

RAW

1

Recht ■ Automobil ■ Wirtschaft
Unternehmen | Technologie | Beratung

WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT

Professor Dr. Frank Arloth,
Ministerialdirektor a. D.

Andrea Czarnecki, Group General
Counsel Continental AG

Professor Dr. Markus Gehrlein,
Richter am Bundesgerichtshof a. D.

Karin E. Geissl, Rechtsanwältin,
Attorney at Law, Freshfields

Dr. Peter Gladbach,
Datenschutzbeauftragter AUDI AG

Professor Dr. Christian Heinrich,
Katholische Universität, Ingolstadt

Dr. Florian Hofer, LL.M., Chief Legal and
Compliance Officer, Daimler Truck AG

Dr. Uta Karen Klawitter,
General Counsel AUDI AG

Nora Klug, LL.M.,
General Counsel Robert Bosch GmbH

Christian A. Mayer,
Rechtsanwalt, Noerr

Professor Dr. Rolf-Dieter Mönning,
Rechtsanwalt, Mönning Feser Partner

Professor Dr. Dr. h.c. Hanns Prütting,
Universität zu Köln

Professor Dr. Jens M. Schmittmann,
Rechtsanwalt, FOM Hochschule, Essen

Dr. Stefan Schröcker,
Leiter Recht, Produktion und Vertrieb,
BMW AG

Dr. Reinhard Siegert, Rechtsanwalt,
Heuking Kühn Lüer Wojtek

Dr. Martin Wagener,
Rechtsanwalt

SCHRIFTFÜHRUNG

Dr. Nicholas Schoch, Rechtsanwalt,
Freshfields

STÄNDIGE MITARBEITER

Dr. Charlotte Harms, Paul Harenberg,
Camillo v. Haugwitz

- 1 Dr. Nicholas P. Schoch
Zwischen Regulierungswellen und Chancenfenstern
- 2 Dr. Arun Kapoor und Prof. Dr. Thomas Klindt
Der neue KBA-Kodex zur Durchführung von Rückrufaktionen
- 5 Rafael Lier und Fabian Klöckler
Reparatur- und Wartungsinformationen aus dem Elfenbeinturm?
Teil I: Ein kritischer Blick auf Urteile und Gesetzgebung
- 13 Rafael Lier und Fabian Klöckler
Reparatur- und Wartungsinformationen aus dem Elfenbeinturm?
Teil II: Nur ein kleiner Schritt in die richtige Richtung
- 19 Dr. Moritz Becker und Stefanie Spancken-Monz
Völkerrechtlicher Klimaschutz vor dem IGH – neuer Treibstoff für
„Klimaklagen“?
- 26 Dr. Reinhard Siegert
In-Vehicle-Infotainment und Kartellrecht:
Das Bundeskartellamt hält die „gates“ offen
- 31 Philipp Leber
„Volksentscheid Berlin autofrei“ – Ein neuer Impuls zur Steuerung
des motorisierten Individualverkehrs
- 37 Dr. Andreas Mann und Antje Zimmermann
§ 357a BGB und die Wertminderung von Fahrzeugen – Dogmatik und
Praxis
- 43 Pinar Ciplak
Cybersecurity Vulnerabilities in der Automobilindustrie – Verantwortlich-
keiten und Haftungsrisiken zwischen Zulieferern und OEM
- 47 Dr. Frederic Geber, LL.M. (Exeter)
Die Leitlinien der EU-Kommission zur Anwendung
des Data Act auf Fahrzeugdaten
- 52 Julian Monschke und Dr. Andreas Daum, LL.M. (LSE)
Ein neuer Goldstandard für die Cybersicherheit? Überblick über die
NIS2-Vorgaben im Automotive-Sektor
- 60 Sebastian Lutz-Bachmann, LL.M. und Dr. Charlotte Harms
Unter wechselnden Vorzeichen: Ein neuer Kurs im Lieferkettenrecht
- 63 Tobias André und Sebastian Lutz-Bachmann
Diesel-Abgasemissionen auf dem unionsgerichtlichen Prüfstand:
Eine (Zwischen-)Bilanz
- 71 Christian A. Mayer, Felix Sedlmaier und Dr. Joachim Rung
Überbordende Anforderungen an Emissionskontrollsysteme –
eine Anmerkung zum Urteil des OVG Schleswig

