

Die zweite Klagewelle rollt

Wegen überteuerter Lkw gehen aktuell Hunderte Spediteure und Frachtführer vor Gericht



Vor dem Jahreswechsel gingen massenhaft Klagen gegen das Lkw-Kartell bei deutschen Gerichten ein. Weitere sind in Vorbereitung. Ein Überblick über die verschiedenen Wege, an Schadenersatz zu gelangen.

Die Abwehrschlacht beginnt. Die ersten Klageschriften wurden den Lkw-Herstellern zugestellt, die Konzernjuristen bringen sich in Stellung. Schadenersatzforderungen Tausender Spediteure und Frachtführer sowie ihrer Verbände hatten die am Kartell beteiligten Hersteller Daimler, MAN, Iveco, DAF und Volvo/Renault bereits im vergangenen Jahr zum Teil harsch abgewiesen. Eine außergerichtliche Einigung lehnten sie ab. Die Konzerne spielen auf Zeit. Dabei ist das Urteil der EU-Wettbewerbschützer eindeutig: Die Kartellanten

hatten 14 Jahre lang gezielt Preise abgesprochen, die Einführung der Euro-Abgasnormen 3 bis 6 verzögert und deren Mehrkosten auf die Kunden abgewälzt. Brüssel verdonnerte die Konzerne zu einer Rekordstrafe von rund 2,93 Milliarden Euro. Nur die VW-Tochter MAN ging als Kronzeuge straffrei aus. Im vergangenen September folgte eine 880 Millionen hohe Geldbuße gegen Scania. Die Schweden klagen noch gegen die Entscheidung.

Kartellanten haften gemeinsam

Die Schadenersatzforderungen treffen dennoch alle sechs großen Lkw-Bauer. Denn sie haften gesamtschuldnerisch – das bedeutet, Betroffene können sich aussuchen, von wem sie Schadenersatz verlangen. Beklagte Konzerne werden die anderen Kartellanten mit in den Prozess

hineinziehen, um nicht allein haften zu müssen. Der Schaden könnte schnell in die Milliarden gehen. Allein im Kartellzeitraum von 1997 bis 2011 wurden in Europa rund zehn Millionen Lastwagen verkauft. In Deutschland dürften für 1,1 Millionen Lkw überhöhte Preise bezahlt worden sein.

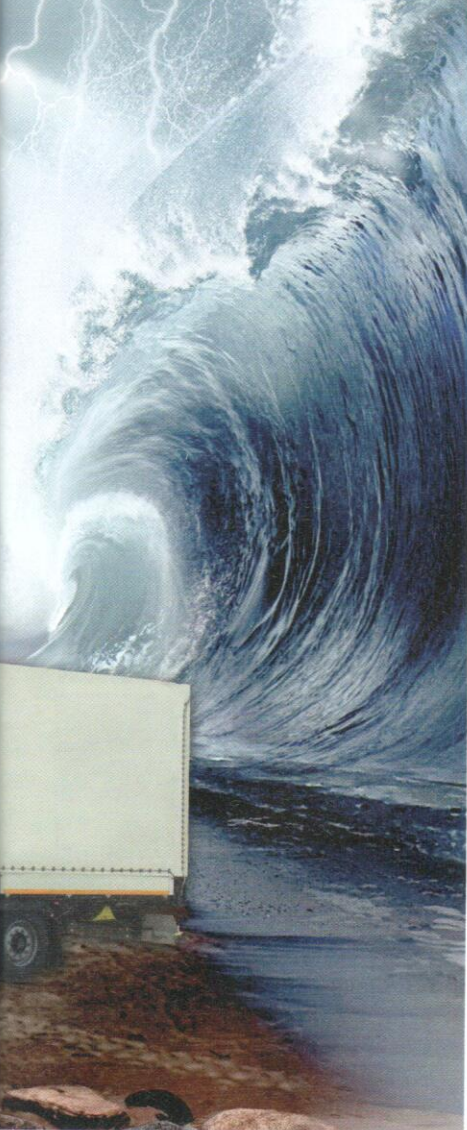
Die Kanzlei Hausfeld schätzt konservativ, dass der Schaden samt Zinsen pro Lkw mindestens 5000 Euro betragen dürfte. „Hochgerechnet auf die 10 Millionen Lkw, die in der EU im Kartellzeitraum verkauft worden sind, würde dies einen Gesamtschaden für Lkw-Käufer von 50 Milliarden Euro bedeuten“, sagt Kartellexperte Alex Petrasincu.

