



Voraussetzungen eines
kartellrechtlichen Anspruchs auf
Abschluss eines Werkstattvertrages nach
dem derzeitigen Stand der Rechtsprechung



Herausgeber:

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.
Zentralverband (ZDK)
Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn

Telefon: 0228 9127-0
Telefax: 0228 9127-150
E-Mail: zdk@kfzgewerbe.de
Internet: www.kfzgewerbe.de

Verantwortlich:

Rechtsanwalt Ulrich Dilchert

Verfasser:

Ass. jur. Marion Nikolic

Titelbild:

virtua73, Fotolia.com

Haftungsausschluss:

Die in dieser Broschüre enthaltenen Informationen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Obwohl sie nach bestem Wissen und Gewissen erstellt worden ist, kann keine Haftung für die inhaltliche Richtigkeit der darin enthaltenen Informationen übernommen werden.

Copyright und Rechtsvorbehalt:

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Mikrofilm oder einem anderen Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Herausgebers reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Erscheinungsdatum:

Februar 2022

	Seite
1	Vorbemerkung..... 4
2	Maßgebliche Verbotstatbestände des GWB 6
2.1	Verbotenes Verhalten von marktbeherrschenden Unternehmen (§ 19 GWB)6
2.2	Verbotenes Verhalten von Unternehmen mit relativer Marktmacht (§ 20 GWB).....7
3	Kernaussagen der deutschen Rechtsprechung..... 8
3.1	Maßgebliche Anspruchsgrundlagen8
3.2	Ermittlung des relevanten Marktes8
3.2.1	Bestimmung des sachlich relevanten Marktes8
3.2.2	Bestimmung des räumlich/geographisch relevanten Marktes9
3.3	Marktbeherrschende Stellung eines Herstellers/Importeurs.....9
3.3.1	Grundsätzliches9
3.3.2	Vorgelagerter Ressourcenmarkt für die Erbringung von Werkstatteleistungen für Pkw.....10
3.3.3	Vorgelagerter Ressourcenmarkt für die Erbringung von Werkstatteleistungen für Nutzfahrzeuge.....13
3.4	Relative Marktmacht eines Herstellers/Importeurs14
3.4.1	Grundsätzliches14
3.4.2	Unternehmensbedingte Abhängigkeit14
3.4.3	Sortimentsbedingte Abhängigkeit.....16
3.5	Verbotenes/Missbräuchliches Verhalten von marktbeherrschenden oder relativ marktmächtigen Unternehmen.....17
3.5.1	Grundsätzliches17
3.5.2	Behinderungsverbot18
3.5.3	Diskriminierungsverbot.....19
3.6	Zulassungsanspruch des Kfz-Betriebs.....20

1 Vorbemerkung

Die **EU-Kommission** hat in den Ergänzenden Leitlinien zur Kfz-GVO ausgeführt, dass nur der rein qualitative Selektivvertrieb mangels wettbewerbswidriger Auswirkungen in der Regel nicht unter Artikel 101 Absatz 1 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (*kurz*: AEUV) fällt, also freigestellt ist, weil die Auswahl der Bewerber/Werkstätten ausschließlich nach objektiven Kriterien erfolgt, die durch die Beschaffenheit des Produkts oder der Art der Dienstleistung bedingt sind. Entscheidend hierfür ist u.a., dass Werkstätten aufgrund objektiver Kriterien qualitativer Art ausgewählt werden, die für alle potenziellen Bewerber einheitlich festzulegen und unterschiedslos anzuwenden sind. Angesichts der generell starken Marktposition von Netzen zugelassener Werkstätten, ihrer besonderen Bedeutung für die Halter neuerer Kraftfahrzeuge und der Tatsache, dass die Verbraucher nicht bereit sind, für Instandsetzungen lange Wege in Kauf zu nehmen, sieht die EU-Kommission es ausdrücklich als wichtig an, dass der Zugang zu den Netzen zugelassener Werkstätten im Allgemeinen allen Unternehmen offen steht, die bestimmte Qualitätskriterien erfüllen (vgl. Anm. (43) und (70) Ergänzende Leitlinien (2010/C 138/05)).

Diesem Ansatz ist die **deutsche Rechtsprechung** bekanntlich nicht gefolgt. Sie hat es bislang auch nicht für erforderlich gehalten, die strittige Rechtsfrage dem EuGH zur Vorabentscheidung vorzulegen. Stattdessen macht sie den Anspruch auf „Zugang“ zu dem von einem Kfz-Betrieb begehrten Werkstattnetz oder auf „Verbleib“ in dessen Werkstattnetz bzw. Feststellung der Belieferungspflicht von diversen Faktoren abhängig.

Die nachfolgenden Ausführungen basieren auf richtungsweisenden Entscheidungen der deutschen Rechtsprechung (sortiert nach Entscheidungsdatum):

- BGH, Urteil vom 28.06.2005 (Az. KZR 26/04) – **Mercedes-Benz**
- BGH, Urteile vom 30.03.2011 (Az. KZR 6/09 und KZR 7/09); ZDK-RS G11-092 bzw. F11-036 – **MAN**
- OLG Frankfurt/M., Beschluss vom 11.06.2013 (Az. 11 U 95/12 (Kart)); Revision mit BGH-Beschluss vom 08.04.2014 (Az. KZR 49/13) nicht angenommen – **Skoda**
- BGH, Urteil vom 26.01.2016 (Az. KZR 41/14); ZDK-RS G16-108 bzw. F16-043 – **Jaguar**
Nach Rückverweisung: OLG Frankfurt, Urteil vom 21.12.2017 (Az. 11 U 6/14 (Kart)); Revision nicht zugelassen
Nichtzulassungsbeschwerde des Kfz-Betriebs zurückgewiesen: BGH, Beschluss vom 26.02.2019 (Az. KZR 2/18)
- BGH, Urteil vom 23.01.2018 (Az. KZR 48/15); ZDK-RS G18-050 bzw. F18-020 – **Jaguar- und Land Rover**
Nach Rückverweisung: OLG Frankfurt, Urteil vom 12.03.2019 (Az. 11 U 8/15); Revision nicht zugelassen

Vorbemerkung

Nichtzulassungsbeschwerde des Importeurs zurückgewiesen: BGH, Beschluss vom 06.07.2021 (Az. KZR 15/19)

- OLG Düsseldorf, Urteil vom 27.03.2019 (Az. U (Kart) 16/18); ZDK-RS RE2019-126 – **Volvo**

2 Maßgebliche Verbotstatbestände des GWB

Das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB, auch deutsches Kartellgesetz genannt) sieht in § 33 GWB einen einklagbaren Beseitigungs- und – bei Wiederholungsgefahr – Unterlassungsanspruch z.B. für den Fall vor, dass ein Unternehmen gegen die im GWB verankerten Verbotstatbestände oder gegen Artikel 101 AEUV verstößt.

