem an die Beklagte gerichteten Auskunftersuchen vom 30. Juni 2015 den Umfang der Untersuchungen präzisiert und dabei mitgeteilt hat, dass der Begriff des Lastkraftwagens „Sonder-/Spezialfahrzeuge (z.B. Militärfahrzeuge, Feuerwehrfahrzeuge)“ nicht erfasse.
- [27] Sollte ein Beschluss der Kommission denselben Auslegungsmethoden zugänglich sein wie ein Gesetz, könnte ein Auslegungsergebnis unter Heranziehung der Entstehungsgeschichte des Beschlusses erzielt werden; dann wären unter Umständen Äußerungen der Kommission im Vorfeld der Beschlussfassung im Rahmen der Auslegung des Wortlautes des Beschlusses zur Bestimmung der Reichweite seiner Wirkung heranzuziehen.
- [28] Unklar ist insofern, ob im Rahmen des Auskunftersuchens vom 30. Juni 2015 seitens der Kommission möglicherweise schon im Vorfeld der späteren Beschlussfassung klargestellt worden ist, dass Sonder-/Spezialfahrzeuge generell nicht dem Begriff der Lastkraftwagen unterfallen sollen, und der in diesem Auskunftersuchen enthaltene Klammerzusatz mit dem Hinweis „z.B. Militärfahrzeuge, Feuerwehrfahrzeuge“ nur eine beispielhafte, nicht jedoch abschließende Aufzählung enthält.

- [29] Mangels einer entsprechenden expliziten Formulierung in dem Beschluss der Kommission vom 19. Juli 2016 ist weiterhin unklar, ob nicht nach dem Auskunftersuchen vom 30. Juni 2015 im Rahmen der endgültigen Willensbildung zur Fassung des Beschlusses möglicherweise eine vor der Beschlussfassung zunächst noch erwogenen Außerachtlassung von Sonderfahrzeugen wieder fallen gelassen worden ist und bei endgültiger Beschlussfassung eine Einbeziehung von Sonderfahrzeugen (außer Militärfahrzeugen) gewollt und gemeint war.
- [30] Nimmt man des Weiteren in den Blick, dass der Beschluss der Kommission im sogenannten Settlement-Verfahren zustande gekommen ist, steht zudem im Raum, dass hier die letztlich von der Kommission gewählten sprachliche Formulierungen „weicher“ ausgefallen sein könnten, um überhaupt eine Settlement-Entscheidung zu erreichen. Unklar ist auch vor diesem Hintergrund, welche Folge eine solche möglicherweise „weichere“ Formulierung für die Reichweite der rechtlichen Wirkungen des Beschlusses vom 19. Juli 2016 in Bezug auf Sonderfahrzeuge haben sollte.
- [31] **bb.** Der entscheidungsrelevante Zusammenhang zwischen dem Beschluss der Kommission und dem auf den Ausgangsrechtsstreit anwendbaren nationalen Recht ergibt sich daraus, dass nach dem deutschen Recht gemäß der vorstehend bereits zitierten Vorschrift § 33 Abs. 4 GWB a.F. eine Bindungswirkung der deutschen Gerichte an die von der Kommission getroffenen Feststellungen des Kartellrechtsverstoßes besteht.
- [32] Das exakte - im Wege der Auslegung zu präzisierende - Verständnis des Wortlauts des Beschlusses der Kommission vom 19. Juli 2016 hat damit Bedeutung für die Reichweite der nach nationalem Recht vorgesehenen Bindungswirkung. Insofern muss das vorliegende nationale Gericht in dem hier anhängigen Verfahren des Kartellschadensrecht klar bestimmen können, in welchem Umfang der Beschluss der Kommission vom 19. Juli 2020 Bindungswirkung hat. Dies ist derzeit nicht möglich.
- [33] In dem konkret vorgelegten Verfahren hängt daher der Erfolg oder Misserfolg der Klage von der Beantwortung der aufgeworfenen Frage zur Auslegung

des Beschlusses der Kommission vom 19. Juli 2016 ab. Ergäbe die Auslegung, dass Sonderfahrzeuge, wie hier die streitgegenständlichen Müllfahrzeuge, nicht von der Wirkung des Beschlusses der Kommission erfasst sein sollen, könnte der Kläger sich nicht auf eine entsprechende unmittelbare Bindungswirkung des Kommissionsbeschlusses berufen und hinsichtlich der dann lediglich noch denkbaren mittelbaren Auswirkungen des Kartells ergäben sich andere, weitergehende prozessuale Anforderungen an die Darlegungslast der Parteien.