Andreas Mossyrsh, Vorstand des Münchner Transportverbands Camion Pro, geht von „18 bis 20 Prozent des Erwerbspreises“ aus. Kein Wunder, dass Daimler, MAN und Co. schwere Geschütze auffahren. Die Gutachterschlachten vor den Gerichten werden lang und hart geführt werden, denn die Konzerne bestreiten, dass ihren Kunden ein Schaden entstanden ist.



Mehr zum Thema unter
„Wirtschaft und Verträge“

www.verkehrsrundschau.de/dossiers



vitaliy_melnik, Arsel/stock.adobe.com, Montage: VerkehrsRundschau

Über 200 Klagen hierzulande anhängig

Weit über zweihundert Klagen sind bei deutschen Gerichten anhängig. Große Player wie die Deutsche Bahn mit ihrer Tochter Schenker sind dabei, die den Prozess auf eigene Rechnung führen können. Aber auch viele mittelständische Spediteure und Frachtführer, die mithilfe von Verbänden, Rechtsdienstleistern und Prozessfinanzierern ihre Ansprüche in einer großen Klage bündeln.

Im deutschen Recht gibt es keine Sammelklagen wie in den USA. Juristen bedienen sich deshalb eines Kniffs: Geschädigte Transportunternehmen treten ihre Rechte an ein Unternehmen ab, das als Kläger eines ganzen Pools von Ansprüchen auftritt. Dies erhöht den Druck auf die Lkw-Bauer, reduziert die Kosten und ermöglicht die Durchsetzung der Schadenersatzansprüche in einer Klage.

Auch der Europäische Ladungs-Verband Internationaler Spediteure (Elvis) hat sich für diesen Weg entschieden und einen Prozessfinanzier an Bord geholt, damit 310 überwiegend kleine und mittelständische Frachtführer ihren Schaden gerichtlich durchsetzen können. „Transporteure können die Prozesskosten nicht allein schultern. Die Klage würde sofort abgewiesen werden“, erklärt Elvis-Vorstand Jochen Eschborn. Das finanzielle Risiko

trägt nun eine große deutsche Versicherungsgruppe. Dafür zahlen die Betriebe im Erfolgsfall eine Provision: üblich sind 25 bis 30 Prozent der erstrittenen Summe nach Abzug der Kosten.

Ohne Financier müssen Kläger die Kosten alleine schultern. Camion Pro tut das als Kläger für 40 seiner Mitgliedsunternehmen. Diese bezahlen eine Pauschale von 250 Euro pro Lkw für die im Dezember eingereichte Feststellungsklage. Eine Schadenersatzklage durch mehrere Instanzen kostet 1250 Euro pro Lkw. „Zum Teil gehen wir auch für unsere Mitglieder in Vorleistung“, sagt Vorstand Mossysrsch.

Wegen Verjährung ist Eile geboten

Bislang sind überwiegend Feststellungsklagen bei Gericht eingegangen. Sie verhindern eine Verjährung und sichern die geltend gemachten Ansprüche für 30 Jahre. Haben Gutachter die Schadenshöhe mathematisch sauber ermittelt, folgt Stufe zwei des Verfahrens: die eigentliche Schadenersatzklage, in der es ums Geld geht. Die Klagen deutscher Betroffener konzentrieren sich auf die Gerichtsstandorte Stuttgart und München, wo Daimler und MAN sitzen. Die beauftragten Kanzleien rechnen mit mehrjährigen Verfahren. Die Anwälte der Ladungskoopeation Elvis haben bereits die Schadenersatzklage

INTERVIEW

„Hinter einem Kartell stehen handfeste Wirtschaftsinteressen“

Alex Petrasincu, Kartelllexperte der Kanzlei Hausfeld Rechtsanwälte LLP, bereitet gemeinsam mit den Branchenverbänden BGL, AMÖ, BWVL und DSLV eine zweite Bündelungsklage gegen das Lkw-Kartell vor.