Die Verbotstatbestände des GWB untersagen marktbeherrschenden Unternehmen oder Unternehmen mit relativer Marktmacht bestimmte Verhaltensweisen. Anhand dieser Normen wird von der deutschen Rechtsprechung geprüft, ob die Verweigerung der von der Kfz-Werkstatt begehrten Aufnahme in das Werkstattnetz des Herstellers/Importeurs verboten ist und deshalb ein Zulassungs- und Belieferungsanspruch des Kfz-Betriebs gegen den Kfz-Hersteller/-Importeur (kurz: Hersteller) besteht.

2.1 Verbotenes Verhalten von marktbeherrschenden Unternehmen (§ 19 GWB)

Ob ein Hersteller auf dem sachlich und räumlich relevanten Markt marktbeherrschend ist oder nicht, bestimmt sich nach § 18 GWB (vgl. hierzu Ziffer 3.3.1).

§ 19 Abs. 1 GWB enthält den allgemeinen Grundsatz, dass die missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung durch ein oder mehrere Unternehmen verboten ist.

Nach § 19 Abs. 2 Nr. 1 GWB liegt ein solcher Missbrauch u.a. insbesondere dann vor, wenn ein marktbeherrschendes Unternehmen als Anbieter einer bestimmten Art von Waren oder gewerblichen Leistungen ein anderes Unternehmen (unabhängig von dessen Betriebsgröße)

- unmittelbar oder mittelbar unbillig behindert (kurz: Behinderungsverbot) oder
- ohne sachlich gerechtfertigten Grund unmittelbar oder mittelbar anders behandelt als gleichartige Unternehmen (kurz: Diskriminierungsverbot).

Aus dem Diskriminierungsverbot folgt, dass ein Hersteller einem Kfz-Betrieb, der sich um eine Aufnahme in sein Werkstattnetz bewirbt und die qualitativen Anforderungen erfüllt, unter denen der Hersteller gleichartige Unternehmen in sein Werkstattnetz aufnimmt, den Zutritt zu seinem Werkstattnetz nicht verweigern darf, es sei denn, dafür sprächen sachliche Gründe. Daraus kann sich ein Kontrahierungszwang des marktbeherrschenden Unternehmens ergeben.

2.2 Verbotenes Verhalten von Unternehmen mit relativer Marktmacht (§ 20 GWB)

Die in § 19 GWB aufgeführten Verbote (vgl. Ziffer 2.1) gelten nach § 20 Abs. 1 GWB auch für Unternehmen mit relativer Marktmacht, allerdings nur gegenüber kleinen und mittleren Unternehmen.

Bei Unternehmen mit relativer Marktmacht handelt es sich um Unternehmen, die einen Markt zwar nicht beherrschen, von denen aber kleine oder mittlere Unternehmen als Anbieter oder Nachfrager einer bestimmten Art von Waren oder gewerblichen Leistungen in der Weise abhängig sind, dass ausreichende und zumutbare Möglichkeiten, auf andere Unternehmen auszuweichen, nicht bestehen (vgl. hierzu auch Ziffer 3.4.1).

3 Kernaussagen der deutschen Rechtsprechung

3.1 Maßgebliche Anspruchsgrundlagen

Als maßgebliche Anspruchsgrundlagen kommt nur § 33 GWB i.V.m. einem der vorgenannten Verbotstatbestände des GWB (§§ 19, 20 GWB) in Betracht.

Demgegenüber regeln Gruppenfreistellungsverordnungen nur die Voraussetzungen, unter denen Vertriebsvereinbarungen des Kraftfahrzeugsektors gruppenweise vom Verbot des Artikels 101 Absatz 1 AEUV freigestellt sind. Eine zivilrechtlich durchsetzbare Pflicht des Herstellers, qualitativ zu selektieren und eine Kfz-Werkstatt im Falle der Erfüllung aller qualitativen Anforderungen als Vertragswerkstatt zu autorisieren, lässt sich aus einer GVO nicht herleiten. Weigert sich ein Hersteller, eine Werkstatt in sein Werkstattnetz aufzunehmen, die alle qualitativen Auswahlkriterien erfüllt, riskiert er zwar die Einordnung als von der Kfz-GVO freigestelltes qualitativ selektives Vertriebssystem zu verlieren, ein Zulassungsanspruch des abgelehnten Kfz-Betriebs folgt daraus aber nicht.

3.2 Ermittlung des relevanten Marktes

Ausgangspunkt der Beurteilung, ob ein Unternehmen marktbeherrschend ist, (nur) über relative Marktmacht verfügt oder nicht zum Adressatenkreis der o.g. Verbotstatbestände zählt, ist die Ermittlung des relevanten Marktes, sowohl in sachlicher als auch in räumlicher/geographischer Hinsicht. Sie dient der systematischen Feststellung der wesentlichen Wettbewerbsbedingungen. Welchen Grad an Marktmacht der jeweilige Hersteller auf dem ermittelten relevanten Markt aufweist, ist erst im Anschluss daran zu ermitteln.

3.2.1 Bestimmung des sachlich relevanten Marktes

Möchte ein Kfz-Betrieb Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen für Kraftfahrzeuge (Pkw oder Nutzfahrzeuge) gegenüber Endkunden anbieten und begehrt er hierfür von einem Hersteller als vorgelagerte Leistung die Zulassung zu dessen Werkstattnetz, ist der sachlich relevante Markt **grundsätzlich der dem Endkundenmarkt für die Inanspruchnahme von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen für Kraftfahrzeuge vorgelagerte Markt**. Auf diesem vorgelagerten Markt stehen sich die Werkstätten als Nachfrager und die Hersteller von Kraftfahrzeugen und andere Unternehmen als Anbieter von Ressourcen gegenüberstehen, die zur Erbringung von Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten eingesetzt werden (*kurz: Ressourcenmarkt*).

Der vorgelagerte Ressourcenmarkt umfasst alle Produkte, Dienstleistungen und Rechte, die den Zutritt auf den nachgelagerten Endkundenmarkt erleichtern. Dazu gehören das Angebot von:

- Ersatzteilen,
- Diagnosegeräten,
- Spezialwerkzeugen,

- Vermittlung der erforderlichen jeweiligen markenspezifischen Fachkenntnisse und
- **Zulassungen als Vertragswerkstatt für bestimmte Fahrzeugmarken**

3.2.2 Bestimmung des räumlich/geographisch relevanten Marktes

Der räumlich relevante Markt ist die Bundesrepublik Deutschland.