- freiheit des Unternehmens durch strengere Regulierungsvorgaben einschränken.
3. Unabhängig von der rechtlichen Bedeutung wird das IGH-Gutachten aber – wie jüngste Beispiele bereits belegen – in jedem Fall in der strategischen Prozessführung von Klägern und NGOs als Argumentationsansatz verwertet werden.
 4. Aus deutscher Sicht bleibt zum einen spannend, ob der Bundesgerichtshof das IGH-Gutachten in seiner für 2026 erwarteten Entscheidung zu „Klimaklagen“ ansprechen wird. Zum anderen bleibt abzuwarten, ob das BVerfG bei der Auslegung der aus Grundrechten abgeleiteten Schutzpflichten des Staates auch auf das IGH-Gutachten abstellen wird.
 5. Die in tatsächlicher Hinsicht begrenzte Wirkmacht des Gutachtens auch im Verhältnis zwischen Staaten wurde durch die (geringe) Rolle bei den COP30 Verhandlungen bestätigt, bei dem sogar Versuche einer formalen Anerkennung des IGH-Gutachtens blockiert wurden.
 6. Letztlich bleibt – und das erkennt der IGH ausdrücklich an – der Klimawandel eine globale Herausforderung, die nur durch multilaterale Lösungen effektiv angegangen werden kann. Der IGH ist dafür auch aufgrund seiner begrenzten Zuständigkeit nicht das geeignete Forum. Vielmehr bedarf es auf politischer Ebene Lösungen für den Klimawandel durch demokratisch legitimierte Organe und Repräsentanten.

Dr. Reinhard Siegert, München*

In-Vehicle-Infotainment und Kartellrecht

Das Bundeskartellamt hält die „gates“ offen

Ist das Auto ein oder kein „Smartphone auf Rädern“? – Die Diskussion über diese Frage ist alt – und überholt. Es mag die Ausnahme sein, dass ein Hersteller von Unterhaltungselektronik wie Xiaomi (Elektro-)Fahrzeuge auf den Markt bringt. Jedenfalls aber gilt: Viele der Features, die ein Smartphone bietet, zu allererst Navigationsdienste, werden auch und gerade während der Autofahrt gerne genutzt.

„In Vehicle Infotainment“ („IVI“) lautet der Fachbegriff für die entsprechenden Angebote im Fahrzeug. Der Kampf um Marktanteile und Marktpositionen in diesem lukrativen Geschäftsfeld wird mit harten Bandagen ausgefochten. Dabei sind Diskussionen unvermeidlich, wo die wettbewerbskonforme Nutzung der eigenen Fähigkeiten und Ressourcen endet und der Missbrauch einer Marktstellung beginnt. Wegweisend für die Standards in diesem Geschäftszweig, aber auch für die Anwendung von § 19a GWB, DMA und Art. 102 AEUV sind zwei Entscheidungen des Bundeskartellamts vom 9.4.2025. Beide ergingen gegenüber dem Anbieter Google und betrafen unterschiedliche IVI-Angebote. Den Kerngedanken und den Auswirkungen dieser beiden Entscheidungen nachzugehen, ist Ziel des vorliegenden Beitrags.

I. Die Verfahren des BKartA

1. Hintergründe

Mit Presseerklärung vom 21.6.2022 teilte das Bundeskartellamt („BKartA“) mit, es habe ein Verfahren gegen die Alphabet Inc., Mountain View, USA, und die Google Germany GmbH, Hamburg (zusammen „Google“), wegen „mögliche[r] Wettbewerbsbeschränkungen zulasten alternativer Kartendienste bei der Google Maps Plattform“ eingeleitet.¹ Das Verfahren wurde „maßgeblich“ auf die neuen Befugnisse gestützt, die der Gesetzgeber dem BKartA im Zuge der 10. GWB-Novelle mit Wirkung vom 19.1.2021 verliehen hatte.