Welche Chancen haben Schadenersatzklagen vor Gericht?

Wir gehen von guten Erfolgchancen für geschädigte Transportunternehmen aus. Die deutschen Gerichte sind klägerfreundlicher geworden. Sie gehen davon aus, dass ein Kartell die Preise nach oben treibt und selbst nach Beendigung eines Kartells noch für mindestens ein Jahr überhöhte Preise verlangt werden, da der Wettbewerb außer Kraft gesetzt wurde. Zudem bestätigten einige Gerichte die Vermutung, dass selbst an einem Kartell nicht beteiligte Unternehmen im Windschatten des Kartells höhere Preise verlangen. Diese überhöhten Preise kann man von den Kartellanten als Schadenersatz verlangen.

Die Lkw-Hersteller bestreiten jedoch, dass überhaupt ein Schaden entstanden ist.

Das ist nicht wirklich überraschend. Ich habe noch nie erlebt, dass Kartellanten am Anfang zugegeben hätten, ihre Kunden geschädigt zu haben. Ein kürzlich ergangenes Grundsatzurteil des Landgerichts Hannover geht aber klar davon aus, dass das Lkw-Kartell zu überhöhten Preisen geführt hat. Nach diesem Urteil müssten die Kartellanten nachweisen, dass es keine überhöhten Preise gab.

Über die Höhe wird dann vor Gericht jahrelang gestritten?

Damit ist zu rechnen. Auf einen Vergleich werden sich die Lkw-Hersteller

wohl nicht vor dem Jahr 2022 einlassen, da die Verjährungsfrist erst 2021 ausläuft. Ein Vergleich würde viele Spediteure animieren, sich einer Klage anzuschließen.

Wie wollen Sie den Schaden nachweisen?

Das errechnen Gutachter anhand der Daten von über 85.000 Lkw und eines Vergleichs der Verkaufspreise während und nach dem Kartellzeitraum. Das ist eine anerkannte Methode. Zudem können die Gerichte anordnen, dass die Hersteller oder dritte Unternehmen zur Schadensberechnung relevante Unterlagen herausgeben müssen.

Wie hoch wird der Schadenersatz sein?

Konservative Schätzungen gehen davon, dass sich der Schadenersatz plus Zinsen auf mindestens zehn Prozent der gezahlten Kaufpreise oder der Leasingraten belaufen dürfte. *sah*



Alex Petrasincu

eingereicht. Ein Gutachten über die Höhe des Schadens für jedes Lkw-Modell liegt vor. Vorstand Eschborn rechnet damit, dass sich Daimler für die Klageerwiderung Zeit lässt. „Eine erste Reaktion der Kartellanten ist im dritten oder vierten Quartal zu erwarten. Zur ersten Verhandlung, in der das Gutachten geprüft wird, kommt es wohl nicht vor Ende nächsten Jahres.“

Klagen im Ausland auch möglich

Peter Gussone hofft, dass es andernorts schneller geht. Der Kartellrechtler der Kanzlei MJG Rechtsanwälte vertritt deut-

sche Kühllogistikunternehmen, die sich einer europäischen Sammelklage in den Niederlanden, vor dem Bezirksgericht Amsterdam, angeschlossen haben. „Niederländische Gerichte haben mehr Erfahrung in großen Kartellverfahren und die Prozesskostenrisiken sind erheblich niedriger als in Deutschland“, argumentiert Gussone. Zudem sei es leichter, weitere Kläger aufzunehmen. „Wir fügen im ersten Halbjahr 2018 weitere Geschädigte zu unserer Klage hinzu.“

Eine zweite Klage, wie sie derzeit von den Branchenverbänden BGL, AMÖ, BWVL

und DSLV organisiert wird, ist laut Gussone nicht notwendig. Geschädigte Spediteure und Frachtführer, die ihre Ansprüche noch gerichtlich geltend machen wollen, sollten sich sputen und entsprechende Daten aufbereiten. Nur in den ersten Monaten dieses Jahres ist es noch möglich, sich einer Klage anzuschließen oder an der zweiten Klagewelle der Verbände teilzunehmen. Details, Fristen und Kontakte finden interessierte Unternehmen unterhalb dieses Textes in der Übersicht. ■■■