3.3 Marktbeherrschende Stellung eines Herstellers/Importeurs

3.3.1 Grundsätzliches

Ob der Hersteller auf dem Ressourcenmarkt marktbeherrschend ist, bestimmt sich nach § 18 GWB.

Eine marktbeherrschende Stellung liegt danach z.B. dann vor, wenn ein solches Unternehmen keinem oder nur unwesentlichem Wettbewerb ausgesetzt ist oder eine im Verhältnis zu seinen Wettbewerbern überragende Marktstellung innehat. Entscheidend ist also, ob ein solches Unternehmen über einen im Verhältnis zu Konkurrenten überragenden Verhaltensspielraum verfügt, der durch wirksamen Wettbewerb nicht hinreichend kontrolliert ist.

Für die Beantwortung der Frage, ob ein Hersteller ein marktbeherrschendes Unternehmen ist, kommt es darauf an, welche **Verhältnisse auf dem vorgelagerten Ressourcenmarkt** bestehen und ob für die Beurteilung der Marktmacht des Herstellers daher auf den **markenspezifischen oder markenübergreifenden Ressourcenmarkt** abzustellen ist.

Sofern sich die Verhältnisse auf dem Endkundenmarkt auf die auf dem Ressourcenmarkt bestehenden Verhältnisse auswirken, können sie – ausnahmsweise – in die Beurteilung miteinfließen.

Stellt der Status einer „Vertragswerkstatt“ für eine Kfz-Werkstatt, die den Zugang zu einem bestimmten Servicenetz begehrt, eine unverzichtbare Ressource dar, ist von einem eigenständigen – markenspezifischen – Ressourcenmarkt auszugehen, auf dem der Hersteller als alleiniger Anbieter marktbeherrschend ist, weil er insofern keinem Wettbewerb ausgesetzt ist.

Ist dies nicht der Fall, ist der markenübergreifende Ressourcenmarkt maßgeblich und die Marktmacht des Herstellers auf diesem Markt zu ermitteln.

Die **Darlegungs- und Beweislast** trägt grundsätzlich der Kfz-Betrieb. Allerdings trifft den Hersteller dann eine **sekundäre Beweislast**, wenn der Kfz-Betrieb außerhalb des von ihm darzulegenden Geschehensablaufs steht und keine Kenntnis der maßgeblichen Umstände besitzt, während der Hersteller die wesentlichen Tatsachen kennt oder unschwer in Erfahrung bringen kann und es ihm zumutbar ist, nähere Angaben zu machen.

3.3.2 Vorgelagerter Ressourcenmarkt für die Erbringung von Werkstattleistungen für Pkw

Für die Bestimmung der Verhältnisse auf dem Ressourcenmarkt zur Erbringung von Werkstattleistungen für Pkw spielt die **Pkw-Marke**, für die der Kfz-Betrieb eine Zulassung zum Werkstattnetz begehrt, eine **entscheidungserhebliche Rolle**. Daher kann für die Beurteilung der Marktmacht des Herstellers auf diesem Markt nicht generell auf den markenspezifischen oder markenübergreifenden Ressourcenmarkt abgestellt werden.

Die Würdigung der Marktverhältnisse auf dem Ressourcenmarkt ist Sache des Tatrichters. Dabei hat er folgendes zu beachten:

- Die Verhältnisse auf dem Endkundenmarkt können in bestimmten Fällen für die Bestimmung der Verhältnisse auf dem nachgelagerten Ressourcenmarkt von Bedeutung sein.

Sie wirken sich dann auf die auf dem Ressourcenmarkt bestehenden Verhältnisse aus, wenn eine bestimmte Leistung auf dem Ressourcenmarkt deshalb nicht austauschbar ist, weil sie für eine Teilnahme am Wettbewerb auf dem Endkundenmarkt schlechthin unentbehrlich ist.

Entscheidend ist hierfür, **ob Kfz-Werkstätten, die Arbeiten an Pkw einer bestimmten Marke durchführen wollen, eine „wirtschaftlich sinnvolle“ Möglichkeit haben, diese Tätigkeit auch ohne den Status einer Vertragswerkstatt des betreffenden Herstellers auszuüben.**

Sofern es keine wirtschaftlich sinnvolle Möglichkeit gibt, Arbeiten an Pkw einer bestimmten Marke auch ohne den Status einer Vertragswerkstatt des betreffenden Herstellers auszuüben, ist der vorgelagerte Ressourcenmarkt markenspezifisch abzugrenzen und der Hersteller hinsichtlich des Zugangs zu Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen für seine Marken marktbeherrschend. In diesem Falle stellt die Möglichkeit, Werkstattarbeiten für einen anderen Hersteller oder sonstigen Anbieter im Servicebereich oder als freie Werkstatt vorzunehmen, für Kfz-Werkstätten keine wirtschaftlich sinnvolle Alternative dar, weil sie nicht geeignet ist, den Bedarf der auf dem Reparatur- und Wartungsmarkt für Fahrzeuge einer bestimmten Marke tätigen Betriebe anderweitig zu decken.

- **Maßgeblich für die Beurteilung sind insbesondere die Ansprüche, Erwartungen und Gepflogenheiten von Fahrzeugeigentümern der betreffenden Marke** auf dem Endkundenmarkt, die durchaus unterschiedlich ausfallen können.

Entscheidend ist, ob die Eigentümer einer bestimmten Fahrzeugmarke gesteigerten Wert darauf legen, ihre Fahrzeuge auch nach Ablauf der Garantiefrist von einer Vertragswerkstatt warten und instand setzen zu lassen, auch wenn sie dafür höhere Preise zahlen müssen, als in einer freien Werkstatt.

- Bei der Beantwortung der Frage, ob im Einzelfall eine „wirtschaftlich sinnvolle“ Möglichkeit zur Vornahme von Reparaturen und Serviceleistungen an Fahrzeugen der betreffenden Marke durch freie Werkstätten (oder Vertragswerkstätten anderer Hersteller) besteht, sind folgende Aspekte maßgeblich:

- Die Kfz-Werkstatt hat nur dann eine „wirtschaftlich sinnvolle“ Möglichkeit, als freie Werkstatt Arbeiten an Pkw der betreffenden Marke auszuführen, wenn sie die realistische Erwartung haben kann, eine auskömmliche Anzahl entsprechender Aufträge zu erhalten.

Hierfür ist die Fähigkeit zur ordentlichen Auftragserfüllung (im Hinblick auf die spezifische Leistungsfähigkeit der betreffenden Werkstatt und die hierfür notwendigen Vorbedingungen, wie z.B. die Werkstattausstattung) zwar eine notwendige, aber nicht ohne weiteres ausreichende Voraussetzung.