Mit § 19a GWB wurde ein zweistufiges Verfahren der erweiterten Missbrauchsaufsicht über Unternehmen mit

„überragender marktübergreifender Bedeutung für den Wettbewerb“ („ÜMÜB“) in das Kartellrecht eingefügt.² Auf der ersten Stufe muss dabei im Wege einer auf fünf Jahre befristeten Verfügung die entsprechende marktübergreifende Bedeutung des Unternehmens festgestellt werden, § 19a Abs. 1 Sätze 1–3 GWB. Auf der zweiten Stufe können dem Adressaten der Verfügung sodann bestimmte wettbewerbsgefährdende Praktiken präventiv untersagt werden, § 19a Abs. 2 GWB.

Ende 2021 hatte das BKartA bereits die überragende Markstellung von Google per Verfügung festgestellt.³ Zu diesem Zeitpunkt lag dem BKartA bereits die Beschwerde der TomTom NV, Amsterdam, Niederlande, vom 4.8.2021 in Bezug auf Google Automated Services („GAS“) sowie in Bezug auf die Google Maps Plattform („GMP“) vor, die beiden Systeme, die später Gegenstand der hier zu besprechenden Entscheidungen des BKartA vom 9.4.2025 wurden.⁴

2. GAS, GMP – Worum geht es?

Von Anfang an betraf das vom BKartA eingeleitete Verfahren mit GAS und GMP zwei unterschiedliche, jedoch inhaltlich miteinander im Zusammenhang stehende Angebote von Google im Bereich der digitalen In-Vehicle-Services:

* Mehr über den Autor erfahren Sie auf S. IV.

1 Bundeskartellamt, Pressemitteilung vom 21.6.2022, abrufbar unter https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Meldung/DE/Pressemitteilungen/2022/21_06_2022_Google_Maps.html (zuletzt abgerufen am 16.2.2026).

2 Schweitzer, in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht, 7. Aufl. 2024, § 19a GWB Rn. 21.

3 BKartA, Beschl. v. 30.12.2021, B7-61/21; vgl. auch BKartA, Pressemitteilung vom 5.1.2022, abrufbar unter https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Meldung/DE/Pressemitteilungen/2022/05_01_2022_Google_19a.html (zuletzt abgerufen am 16.2.2026).

4 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 18; BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 34.

a) Google Automated Services („GAS“)

Bei GAS handelt es sich um ein Angebotspaket im Bereich des sog. „In Vehicle Infotainment“ („IVI“). In dem Paket sind die Dienste Google Maps, Google Play und Google Assistant zu einem integrierten Funktionsbündel verknüpft.⁵ Ein individueller Bezug der Dienste war bei Einleitung des Verfahrens nicht möglich. Verträge mit Fahrzeugherstellern sahen zudem Standardeinstellungen, prominente Platzierungen der Google-Dienste und Beteiligungen an Werbeeinnahmen vor; diese Mechanismen sollten die Sichtbarkeit und Nutzung der Google-Dienste sichern und optimieren.⁶

b) Google Maps Platform („GMP“)

GMP umfasst verschiedene Kartendienste, darunter Kartendarstellungen, Navigation und die Suche nach Adressen und Points of Interest („PoIs“), einschließlich der Anzeige von Informationen zu Bewertungen und Öffnungszeiten.⁷ Die besondere Stärke dieses Dienstes liegt in dem Informationsumfang zu PoIs und der Aktualität der Informationen.⁸ Bei Einleitung des Verfahrens durften Google-Inhalte nicht auf Karten dritter Anbieter angezeigt werden; ferner waren eine Nachahmung von Google-Diensten sowie eine kombinierte Nutzung von GMP-Diensten zusammen mit Kartendiensten Dritter untersagt.⁹

