

Konzernpolitik:

# Wettbewerb unerwünscht?

Fragwürdige Verbote zugunsten der DB AG

Von Rainer Engel

➤ Es gehört zum Wettbewerb, auch gerichtliche Hilfe gegen unlautere Praktiken in Anspruch zu nehmen. Geschickte Anwälte können ihrer Mandantenschaft auch ungerechtfertigte Vorteile im Wettbewerb ver-

schaffen, wenn die Gerichte „mitspielen“. Das Staatsunternehmen Deutsche Bahn AG nutzt die Möglichkeiten, um ihre Wettbewerber kurz zu halten.

## Gerichtliche Verbote ...

**A**m 11. Oktober 2001 hat die 12. Zivilkammer des Hamburger Landgerichts durch Beschluss angeordnet, dass der Connex Verkehr GmbH verboten wird, „im geschäftlichen Verkehr das Kennzeichen 'ICX' im Zusammenhang mit Transportleistungen zu verwenden und/oder verwenden zu lassen.“ (Aktenzeichen 312 O 345/01).

### Verboten



Am 25. Oktober 2001 hat dieselbe Zivilkammer dem Verein „Die Bahnen!“ verboten, „die Bezeichnung 'DIE BAHNEN!' als Bestandteil seines Vereinsnemens zu verwenden.“ (Aktenzeichen 312 O 691/01).

Beide einstweiligen Verfügungen sind mit der Androhung verbunden, dass bei

Zu widerhandlungen für jeden Fall ein Ordnungsgeld bis zu 500.000 DM oder Ordnungshaft bis zu sechs Monaten verhängt werden kann. Das entspricht § 891 der Zivilprozessordnung.

Beide Entscheidungen sind ohne rechtliches Gehör erlassen worden. Dieses Verfahren ist grundsätzlich zulässig, wenn die Eilbedürftigkeit es notwendig macht, Schaden von dem Antragsteller abzuwenden. Gegen die Entscheidung steht dem Betroffenen das Recht des Einspruchs zu.

Die Gerichte haben bei solchen Anträgen zu entscheiden, ob der Fall so eilig ist, dass ohne rechtliches Gehör des Betroffenen entschieden werden muss. In Rechts-sachen, die Wettbewerbsverstöße betreffen, ist die Entscheidung ohne mündliche Verhandlung der Regelfall.

Die Gerichte sind weiter verpflichtet, den vorgelegten Antrag auf seine rechtliche Stichhaltigkeit zu prüfen. Der Jurist nennt das „Schlüssigkeitsprüfung“.

### ... ihre Entstehung

Die beiden Entscheidungen des Landgerichts Hamburg fallen dadurch auf, dass sie keinerlei Begründung enthalten und keine Rechtsgrundlage nennen. Auch eine Begründung

für die Entscheidung ohne Anhörung des Gegners enthalten die Beschlüsse nicht, sondern beschränken sich auf die Floskel „der Dringlichkeit wegen“. Diese Handhabung ist nicht unbedingt üblich.

Es ist daher nicht erkennbar, ob eine solche rechtliche Prüfung überhaupt stattgefunden hat. Eilige Anträge stören die alltägliche Arbeit der Richter, die den Fall oft nur oberflächlich ansehen oder einfach erst einmal glauben, was ihnen die Anwälte schreiben, weil sie keine Zeit haben, sich innerhalb weniger Stunden in eine sehr schwierige Materie einzuarbeiten. Das führt dazu, dass der Antragsteller erst einmal einen Beschluss über ein Verbot bekommt, obwohl sich der Antrag bei genauem Hinsehen als unbegründet erweist. Auf diese Weise kann sich ein Wettbewerber ungerechtfertigte Vorteile im Wettbewerb verschaffen, die sich in der Öffentlichkeit als „gerichtlich geprüft und bestätigt“ darstellen lassen.

Die Praxis der Gerichte ist sehr unterschiedlich. Viele Gerichte prüfen auch Eilanträge sorgsam und weisen sie gegebenenfalls auch als unbegründet zurück, andere bescheiden jeden Antrag positiv, um sich erst einmal Zeit zu verschaffen. In Wettbewerbs-sachen kann der Antrag-

steller das zuständige Gericht aussuchen, weil ein Wettbewerbsverstoß als „unerlaubte Handlung“ gilt, die an jedem Ort der Bundesrepublik begangen wird. Erfahrene Anwälte suchen sich daher die Gerichte aus, die den Antrag schnell bearbeiten und nur oberflächlich prüfen.

Warum die DB AG, die ihren Sitz in Berlin und Frankfurt hat, sich das Landgericht Hamburg aussucht, um gegen eine Firma mit Sitz in Frankfurt und einen Verein mit Sitz in Berlin vorzugehen, entzieht sich der Kenntnis von PRO BAHN.