- Bedeutung hierfür hat daneben auch die Beantwortung der **Frage, in welchem Maße eine freie Vertragswerkstatt erwarten kann, dass Eigentümer von Fahrzeugen der betreffenden Marke sie für die Erbringung einer Werkstattdienstleistung in Betracht ziehen.**

Hierfür ist die Einstellung der betroffenen Endkunden von besonderer Bedeutung.

Auch Befindlichkeiten der Kundschaft, die eher emotional bedingt sind, können die Wettbewerbschancen eines Unternehmens beeinflussen und sind daher mit zu berücksichtigen.

Für Gewerbekunden kann der Kostenaspekt bei der Werkstattwahl eine weitaus größere Rolle spielen als für Privatkunden. Das gilt insbesondere dann, wenn die Fahrzeuge in Flotten gehalten werden.

Ihren Ausdruck finden die Ansprüche, Erwartungen und Gepflogenheiten der betroffenen Endkunden am ehesten in dem **tatsächlichen Nachfrageverhalten der Kunden.**

Daher ist maßgeblich darauf abzustellen, welche Anteile der Werkstattdienstleistungen an Fahrzeugen der betreffenden Marke

→ einerseits von **Vertragswerkstätten dieser Marke** und

→ andererseits von **freien Werkstätten** erbracht werden.

Offen ist, wo genau die Grenze verläuft.

Die Behauptung, dass der Status als Vertragswerkstatt eine unentbehrliche Ressource darstellt, ist jedenfalls dann widerlegt, wenn der überwiegende Teil der betreffenden Werkstattdienstleistungen von freien Werkstätten ausgeführt wird.

Die für die Bewertung in Betracht zu ziehenden Marktanteile sind in erster Linie an dem jeweils erzielten Umsatz zu bemessen, weniger anhand der Anzahl erteilter Aufträge.

Zu berücksichtigen ist außerdem, dass **Werkstattdienstleistungen, deren Erbringung ersichtlich keine Kenntnisse und Erfahrungen erfordern, die typischerweise durch die Spezialisierung auf eine bestimmte Marke erworben werden**, im Hinblick auf die Ermittlung der Kundenpräferenzen weniger aussagekräftig sind und das Ergebnis möglicherweise verzerren könnten. Sie sind daher bei dem vorzunehmenden Abgleich **geringer zu gewichten.**

Darlegungs- und Beweisführungsproblematik

Beweisrechtlich problematisch ist hierbei, dass die Werkstatt zwar Angaben zu dem Auftragsvolumen in ihrer eigenen Werkstatt vor und nach Beendigung der Werkstattverträge machen kann, dass sich hieraus aber schon deshalb kaum weiterführende Erkenntnisse gewinnen lassen, weil sich ein Verlust des Status als Vertragswerkstatt angesichts bestehender Kundenbindungen nicht abrupt, sondern erst allmählich auswirken dürfte. Dennoch obliegt es dem **Kfz-Betrieb** als primär darlegungsbelasteter Partei, zunächst **substantiiert greifbare Anhaltspunkte/ Anknüpfungstatsachen für seine Behauptung vorzutragen**. Das setzt voraus, dass sich z.B. aus den vom Kfz-Betrieb vorgelegten Unterlagen eine gewisse Wahrscheinlichkeit dafür ergibt, dass bei Eigentümern der betreffenden Marke, die Ansprüche, Erwartungen und Gepflogenheiten tatsächlich dahin gehen, ihre Fahrzeuge auch nach Ablauf der Garantiezeit von einer Vertragswerkstatt warten und instand setzen zu lassen.

Sollte die Werkstatt keinen zumutbaren Zugang zu aussagekräftigen Umsatzzahlen haben, trägt der **Hersteller** die **sekundäre Beweislast**, wenn er infolge eines besseren Überblicks über die relevanten Marktverhältnisse in der Lage ist, in dem erforderlichen Maß zur Sachaufklärung beizutragen. Eine Schwierigkeit könnte allerdings darin bestehen, dass Hersteller zwar Zugriff auf die Höhe und Art der Umsätze ihres Werkstattnetzes haben, ihnen die entsprechenden Umsätze freier Werkstätten aber möglicherweise weder bekannt sind noch unschwer in Erfahrung gebracht werden können.

- Maßgeblich ist, ob ein Kfz-Betrieb auch ohne den Status einer Vertragswerkstatt des Herstellers mit dessen Vertragswerkstätten aussichtsreich in Konkurrenz treten kann.
- **Die Werkstatt muss konkret darlegen, aus welchem Grunde es ihr ohne den Status einer Vertragswerkstatt nicht möglich sein soll, als freie Werkstatt Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten für Pkw der betreffenden Marke wirtschaftlich sinnvoll zu erbringen.**
- Spielen Garantie- und Kulanzleistungen sowie Leistungen im Rahmen von Rückrufaktionen im Betrieb der Werkstatt nur eine zu vernachlässigende Rolle, stellen sie eine wirtschaftlich sinnvolle Betätigung des Kfz-Betriebs als freie Werkstatt für Pkw der betroffenen Marke nicht in Frage.
- Die bloße Behauptung, für Kunden sei bei der Werkstattauswahl entscheidend, ob die Werkstatt Serviceaktionen zur Qualitätssicherung am Kundenfahrzeug durchführen könne, ist substanzlos, nicht nachvollziehbar und daher prozessual unbeachtlich.
- Die fehlende Zugriffsmöglichkeit auf das Lagerhaltungssystem des Herstellers, die dazu führt, dass der Kfz-Betrieb keine Angaben zu Preisen, zur Verfügbarkeit sowie zu Lieferterminen von Ersatzteilen machen kann und dass die Erstellung verbindlicher Kostenvoranschläge bei Abgabe des Kundenfahrzeugs verhindert wird, stellt keinen Nachteil dar, von dem zu erwarten ist, dass Kunden vom Besuch der Kfz-Werkstatt abgehalten werden, wenn Service und Qualität ansonsten "stimmen".