Sigrun an der Heiden, freie Journalistin

DIE VERSCHIEDENEN FORDERUNGSMODELLE

	BGL, AMÖ, BWVL und DSLV	VGG und VDKL	Deutsche Bahn	Elvis	Camion Pro
Teilnehmer	3200 Spediteure aus neun europäischen Ländern, rund 80 Prozent deutsche Transporteure	über 500, dabei sind 200 Unternehmen der Verbände-Geschädigten-Gemeinschaft (VGG), zu der auch der deutsche Kühllogistikverband (VDKL) gehört	Deutsche Bahn, Bundeswehr und über 40 weitere Unternehmen (Betreibergesellschaften deutscher Flughäfen sowie Logistikunternehmen wie die DB-Tochter Schenker)	310 Transportunternehmen der Ladungs-kooperation Elvis	40 Transportunterne-hmen von Camion Pro
Betroffene Lkw	85.000 (Lkw-Käufe der Jahre 1997-2002)	50.000 (davon 4500 Lkw der VGG)	35.000	16.600	200
Streitwert	geschätzt 500 Millionen Euro bis über eine Milliarde Euro (inklusive Zinsen); Gutachten ist in Arbeit	Schadenshöhe wird gutachterlich ermittelt, geschätzt: 10 bis 15 Prozent des Netto-Anschaffungswerts	dazu gibt es keine Angaben, vermutlich ein dreistelliger Millionenbetrag; ein Gutachten wird erstellt	90 Millionen Euro plus 86 Millionen Euro Zinsen; Gutachten liegt bereits vor	geschätzt 2,5 Millionen Euro; Gutachten wird in Auftrag gegeben
Abtretungsmodell	ja, Kläger ist der Rechtsdienstleister Financialright Claims	ja, Kläger ist Cartel Damage Claims Retail	ja, Kläger ist die Deutsche Bahn	ja, Kläger ist Themis Schaden	ja, Kläger ist der Transportverband Camion Pro
Klage	Feststellungsklage, Landgericht München	Feststellungsklage, Bezirksgericht Amsterdam (Niederlande)	Feststellungsklage, Landgericht München	Schadensersatzklage, Landgericht Stuttgart	Feststellungsklage, Landgericht München
Prozessführende Kanzlei	Hausfeld Rechtsanwälte LLP	MJG Rechtsanwälte (für deutsche Kläger)	Osborne Clarke	Arnecke Sibeth	Haver & Mailänder
Prozessfinanzier	Burford Capital	Cartel Damage Claims (CDC)	nein, Bahn trägt das Prozesskostenrisiko	ja, deutsche Versicherungsgruppe	nein, Kostenrisiko trägt Camion Pro
Kosten	im Erfolgsfall Erlösbe-teiligung von 28 Prozent (Verbandsmitglieder) beziehungsweise 33 Prozent (Nicht-Mitglieder)	im Erfolgsfall Erlösbe-teiligung (25 bis 30 Prozent), Kostenabzug gedeckelt bei maximal 5 Prozent der erstrittenen Summe	keine Angaben	im Erfolgsfall Erlösbe-teiligung, geschätzt rund 20 Prozent	Pauschale für Feststel-lungsklage von 250 Euro pro Lkw, für Scha-densersatzklage von 1250 Euro pro Lkw
Aufnahme weiterer Geschädigter	ja, zweite Klage ist in Vorbereitung (Ansprüche ab 2003), hierzu kooperiert der BGL mit den Verbänden AMÖ, BWVL und DSLV	ja, Anschluss an laufende Klage	nein	ja, Anschluss an Klage kurzfristig möglich	ja, bei Interesse wird zweite Klage vorberei-tet (nicht verjährte Ansprüche ab 2003)
Frist	30. Mai 2018	erstes Halbjahr 2018		erstes Quartal 2018	2018
Kontakt	BGL Tel.: 069/79 19 0 Anmeldung via: www.truck-damages.com	VDKL Tel.: 0228/20 16 60 www.vdkl.de		Themis Schaden Tel.: 06023/40 582 00 www.themis-schaden.de	Camion Pro Tel.: 089/31 60 59 70 www.camionpro.de

Quelle: eigene Recherche