[34] Dabei hält das vorlegende Gericht es für prozessökonomisch, die zur Vorabentscheidung vorgelegte Frage bereits jetzt zu klären, weil insbesondere eine im weiteren Klageverfahren ggf. erforderliche werdende wirtschaftliche Bewertung möglicher Kartellschäden, nur mit einem erheblichen prozessualen und kostenmäßigen Aufwand - ggf. unter Einholung ökonomischen Sachverständigen - möglich sein wird.

[35] Die Beantwortung der Frage hat auch erhebliche Bedeutung über das vorgelegte Verfahren hinaus. Insofern weist das vorlegende Gericht bereits heute darauf hin, dass bei ihr noch weitere Verfahren mit ähnlich gelagerten Sachverhalten, indes mit zum Teil wesentlich mehr Erwerbsvorgängen (teilweise mehrere hundert Lastkraftwagen), anhängig sind, in denen es ebenfalls - auch - um die Streitfrage geht, ob Müllfahrzeuge oder weitere Arten von Sonder- / Spezialfahrzeugen wie etwa Feuerwehrfahrzeuge, Econic-Fahrzeuge (= Niederflurfahrzeuge), Beton-Fahrmischer, Kehrmaschinen, Winterdienstfahrzeuge, Tank- bzw. Gefahrgutfahrzeuge, Low-Liner, Fahrzeuge ohne Frontunterfahrschutz oder weitere individuelle Spezialanfertigungen von der Bindungswirkung des Beschlusses der Kommission vom 19. Juli 2016 umfasst sind. Aus diesem Grund besteht auch ein grundsätzliches Interesse an der Klärung der vorgelegten Frage.

[36] Das vorlegende Gericht merkt schließlich noch an, dass es sich, unabhängig von seinem Recht, zunächst in einem Verfahren nach Art. 15 Abs. 1 VO 1/2003 die Kommission direkt um eine Stellungnahme zu der vorgelegten Auslegungsfrage zu ersuchen (vgl. Ritter in Immenga/Mestmäcker, EU-Wettbewerbsrecht, 5. Auflage 2012, Rn. 18), dafür entschieden hat, sogleich den

Gerichtshof nach Art. 267 AEUV im Wege der Vorabentscheidung um die Beantwortung der vorgelegten Frage zu ersuchen, weil nach hiesiger Einschätzung in einem Verfahren nach Art. 15 VO 1/2003 eine von beiden Parteien des zugrundeliegenden Verfahrens abschließend akzeptierte Antwort nicht erreicht werden können, während im Verfahren nach Art. 267 AEUV eine verbindliche gerichtliche Klärung erfolgen kann (vgl. Karpenstein in Das Recht der Europäischen Union, 70. EL Mai 2020 Rn. 102 m.w.N.).

[37] 2. Die Aussetzung des Verfahrens beruht auf § 148 Abs. 1 ZPO und erfolgt im Hinblick auf die mit Ziffer 2. dieses Beschlusses erfolgte Vorlage zum Europäischen Gerichtshof.

[38] 3. Die Unanfechtbarkeit dieses Beschlusses ergibt sich aus den allgemeinen Prozessgrundsätze, nach denen die Instanzgerichte ihre eigentliche Prozessentscheidung unabhängig und ohne Steuerung von außen - grundsätzlich auch ohne eine solche durch die übergeordnete Instanz - finden und fällen dürfen (vgl. etwa OLG Celle, Beschluss vom 10. Oktober 2008 – 9 W 78/08 –, juris Rn.1 m.w.N.).

Fischer  
Vorsitzender Richter am  
Landgericht

Hacker  
Richter

Recker  
Richter am Landgericht

Beglaubigt  
Hannover, 05.11.2020

Schilling, Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



Dieses Schriftstück wurde elektronisch erstellt.  
Es ist nur mit Unterschrift, Gerichtssiegel oder mit qualifizierter elektronischer Signatur gültig.