- Da sich die fehlende Möglichkeit einer markenspezifischen Schulung des Personals durch den Hersteller oder einen Drittanbieter, auf die Qualität der Werkstattdienstleistungen auswirken kann, könnte dieser Aspekt ggf. die Entscheidung des Kunden zur Werkstattwahl beeinflussen.
- Dass freie Werkstätten die Radiocodes und Schlüsselcodes für die Neuprogrammierung von Fahrzeugschlüsseln nicht abfragen können, spielt für die Beurteilung keine Rolle, weil es sich hierbei um ganz seltene Vorgänge handelt.
- Sofern ein Hersteller nachweislich – unerlaubterweise – den Weiterverkauf von Ersatzteilen und Zubehör durch Mitglieder seines selektiven Vertriebssystems oder den Verkauf von Instandsetzungsgeräten, Diagnose- oder Ausrüstungsgegenständen durch sonstige Anbieter an unabhängige oder markenfremde Werkstätten beschränkt, kann die Anzahl der realistisch zu erwartenden Aufträge soweit reduziert werden, dass eine auskömmliche Anzahl entsprechender Aufträge nicht (mehr) zu erwarten ist.
- Auch sonstige Umstände, die zu einer Behinderung der Vornahme von Reparaturen und Serviceleistungen an Fahrzeugen der betreffenden Marke durch freie Werkstätten führen, können die Prognose nachteilig beeinflussen.

3.3.3 Vorgelagerter Ressourcenmarkt für die Erbringung von Werkstattdienstleistungen für Nutzfahrzeuge

Die Zulassung als Nutzfahrzeug-Vertragswerkstatt bildet **grundsätzlich** keinen eigenständigen – markenspezifischen –, sondern einen **markenübergreifenden Markt**. Sie ist nur eine von mehreren untereinander austauschbaren Ressourcen dieses vorgelagerten Marktes und stellt damit nur einen Teil des umfassenden Ressourcenmarktes dar. Hierzu wird folgendes ausgeführt:

- Der Status als Nutzfahrzeug-Vertragswerkstatt ist keine Ressource, die für den Zugang zum Endkundenmarkt unerlässlich ist. Ein Anbieter von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen für Nutzfahrzeuge ist auch ohne den Status einer Vertragswerkstatt wettbewerbsfähig.

Die Annahme, dass das Angebot von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen für Nutzfahrzeuge ohne eine Zulassung als Vertragswerkstatt unmöglich oder wirtschaftlich sinnlos ist, wird im Nutzfahrzeugbereich bereits durch den Umstand widerlegt, dass der überwiegende Teil der entsprechenden Werkstattdienstleistungen tatsächlich von freien Werkstätten erbracht wird.

- Obwohl der Status als Vertragswerkstatt regelmäßig für die Erbringung von Garantieleistungen, Kulanzleistungen nach Ablauf der Gewährleistungsfrist und Leistungen im Rahmen von Rückrufaktionen erforderlich ist, stellt die Erbringung derartiger Leistungen aus der maßgeblichen **Sicht des Betreibers einer Reparaturwerkstatt** nur einen Ausschnitt aus einer Reihe möglicher Dienstleistungen dar, die sich nicht hinsichtlich des Leistungsgegenstandes unterscheiden, sondern nur hinsichtlich der rechtlichen Rahmenbedingungen, unter denen diese Leistungen erbracht werden.

- Die Sichtweise des Endkunden ist für den Ressourcenmarkt im Nutzfahrzeugbereich nicht maßgeblich.

Daraus folgt, dass das Argument, dass Endkunden, die kostenlose Leistungen nur bei einer vom Hersteller zugelassenen Markenwerkstatt erhalten und daher i.d.R. auch nur bei einer solchen nachfragen, für den Nutzfahrzeugbereich nicht entscheidungserheblich ist, obwohl das Nachfrageverhalten von Endkunden für eine fehlende Austauschbarkeit der Werkstätten und damit für eine markenbezogene Abgrenzung des nachgelagerten Endkundenmarkts spricht.

- Da für den Nutzfahrzeugbereich auf den markenübergreifenden Ressourcenmarkt abzustellen ist, lässt sich eine marktbeherrschende Stellung eines Herstellers nicht daraus ableiten, dass die Entscheidung über die begehrte Zulassung eines Bewerbers zum Werkstattnetz des Herstellers allein dem Hersteller obliegt.
- Eine marktbeherrschende Stellung des Herstellers lässt sich bei dem markenübergreifenden Ressourcenmarkt für den Nutzfahrzeugbereich nicht aus seiner Stellung auf dem nachgelagerten, markenspezifischen Endkundenmarkt ableiten. Es spielt daher keine Rolle, wie hoch der Marktanteil des Nutzfahrzeug-Herstellers auf dem Endkundenmarkt ist.

3.4 Relative Marktmacht eines Herstellers/Importeurs

3.4.1 Grundsätzliches

Bei Unternehmen mit relativer Marktmacht handelt es sich um Unternehmen, die einen Markt zwar nicht beherrschen, von denen aber kleine oder mittlere Unternehmen als Anbieter oder Nachfrager einer bestimmten Art von Waren oder gewerblichen Leistungen in der Weise abhängig sind, dass ausreichende und zumutbare Möglichkeiten, auf andere Unternehmen auszuweichen, nicht bestehen.

Damit werden mittelständische und kleine Unternehmen aufgrund ihrer Größe und Abhängigkeit von Unternehmen mit relativer Marktmacht vor einer missbräuchlichen Ausnutzung dieser Marktmacht auch dann geschützt, wenn diese Unternehmen nicht marktbeherrschend sind.

Eine solche Abhängigkeit kann unternehmens- oder – ausnahmsweise – auch sortimentsbedingt sein.

Die **Darlegungs- und Beweislast** trägt der Kfz-Betrieb. Allerdings obliegt dem Hersteller u.U. eine **sekundäre Beweislast** (siehe hierzu auch Ziffer 3.3).

3.4.2 Unternehmensbedingte Abhängigkeit

Eine **unternehmensbedingte Anhängigkeit** ist dann anzunehmen, wenn ein Anbieter oder Nachfrager einer bestimmten Art von Waren oder gewerblichen Leistungen so stark auf ein bestimmtes anderes Unternehmen auf der anderen Marktseite ausgerichtet ist, dass er nur unter Inkaufnahme gewichtiger Wettbewerbsnachteile auf dem betreffenden Markt auf andere Unternehmen/Hersteller überwechseln kann.

Ob sie vorliegt, ist **einzelfallabhängig** zu beurteilen, wobei die nachfolgenden Umstände für die Bewertung eine wesentliche Rolle spielen:

- **Bewerbern, die nicht bereits Mitglied des Vertriebsnetzes des Herstellers sind, fehlt es in der Regel schon deshalb an einer unternehmensbedingten Anhängigkeit.**

Ausnahme:

Wenn es zwischen dem Kfz-Betrieb und dem Hersteller keine vertragliche Bindung gibt, kann eine unternehmensbedingte Abhängigkeit allenfalls in besonders gelagerten Ausnahmefällen vorliegen.

