

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Katharina Dröge, Oliver Krischer, Cem Özdemir, Kerstin Andreae, Dieter Janecek, Stephan Kühn (Dresden), Renate Künast, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Matthias Gastel, Britta Haßelmann, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Peter Meiwald, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Mögliche kartellrechtswidrige Absprachen deutscher Automobilhersteller – Hintergrund und Konsequenzen**

In der Ausgabe Nr. 30 vom 22. Juli 2017 hat das Magazin „DER SPIEGEL“ Auszüge aus Dokumenten veröffentlicht, wonach sich die fünf deutschen Automobilhersteller Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen bei fahrzeugtechnischen Details über Jahre abgesprochen haben sollen. Mehr als 200 Mitarbeiter der Unternehmen sollen sich in 60 Arbeitsgruppen und in über 1 000 Sitzungen vielfach geheim über die Entwicklung ihrer Fahrzeuge, Kosten, Zulieferer und Märkte ausgetauscht haben. Sie hätten in einem exklusiven Kreis „technische Standards“ festgelegt und sich abgestimmt, in neuen Fahrzeugen „nur bestimmte technische Lösungen“ einzusetzen. Laut Angaben der Zeitung „DIE WELT“ fanden diese Treffen wohl im Rahmen von Arbeitskreisen des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) statt ([www.welt.de/print/die\\_welt/wirtschaft/article166908998/Das-grosse-Kartell.html](http://www.welt.de/print/die_welt/wirtschaft/article166908998/Das-grosse-Kartell.html)). Betroffen könnten alle Autos sein, die die fünf großen Automobilhersteller seit den 1990er Jahren verkauft haben – vielleicht auch schon früher.

Wie „DIE WELT“ berichtet, sind am 23. Juni 2016 Ermittler des Bundeskartellamtes und des Bundeskriminalamtes erstmals auf Hinweise gestoßen, dass die fünf Automobilkonzerne sich in großem Stil illegal abgesprochen hätten und damit gegen das Kartellrecht verstoßen haben könnten. Nun liegen laut „DER SPIEGEL“ wohl Selbstanzeigen von Volkswagen und Daimler vor. Der Hintergrund ist offenbar, dass beide Unternehmen hoffen, von der so genannten Kronzeugenregelung im Kartellrecht und entsprechenden Bußgeldnachlässen zu profitieren. Die beteiligten Unternehmen wollten sich nicht konkret zu den Berichten des Magazins „DER SPIEGEL“ äußern. Von den Wettbewerbsbehörden heißt es bislang nur, dass die Europäische Kommission und das Bundeskartellamt Informationen zu dieser Angelegenheit erhalten hätten, die aktuell von der Kommission geprüft würden.

Laut Bundeskartellamt führen „Kartellabsprachen regelmäßig zu überhöhten Preisen bei sinkender Produktqualität. Gleichzeitig wird durch die Ausschaltung des Wettbewerbs die Innovationskraft der Unternehmen gebremst. Kartelle schaden damit der Gesamtwirtschaft und insbesondere dem Verbraucher“ ([www.bundeskartellamt.de/DE/Kartellverbot/kartellverbot\\_node.html](http://www.bundeskartellamt.de/DE/Kartellverbot/kartellverbot_node.html)).

Lieferanten werden ebenfalls geschädigt, wenn sich Unternehmen darauf verständigen, nur bei einem bestimmten Anbieter einzukaufen oder nur einen bestimmten Preis zu zahlen.

Die negativen Folgen dieser Absprachen für den Industriestandort Deutschland könnten immens sein. Sollten die Kartellbehörden feststellen, dass die Absprachen illegal waren, drohen den Automobilherstellern Kartellstrafen in Milliardenhöhe. Hinzu kommen mögliche Schadensersatzklagen von Lieferanten, Verbrauchern und Aktionären. Insbesondere Verbraucher haben jedoch durch Versäumnisse der aktuellen Bundesregierung bei der Reform der 9. GWB-Novelle Probleme, ihren Schaden vor Gericht geltend zu machen. Dabei sind die Käufer, insbesondere von Dieselaautos, mehrfach geschädigt: durch überhöhte Preise aufgrund von Kartellabsprachen, durch erhöhte Stickoxidbelastung und durch den Wertverfall ihrer Autos.