### ... ihr Ziel

**D**as Ziel der DB AG ist eindeutig. Dass das Kürzel „ICX“ ein so direkter Angriff auf den Marktführer ist wie das Angebot der Connex-Gruppe, die Interregio-Linien zu übernehmen, steht außer Frage. Auch hinter dem mit dem Namensbestandteil „Die Bahnen!“ gegründeten Verein „Vereinigung für Wettbewerb im Schienenverkehr“ steht als Motor die Connex-Gruppe. Außer ihren Unternehmen, die im französischen Vivendi-Konzern verflochten sind, gehörten Unternehmen des französischen Via-Konzerns, in erster Linie bekannt unter der Marke „eurobahn“, zum Verein.

Es ärgert die Manager der Deutschen Bahn AG verständlicherweise sehr, dass ausgerechnet französische Kapitalinteressen besonders aggressiv Wettbewerb fordern, während die DB AG in Frankreich keinen Millimeter breit Boden gewinnen kann, weil der französische Staat die Hand schützend über die Staatsbahn SNCF hält. Es ist sogar nachvollziehbar, wenn die Aktionen der DB AG auf ein stilles Wohlwollen deutscher Politiker stoßen.

### ... ihre Wirkung

Große Wellen hat das Vorgehen der DB AG bisher nicht geschlagen. Der Begriff ICX ist in der Öffentlichkeit platziert und wird nicht so schnell zu löschen sein. Der einzige Effekt ist, dass alle Wettbewerber interessiert darauf sehen, was unter [www.mehrbahnen.de](http://www.mehrbahnen.de) im Internet über Wettbewerb und die Wettbewerbsverstöße nachzulesen ist. Es wird sich schnell herumsprechen, dass die Internet-Adresse [www.diebahnen.de](http://www.diebahnen.de) zunächst stillgelegt ist, bis die juristische Auseinandersetzung um den Namen „Die Bahnen!“ abgeschlossen ist.

# Die Bahn



Erlaubt

Die Selbstdarstellung der DB AG ...

# DIE BAHNEN!

Vereinigung für Wettbewerb im Schienenverkehr e.V.

Verboten

...und das verbotene Logo der Konkurrenz.

### ... und ihr Wert

Ob die Verbote einer nachträglichen Prüfung standhalten, ist für Juristen nicht auf Anhieb mit „ja“ oder „nein“ zu beantworten.

Nur so viel steht fest: Die DB AG hat sich mit ihren Anträgen einen Zeitvorteil

im Wettbewerb verschafft. Das Vorgehen der Firma, die sich selbst „Die Bahn“ nennt, gegen einen Verein, der sich „Die Bahnen!“ nennen will, ist besonders grotesk, wenn man sieht, dass Politiker mehr Wettbewerb fordern. Die DB AG ist immer noch zu 100 Prozent Staatseigentum.

## Impressum

der **Fahrgast** – PRO BAHN ZEITUNG

erscheint viermal jährlich: am 1. Februar, 1. Mai, 1. August und 1. November.

**Herausgeber und Verlag:**

**PRO BAHN** e.V. Bundesverband,  
Schwanthalerstraße 74, 80 336 München,  
Tel. 0 89/54 45 62 13, Fax 0 89/54 45 62 14  
Internet: [www.pro-bahn.de](http://www.pro-bahn.de)

Konto Postbank Köln Konto Nr. 310 548 500,  
BLZ 370 100 50

PRO BAHN ist Mitglied im Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. (vzbv), Berlin.

**Redaktion:**

**PRO BAHN**, Gretchenstraße 26, 32756 Detmold,  
Tel. 0 52 31/30 01 12, Fax 0 52 31/3 23 61,  
E-Mail: [pbz@pro-bahn.de](mailto:pbz@pro-bahn.de)  
Internet: [www.pro-bahn.de/pbz](http://www.pro-bahn.de/pbz)  
Redaktionsteam Rainer Engel, Detmold (V.i.S.d.P.);  
Karl-Peter Naumann, Hamburg; Andreas Barth,  
München; Joachim Kemnitz, Norderstedt; Dr. Klaus  
Schröter, Rheinbach.

**Anzeigen und Vertrieb:**

Anschrift siehe Redaktion.

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 19 vom 1. November 2001.

**Gestaltung:**

Steuer Grafik Design, Königsberger Straße 6,  
76532 Baden-Baden, Tel. u. Fax 0 72 21/5 31 63,  
E-Mail: [birgit.steuer@real-vision.de](mailto:birgit.steuer@real-vision.de)

**Lektorat:**

Text+Design Jutta Cram, Bismarckstraße 52,  
86391 Stadtbergen, Tel. 08 21/4 33 95-73, Fax -74,  
Internet: [www.textplusdesign.de](http://www.textplusdesign.de)

**Druck und Versand:**

Rüdiger Eggert, Emmertsgrundpassage 4,  
69126 Heidelberg, Tel. 0 62 21/38 03 96,  
Fax 0 62 21/38 22 98

**Copyright:**

2002 **PRO BAHN** e.V. Bundesverband, München.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Redaktionsschluss Ausgabe Mai 2002: 1.3.2002