Hierfür ist es erforderlich, dass sich der Kfz-Betrieb aufgrund eigenen Entschlusses auf die Produkte des Herstellers konzentriert und die Ausrichtung seines Geschäftsmodells erheblich über eine bloß einseitige Spezialisierung hinausgeht und auch den Erwerb besonderen, markenspezifischen Know-hows umfasst, das für eine wertschöpfende Tätigkeit im Zusammenhang mit den Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen erforderlich ist.

Der Umstand, dass die unternehmensbedingte Abhängigkeit in diesem Falle auf einem einseitigen Entschluss des Kfz-Betriebs beruht, ist dann im Rahmen der noch vorzunehmenden Interessenabwägung bei der Billigkeitsprüfung oder der Rechtfertigung einer unterschiedlichen Behandlung zu berücksichtigen (vgl. hierzu Ziffer **3.5.1**).

- Eine unternehmensbedingte Abhängigkeit kann **bei gekündigten Vertragswerkstätten** vorliegen, die ihren Geschäftsbetrieb unter Einsatz erheblicher Investitionen ausschließlich auf einen bestimmten Fahrzeughersteller ausgerichtet und sich dadurch einen markenspezifischen Kundenstamm geschaffen haben.
 - Das ist z.B. dann der Fall, wenn der Werkstattbetreiber seinen Geschäftsbetrieb über einen langen Zeitraum – z.B. seit Jahrzehnten – allein auf die Erbringung von Werkstatteleistungen an Fahrzeugen einer bestimmten Fahrzeugmarke ausgerichtet hat. In diesem Falle würde eine Umstellung auf die Wartung und Reparatur von anderen Fahrzeugmarken weitreichende Investitionen in Werkzeuge und Personal erfordern. Hinzu kommt die Entwertung des mit der langjährigen Spezialisierung auf Fahrzeuge der betreffenden Marke erworbenen Goodwill.
 - Eine nachweislich vorhandene unternehmensbedingte Abhängigkeit entfällt im Nachhinein auch dann nicht, wenn der Kfz-Betrieb nach Beendigung des Vertragsverhältnisses mit dem Hersteller zwischenzeitlich Werkstattverträge mit anderen Herstellern abgeschlossen hat. Der Umstand, dass sich der Kfz-Betrieb infolge der Weigerung des Herstellers, ihn erneut zum Werkstattnetz zuzulassen, gezwungenermaßen um andere Betätigungsfelder bemüht hat, kann dem Hersteller nicht zum Vorteil gereichen. Außerdem ist der Abschluss von Werkstattverträgen mit Herstellern anderer Marken mit der Notwendigkeit verbunden, erneut spezifisches Know-how aufzubauen, so dass in diesem Falle gerade kein Wechsel ohne erhebliche Wettbewerbsnachteile für den Kfz-Betrieb vorliegt.

- Handelt es sich bei dem (als eigenständige juristische Person geführten) Kfz-Betrieb um ein Unternehmen, das nach außen nicht isoliert, sondern als Teil einer Unternehmensgruppe agiert, die sich mit der Wartung und womöglich auch mit dem Vertrieb von Kraftfahrzeugen unterschiedlicher Hersteller beschäftigt, bedarf es angesichts dieser engen Einbindung in eine nach außen als Einheit auftretende Mehrmarken-Unternehmensgruppe zusätzlichen Vortrages des Kfz-Betriebs dazu, weshalb es gerade für diesen Betrieb unzumutbar (gewesen) sein sollte, innerhalb dieser Unternehmensgruppe auf Werkstattleistungen an anderen Fahrzeugen zu wechseln oder seine Tätigkeit als freie Werkstatt fortzusetzen.
- Wurde der Werkstattvertrag ordentlich gekündigt, ist folgendes zu berücksichtigen:
 - Der Umstand, dass ein gekündigter Kfz-Betrieb als **Mehrmarkenbetrieb** auch Fahrzeuge anderer Marken wartet und repariert, spricht gegen eine unternehmensbedingte Abhängigkeit von dem betreffenden Hersteller.
 - Der gekündigte Servicepartner hat die Möglichkeit, seinen Werkstattbetrieb innerhalb der zweijährigen Kündigungsfrist anderweitig auszurichten.

Zwar mag damit die Gefahr eines gewissen Kundenverlustes einhergehen, andererseits besteht dadurch aber auch die Möglichkeit, neue Kunden zu gewinnen und an sich zu binden.
 - Allein der Hinweis auf den mit der Vertragsbeendigung verbundenen Verlust der Möglichkeit zur Erbringung von Garantie- und Kulanzarbeiten sowie von Arbeiten im Rahmen von Rückrufaktionen des Herstellers, vermag eine unternehmensbedingte Abhängigkeit nicht zu begründen.
 - Der Befürchtung, am Markt nur als Vertragswerkstatt erfolgreich bestehen zu können, weil die Kunden im Hinblick auf mehrjährige Herstellergarantien und Kulanzprogramme der Hersteller de facto an das Vertragswerkstattnetz gebunden werden, steht schon die Vielzahl der auf dem Markt erfolgreich tätigen freien Werkstätten entgegen.
- Der **Tatsachenvortrag des Kfz-Betriebs** muss bereits vor dem Erstgericht folgendes umfassen:
 - Anteil des Ersatzteilvertriebs mit den Vertragswaren der Marke des Herstellers im Verhältnis zum gesamten Ersatzteilvertrieb der Werkstatt
 - Anteil der Wartungs-, Reparatur- und Kundendienstleistungen an und im Zusammenhang mit Fahrzeugen dieser Marke im Verhältnis zum diesbezüglichen Werkstattgeschäft insgesamt

3.4.3 Sortimentbedingte Abhängigkeit

Für die ebenfalls **einzelfallabhängig** zu beurteilende **sortimentsbedingte Abhängigkeit** gilt folgendes:

- Liegen keine besonderen Umstände im Einzelfall vor, scheidet eine sortimentsbedingte Abhängigkeit regelmäßig allein schon deshalb aus, weil jeder Kfz-Betrieb auch ohne Zulassung

zum begehrten Werkstattnetz die Möglichkeit hat, als Vertragswerkstatt anderer Hersteller oder als freie Werkstatt erfolgreich im Werkstattgeschäft tätig zu sein.

- Eine sortimentsbedingte Abhängigkeit könnte allenfalls dann vorliegen, wenn der abgelehnte Kfz-Betrieb nicht in der Lage wäre, Ersatzteile und Zubehör der Marke des betreffenden Herstellers in zumutbarer Weise anderweitig zu beziehen.
- Dass der Kfz-Betrieb Ersatzteile und Zubehör im Vergleich zu Vertragswerkstätten nur zu ungünstigeren Konditionen beziehen kann und deren Bezug mit längeren Lieferzeiten verbunden ist, macht den Bezug noch nicht unzumutbar.