Die Enthüllungen treffen die Automobilindustrie Deutschlands in einer sensiblen Phase, in der sie alle Ressourcen bräuchte, um den internationalen Wettlauf um umweltfreundliche Antriebsarten zu überleben. Der Imageschaden für den Ruf Deutschlands als Produktionsstandort ist hingegen monetär kaum abschätzbar. Auch die Folgen für die Umwelt und die Gesundheit der Menschen lassen sich nur schwer berechnen.

Angesichts der Tragweite der geschilderten Berichte ist es dringend notwendig, eine Bewertung der Bundesregierung zu erhalten. Relevant ist für den Deutschen Bundestag zudem die Frage, welche Informationen die Bundesregierung und insbesondere das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Arbeitskreise der Automobilwirtschaft und die darin erfolgten Absprachen hatten.

Wir fragen die Bundesregierung:

#### Kenntnisse der Absprachen

1. Können aus Sicht der Bundesregierung Absprachen unter Automobilkonzernen zu der Entwicklung von Benzin- und Dieselmotoren, Bremsen, Kupplungen und Getrieben sowie zur Abgasreinigung von Dieselfahrzeugen, zur Auswahl von Lieferanten, Preisen von Bauteilen und Märkten in dem Sinne kartellrechtlich relevant sein, dass sie eine wettbewerbsbeschränkende Vereinbarung im Sinne des Kartellverbotes darstellen?
2. Welche nachgewiesenen Kartellverstöße deutscher Automobilhersteller hat es in den letzten zehn Jahren gegeben?  
Welche Strafen/Bußgelder wurden den Beteiligten auferlegt (bitte einzeln auflisten)?
3. Trifft es zu, dass der Bundesregierung bzw. dem Bundeskartellamt sogenannte Selbstanzeigen deutscher Automobilhersteller über mögliche Kartellverstöße vorliegen?

Wenn ja, seit wann, von welchen Herstellern und mit welchem Inhalt?

4. Wie wird die Bundesregierung mit diesen sogenannten Selbstanzeigen und den Erkenntnissen daraus weiter umgehen?

Welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?

5. Wann sind an die Bundesregierung von wem welche Verdachtsmomente über illegale Absprachen und Kartellverstöße der deutschen Automobilhersteller vor der Veröffentlichung durch das Magazin „DER SPIEGEL“ am 21. Juli 2017 herangetragen worden?

In welcher Weise ist die Bundesregierung diesen Hinweisen nachgegangen?

6. Inwiefern und seit wann ist der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt die Bezeichnung „5er-Kreis“ mit Bezug auf die Automobilindustrie bekannt, und um was genau handelte es sich hierbei nach Vorstellung der Bundesregierung?

7. Seit wann und in welchem Umfang liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass es Ermittlungen/Untersuchungen der Wettbewerbsbehörden gegen die fünf Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen auf Grund des Verdachts umfänglicher kartellrechtlich relevanter Absprachen gibt bzw. die Aufnahme von Ermittlungen geprüft wird?

8. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass es Arbeitsgruppen der fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen gab/gibt mit den Titeln „AK Mechanische Anbauteile“, „AK Bremsregelsysteme“, „AK Sitzanlage“, „AK Luftfederung“, „AK Kuppelung“, „AK Ottomotoren“, „AK Dieselmotoren“?

Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

Unter welchen Umständen wären die Absprachen innerhalb dieser Arbeitsgruppen ein Verstoß gegen das Kartellrecht?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den konkreten Inhalt der getätigten Gespräche?

9. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass es Arbeitsgruppen der fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen gab/gibt, in denen diese sich über wettbewerbsrelevante bzw. rechtlich zweifelhafte Informationen ausgetauscht haben?

Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

Unter welchen Umständen wären die Absprachen innerhalb dieser Arbeitsgruppen ein Verstoß gegen das Kartellrecht?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den konkreten Inhalt der getätigten Gespräche?

10. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass es Arbeitsgruppen der fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen gab/gibt, in denen diese sich exklusiv, ohne Teilnahme weiterer Wettbewerber ausgetauscht haben?

Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

Unter welchen Umständen wären die Absprachen innerhalb dieser Arbeitsgruppen ein Verstoß gegen das Kartellrecht?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den konkreten Inhalt der getätigten Gespräche?

11. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass es Arbeitsgruppen im Rahmen der Arbeitskreise des Verbands der Automobilindustrie gab/gibt, in denen sich Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen ausgetauscht haben?

Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

Unter welchen Umständen wären die Absprachen innerhalb dieser Arbeitsgruppen ein Verstoß gegen das Kartellrecht?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den konkreten Inhalt der getätigten Gespräche?

12. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass die fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen sich exklusiv, ohne Teilnahme weiterer Wettbewerber über die Entwicklung ihrer Fahrzeuge ausgetauscht und abgesprochen haben?

Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

Unter welchen Umständen wäre eine solche Absprache ein Verstoß gegen das Kartellrecht?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den konkreten Inhalt der getätigten Gespräche?

13. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass die fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen sich exklusiv, ohne Teilnahme weiterer Wettbewerber über Produktionskosten ausgetauscht und abgesprochen haben?

Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

Unter welchen Umständen wäre eine solche Absprache ein Verstoß gegen das Kartellrecht?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den konkreten Inhalt der getätigten Gespräche?

14. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass die fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen sich über ihre Zulieferer ausgetauscht und abgesprochen haben?

Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

Unter welchen Umständen wäre eine solche Absprache ein Verstoß gegen das Kartellrecht?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den konkreten Inhalt der getätigten Gespräche?

15. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass die fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen sich exklusiv, ohne Teilnahme weiterer Wettbewerber über Märkte ausgetauscht und abgesprochen haben?

Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

Unter welchen Umständen wäre eine solche Absprache ein Verstoß gegen das Kartellrecht?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den konkreten Inhalt der getätigten Gespräche?

16. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass die fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen Daten untereinander ausgetauscht haben, beispielsweise über den „Fahrwiderstandskoeffizienten“?

Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

Unter welchen Umständen wäre eine solche Absprache ein Verstoß gegen das Kartellrecht?

17. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass die fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen sich auf eine maximale Fahrtgeschwindigkeit verständigt haben, bei der sich ein Cabriovertop noch öffnen/schließen lässt?

Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

Unter welchen Umständen wäre eine solche Absprache ein Verstoß gegen das Kartellrecht?

18. Haben die Bundesregierung, insbesondere das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie untergeordnete Behörden seit den 1990er Jahren Hinweise von Zulieferern der fünf Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen darüber erreicht, dass diese Automobilhersteller sich über wettbewerbsrelevante Informationen untereinander austauschen, und wie ist die Bundesregierung mit diesen Hinweisen umgegangen?

Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

Wurde diesen Hinweisen nachgegangen?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den Inhalt der dort getätigten Gespräche?

19. Haben die Bundesregierung, insbesondere das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie untergeordnete Behörden seit den 1990er Jahren Hinweise von Wettbewerbern der fünf Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen darüber erreicht, dass diese sich über wettbewerbsrelevante Informationen untereinander austauschen, und wie ist die Bundesregierung mit diesen Hinweisen umgegangen?

Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

Wurde diesen Hinweisen nachgegangen?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?



20. Gab es im Rahmen von Besuchen der Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel auf den Internationalen Automobil-Ausstellungen, die in ihre Amtszeit als Bundeskanzlerin gefallen sind, Gespräche zwischen Dr. Angela Merkel und Repräsentanten der fünf Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen (bitte Gespräche einzeln auflisten)?

Inwiefern wurden bei diesen Treffen mögliche Absprachen beziehungsweise Kooperationen zwischen den Konzernen thematisiert?

21. Wie oft hat sich die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel seit 2005 mit Repräsentanten der fünf Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen getroffen (bitte Treffen einzeln auflisten)?

Inwiefern wurden bei diesen Treffen mögliche Absprachen beziehungsweise Kooperationen zwischen den Konzernen thematisiert?