3.5 Verbotenes/Missbräuchliches Verhalten von marktbeherrschenden oder relativ marktmächtigen Unternehmen

3.5.1 Grundsätzliches

Ob eine Behinderung „unbillig“ ist oder einer unterschiedlichen Behandlung die „sachliche Rechtfertigung“ fehlt, ist aufgrund einer Gesamtwürdigung und Abwägung aller beteiligten Interessen zu beurteilen, die sich an der auf die Freiheit des Wettbewerbs gerichteten Zielsetzung des GWB zu orientieren hat.

- Dabei ist zu Gunsten von Herstellern zu berücksichtigen, dass sie grundsätzlich frei sind, ihre geschäftliche Tätigkeit nach eigenem Ermessen so zu gestalten, wie sie es für wirtschaftlich sinnvoll halten.

Daher sind Hersteller auch grundsätzlich dazu berechtigt, auch die Vertragsbeziehung zu einem von ihm abhängigen Kfz-Betrieb unter Einhaltung einer angemessenen Kündigungsfrist zu beenden. Dies auch deshalb, weil der abhängige Kfz-Betrieb während der laufenden Kündigungsfrist die zumutbare Möglichkeit hat, seinen Betrieb, z.B. auf eine andere Marke, umzustellen.

Die Freiheit des Herstellers zur Gestaltung des eigenen Absatzsystems besteht aber nur innerhalb der durch das Kartellrecht gezogenen Grenzen! Sie ist ausgeschlossen, wo sie missbraucht wird oder zu einer Beschränkung des Wettbewerbs führt, die mit der auf die Freiheit des Wettbewerbs gerichteten Zielsetzung des Gesetzes unvereinbar ist.

- Im Rahmen der vorzunehmenden Interessenabwägung **steigen mit zunehmender Abhängigkeit eines Kfz-Betriebs** von den Angeboten eines Herstellers **in gleichem Maße die Anforderungen an die Schutzwürdigkeit der von einem Hersteller verfolgten Belange.**

Die **Darlegungs- und Beweislast** dafür, dass die Behinderung nicht „unbillig“ ist oder sachlich gerechtfertigte Gründe für eine unterschiedliche Behandlung vorliegen, trägt der **Hersteller**.

3.5.2 Behinderungsverbot

Die **Kündigung eines Werkstattvertrages** stellt eine **Behinderung** dar.

Zwar kann ein von einer Kündigung betroffener Kfz-Betrieb in der Regel die meisten der von den Kunden nachgefragten Serviceleistungen an Fahrzeugen der betreffenden Marke auch als freie Werkstatt erbringen, im Gegensatz zu Vertragswerkstätten des betreffenden Herstellers kann der Kfz-Betrieb aber keine für den Kunden kostenlosen Arbeiten durchführen, die er vom Hersteller vergütet bekäme (z.B. die Erbringung von Garantie- und Kulanzleistungen). Hierdurch wird ihm gegenüber den mit ihm im Wettbewerb stehenden Vertragswerkstätten der betreffenden Marke ein Wettbewerbsnachteil zugefügt.

Eine Behinderung, in Form einer Kündigung des Werkstattvertrages, ist dann **„unbillig“**, wenn sie ohne sachlichen Grund erfolgt.

Bei der vorzunehmenden Gesamtwürdigung und Interessenabwägung können im Einzelfall ggf. folgende Umstände maßgeblich sein:

- Verfolgt der Hersteller, z.B. mit einer von ihm ausgesprochenen Kündigung aller Werkstattverträge, das **Ziel einer „Ausdünnung“ seines Werkstattnetzes**, dann soll durch diese Maßnahme auf eine **„quantitative“ Selektion** erfolgen. Im Rahmen der vorzunehmenden Interessenabwägung ist daher folgendes zu berücksichtigen:

Hat der Hersteller das Netz der mit ihm vertraglich verbundenen Werkstätten – wie im Kfz-Gewerbe üblich – als **„qualitativ selektives Vertriebssystem“** ausgestaltet, so ist das kartellrechtlich unbedenklich, weil einem solchen Vertriebssystem keine „wettbewerbsbeschränkenden“ Vereinbarungen zugrunde liegen. Zwar werden den Kfz-Betrieben durch die Werkstattverträge der Hersteller auch in diesem System wettbewerbsrelevante Verpflichtungen auferlegt, sie stellen aber deshalb keine wettbewerbsbeschränkenden Vereinbarungen dar, weil sie zur Aufrechterhaltung eines qualitativ hochstehenden Serviceangebots für Fahrzeuge der betreffenden Marke geeignet und erforderlich sind.

Demgegenüber ist eine „quantitative“ Selektion, die nicht nur über entsprechende qualitative Anforderungen (z.B. festgelegte Mindestumsätze) erreicht wird, grundsätzlich nicht erforderlich und stellt somit eine Wettbewerbsbeschränkung dar.

Das **GWB** verfolgt allerdings das **Ziel, keine „wettbewerbsbeschränkenden“ Vereinbarungen zu begünstigen**. Daher kann das Interesse des Herstellers an der Beendigung des mit dem Kfz-Betrieb abgeschlossenen Werkstattvertrages, die zu einer quantitativen Selektion führen soll, gegenüber dem Interesse des Kfz-Betriebs, am Verbleib im Werkstattnetz, nicht berücksichtigt werden.

- Beruht die Kündigung auf **(angeblichen) Leistungsdefiziten des Kfz-Betriebs**, ist im Einzelfall zu prüfen, ob und in welchem Umfang die Vorwürfe tatsächlich berechtigt sind und ob sie deshalb einen sachlichen Grund für die vom Hersteller ausgesprochene Kündigung darstellen.

3.5.3 Diskriminierungsverbot

Hat ein Hersteller die Werkstattverträge seines gesamten Werkstattnetzes gekündigt, wird ein von der Kündigung betroffener Kfz-Betrieb im Verhältnis zu den anderen gekündigten Vertragswerkstätten dann **ungleich behandelt**, wenn ihm im Gegensatz zu den meisten anderen Werkstätten kein neuer Werkstattvertrag angeboten wird.

Der Umstand, dass der betroffene Kfz-Betrieb die meisten der von den Kunden nachgefragten Serviceleistungen an Fahrzeugen der betreffenden Marke auch als freie Werkstatt erbringen kann, sofern er – wie in der Praxis üblich – weiterhin die Möglichkeit hat, die benötigten Teile über die Vertriebsorganisation des Herstellers zu erhalten, spricht nicht gegen die Annahme einer Ungleichbehandlung. Das beruht darauf, dass der Kfz-Betrieb jedenfalls keine für den Kunden kostenlosen Arbeiten durchführen kann, die er vom Hersteller vergütet bekäme (z.B. die Erbringung von Garantie- und Kulanzleistungen).

Zur Beantwortung der Frage, ob einer unterschiedlichen Behandlung von Kfz-Betrieben die **sachliche Rechtfertigung fehlt**, kommt es zum einen darauf an, aus welchem Grund der Hersteller dem Kfz-Betrieb den Zugang zu seinem Werkstattnetz im konkreten Einzelfall verweigert, und zum anderen darauf, welche Anforderungen an eine sachliche Rechtfertigung zu stellen sind.

Grundsätzlich gilt folgendes:

- Die Wirksamkeit einer ordentlichen Kündigung schließt einen kartellrechtlichen Anspruch auf Abschluss eines Werkvertrages nicht aus! Hierbei handelt es sich um unterschiedliche Fragestellungen.
- Berufet sich der Hersteller für die Ablehnung der Aufnahme auf ein Fehlverhalten des Kfz-Betriebs in der Vergangenheit oder ein in Zukunft zu befürchtendes Fehlverhalten, kommt es darauf an, ob ein solches Fehlverhalten, sofern es denn vorliegt, die Zusammenarbeit unzumutbar machen würde.
- Die Schwelle der sachlichen Rechtfertigung ist hoch anzusetzen, um zwischen berechtigten, in der Person des Vertragspartners liegenden und nur vorgeschobenen, in Wahrheit wettbewerbsfeindlichen Gründen unterscheiden zu können. Dies deshalb, weil ein relativ marktmächtiges Unternehmen, das seinen Absatz auf Basis eines selektiven Vertriebssystems organisiert, bei Erfüllung der Selektionskriterien grundsätzlich zur Aufnahme des betreffenden Betriebs in sein Werkstattnetz verpflichtet ist, also einem Kontrahierungszwang unterliegt, und hiervon nur ausnahmsweise bei Vorliegen einer sachlichen Rechtfertigung absehen kann.
- In Anbetracht des grundsätzlich bestehenden Kontrahierungszwangs, muss es sich bei den Gründen, die eine Ablehnung der Zulassung des Kfz-Betriebs rechtfertigen sollen, zwingend um **wesentliche Vertragsverletzungen** handeln.

Wesentliche Vertragsverletzungen sind z.B.:

- Erschwindeln von Bonuszahlungen durch fingierte Aufträge oder Auftragsmanipulationen

- Erschleichen von Zuschüssen des Herstellers auf Grund unrichtiger Angaben in erheblicher Größenordnung
- Zahlungsunfähigkeit des Händlers
- Begründet der Hersteller die Zulassungsverweigerung mit schlechten Ergebnissen einer konkret angegebenen Anzahl von „Mystery Calls“, Werkstatttests und/oder Kundenbeschwerden, kommt es darauf an, ob im Einzelfall Gründe dafür vorliegen, die den Schluss zulassen, dass die schlechten Ergebnisse nur vorgeschoben wurden, um eine quantitative Selektion zu verschleiern.

Für die Beurteilung können z.B. folgende Umstände eine Rolle spielen:

- (Schriftliche) Mitteilung des Herstellers, dass dem Kfz-Betrieb – im Gegensatz zu den meisten anderen Vertragswerkstätten – wegen einer von ihm geplanten Neuordnung des Werkstattnetzes kein Anschlussvertrag angeboten werden wird
- Anzahl und Zeitpunkt der Durchführung von „Mystery Calls“ und Werkstatttests
- Grund für die Durchführung von „Mystery Calls“:
Maßgeblich sind lediglich solche „Mystery Calls“, die der Überprüfung der Einhaltung von Vertragspflichten dienen.
Werden sie hingegen lediglich zur Überprüfung der Erfüllung der Teilnahmevoraussetzungen eines Bonusprogramms durchgeführt, sind deren Ergebnisse unbeachtlich, weil der Hersteller solche Programme einsetzt, um „besondere“ Anstrengungen seiner Vertragspartner zu belohnen.
- Anzahl und Gegenstand der Kundenbeschwerden:
Rein fahrzeugbezogene Kundenbeschwerden sind unbeachtlich.
- In zeitlichem Zusammenhang stehende Auszeichnung des Kfz-Betriebs wegen „besonderer Kundenzufriedenheit“
- Gründe für eine generelle Erschütterung der Vertrauensgrundlage

3.6 Zulassungsanspruch des Kfz-Betriebs

Hat der Hersteller einen der Verbotstatbestände des GWB erfüllt, ist er zur Beseitigung der unbilligen Behinderung oder Diskriminierung verpflichtet, den betroffenen Kfz-Betrieb zu seinem Werkstattnetz zuzulassen, sofern dieser alle für die Aufnahme in das Werkstattnetz des Herstellers aufgestellten **qualitativen Anforderungen an eine Vertragswerkstatt erfüllt**.

- Begehrt ein Kfz-Betrieb erstmalig die Aufnahme in ein qualitativ selektives Vertriebssystem, muss er grundsätzlich darlegen und im Bestreitensfalle auch beweisen, dass er alle vom Hersteller für sein Werkstattnetz aufgestellten qualitativen Anforderungen an eine Vertragswerkstatt (= Selektionskriterien) erfüllt.

- Begehrt hingegen ein gekündigter/ehemaliger Kfz-Betrieb die Aufnahme in ein Werkstattnetz, der die Selektionskriterien während der Laufzeit des Werkstattvertrages unstreitig erfüllt hat, obliegt es zunächst dem Hersteller, zumindest ansatzweise vorzutragen, welche der Standards des derzeit gültigen Vertragswerkes der Kfz-Betrieb nicht erfüllt.
- Wurde dem Kfz-Betrieb der Zugang zum Werkstattnetz herstellerseits verweigert, dann ist es dem Kfz-Betrieb wirtschaftlich nicht zumutbar, die Standards der jeweils aktuellen Werkstattverträge gewissermaßen "auf Verdacht" zu erfüllen. In diesem Falle ist es ausreichend, wenn der Kfz-Betrieb seine Absicht zur Erfüllung der Kriterien erklärt.
- Der Hersteller ist – selbstverständlich – berechtigt, die Erfüllung der Kriterien zu Vertragsbeginn zu prüfen und soweit nötig – ggf. auch unter Kündigungsandrohung – eine angemessene Frist zur Umsetzung zu setzen.