#### Möglichkeiten von Schadensersatzklagen

22. Sind aus Sicht der Bundesregierung die rechtlichen Instrumente ausreichend, mit denen Zulieferer, die durch ein Kartell geschädigt wurden, ihren Anspruch auf Schadensersatz durchsetzen können?
23. Sind aus Sicht der Bundesregierung die rechtlichen Instrumente ausreichend, mit denen Aktionäre, die durch ein Kartell geschädigt wurden, ihren Anspruch auf Schadensersatz durchsetzen können?
24. Sind aus Sicht der Bundesregierung die rechtlichen Instrumente ausreichend, mit denen Verbraucherinnen und Verbraucher, die durch ein Kartell geschädigt wurden, ihren Anspruch auf Schadensersatz durchsetzen können?
25. Kommt die Bundesregierung angesichts des beträchtlichen Schadens für Verbraucher, der durch möglicherweise kartellrechtswidrige Absprachen im Automobilsektor entstanden sein könnte (höherer Preis bei geringerer Qualität, Wertverfall des Automobils, Betroffenheit durch Fahrverbote, Gesundheitsschäden etc.), zu einer Neubewertung des Vorschlags, dass zur besseren Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen von Verbraucherinnen und Verbrauchern die Möglichkeit eines freiwilligen Gruppenverfahrens eingeführt wird (vgl. Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, „Entwurf eines Gesetzes über die Einführung von Gruppenverfahren“, Bundestagsdrucksache 18/1464), und wenn ja, plant die Bundesregierung entsprechende Gesetzesänderungen noch vor der Bundestagswahl im September 2017?
26. Kommt die Bundesregierung angesichts des beträchtlichen Schadens für Verbraucher, der durch möglicherweise kartellrechtswidrige Absprachen im Automobilsektor entstanden sein könnte und angesichts der Komplexität des Sachverhalts und der damit verbundenen Beweisführung (Qualität des Produkts schlechter/weniger innovativ als unter Bedingungen des freien Wettbewerbs), zu einer Neubewertung des Vorschlags, dass zur erleichterten Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen von Verbraucherinnen und Verbrauchern bei Kartellen von einem Verbraucherschaden in Höhe von mindestens 10 Prozent des Verkaufspreises ausgegangen wird, um die Quantifizierung von Kartellschäden vor Gericht zu erleichtern (vgl. Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum „Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen“, Bundestagsdrucksache 18/11456)?

27. Kommt die Bundesregierung angesichts des beträchtlichen Schadens für Verbraucher, der durch möglicherweise kartellrechtswidrige Absprachen im Automobilsektor über einen sehr langen Zeitraum (ggf. seit den 1990er Jahren) entstanden sein könnte, zu einer Neubewertung des Vorschlags, dass die Frist für Schadensersatzklagen auf Grund von Kartellschäden auf mindestens zehn Jahre ausgeweitet wird (vgl. Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum „Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen“, Bundestagsdrucksache 18/11456)?
28. Kommt die Bundesregierung angesichts des beträchtlichen Schadens für Verbraucher, der durch möglicherweise kartellrechtswidrige Absprachen im Automobilsektor entstanden sein könnte, zu einer Neubewertung des Vorschlags, die Vorteilsabschöpfung illegitimer wirtschaftlicher Vorteile, die durch Kartellverstöße erwirtschaftet werden, wirksam zu gestalten, indem klargestellt wird, dass Kartellbehörden bzw. Verbände keinen Nachweis über vorsätzliches oder fahrlässiges Verhalten des Unternehmens erbringen müssen (vgl. Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum „Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen“, Bundestagsdrucksache 18/11456)?

#### Folgen für den Industriestandort Deutschland

29. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung, um den Imageschaden für den Automobilstandort Deutschland so gering wie möglich zu halten, sollten sich die Berichte des Magazins „DER SPIEGEL“ über illegale Kartellabsprachen der fünf großen deutschen Automobilhersteller bestätigen?
30. Erstellt die Bundesregierung „Worst-Case“-Szenarien für die Höhe des potenziellen monetären Schadens für die deutsche Automobilindustrie durch Kartellbußen sowie Schadensersatzklagen, sollten sich die Berichte des Magazins „DER SPIEGEL“ über illegale Kartellabsprachen der fünf großen deutschen Automobilhersteller bestätigen, und kann die Bundesregierung nach derzeitigem Erfahrungswert und Wissensstand ausschließen, dass der Schaden für einzelne Hersteller existenzbedrohend sein könnte?
31. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung für die Arbeitnehmerschaft der deutschen Automobilwirtschaft, sollten sich die Berichte des Magazins „DER SPIEGEL“ über illegale Kartellabsprachen der fünf großen deutschen Automobilhersteller bestätigen?
32. Wie bewertet die Bundesregierung die Folgen möglicher Absprachen der Hersteller, einvernehmlich auf bestimmte Technologien zu setzen, für die Innovationskraft und internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilwirtschaft, insbesondere im Hinblick auf klimafreundliche Antriebsarten?

Berlin, den 25. Juli 2017

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**