3. Wettbewerbliche Problemstellung

Inhaltlich betraf das Verfahren des BKartA gegen Google die wettbewerbliche Kernfrage danach, unter welchen Umständen einseitige Verhaltensweisen von Unternehmen in bestimmter Marktstellung Marktstrukturen verfestigen und Innovationen erschweren können.¹⁰ Dabei ging es letztlich um drei Grundgedanken:

- Standardeinstellungen und prominente Platzierungen reduzieren Gestaltungsmöglichkeiten für Automobilhersteller und begrenzen die tatsächliche Wahlfreiheit zwischen verschiedenen Diensten.¹¹ Bei der Entwicklung von IVI-Systemen ist es grundsätzlich üblich, Dienste verschiedener Anbieter zu kombinieren.¹² Gerade das Verbot, Google-PoI mit OpenStreetMap (OSM)-Basiskarten zu kombinieren, entfaltet typischerweise Abschottungswirkungen, weil es die vorstehend geschilderte übliche Gestaltung hybrider Produkte durchschneidet.¹³
- Die Wahlfreiheit von Kunden zwischen verschiedenen Diensten wird durch Bündelung und fehlende Interoperabilität eingeschränkt.¹⁴ Für Endkunden kann gerade eine Kombination von Diensten im Hinblick auf individuelle Bedürfnisse, aber auch aus finanziellen Gründen attraktiv sein.¹⁵
- Daneben führten die Verhaltensweisen von Google zu einer Einschränkung der wirtschaftlichen Betätigung der Wettbewerber, deren Dienste nicht mit solchen von Google kombiniert werden durften¹⁶ oder für deren Dienste Google nicht dieselben Schnittstellen für eine Zusammenarbeit bereitstellte wie für die GAS-Dienste.¹⁷

Die Auswirkungen der Bündelung von Diensten sowie der fehlenden Interoperabilität wiegen umso schwerer, als Google im Bereich von Kartendiensten durch die Suchfunktionen und den Umfang der verfügbaren Informationen anderen Anbietern überlegen ist.¹⁸

4. Zum Gang der Verfahren

Das BKartA eröffnete zwei Verfahren in Bezug auf die betroffenen Dienste, führte Befragungen durch und versandte im Jahr 2023 jeweils Anhörungsschreiben an Google.¹⁹ TomTom und der weitere Anbieter Cerence Inc., Burlington, Massachusetts, USA („Cerence“), wurden zu den Verfahren beigelegt.²⁰ Google versuchte, Passagen des Anhörungsschreibens im GAS-Verfahren der Offenlegung zu entziehen, scheiterte aber weitgehend vor dem BGH.²¹ Erste Zusageentwürfe seitens Google erfolgten im Jahr 2023. Die Zusagevorschläge von Google im GAS-Verfahren wurden Markttests unterzogen, beide Entwürfe vom BKartA aber letztlich als unzureichend bewertet.²² Erst als Google die Zusagen materiell erweitert hatte,²³ wurde das Verfahren in Bezug auf GAS und GMP schließlich nach § 32b GWB beendet, indem die Zusagen für verbindlich erklärt wurden.²⁴

II. Anwendbarkeit von § 19a GWB

Das BKartA stützte seine Entscheidungen auf die erst 2021 neu eingeführte Vorschrift des § 19a GWB. § 19a GWB ermöglicht eine an eine Vorfeldregulierung angelehnte Missbrauchsaufsicht, indem es Unternehmen mit übertragender marktübergreifender Bedeutung (ÜMÜB) zu besonderer Verhaltensdisziplin anhält und der Behörde schnelle, präventiv wirksame Eingriffe ermöglicht.²⁵

Hierbei stellt sich zunächst die Frage nach dem Verhältnis dieser präventiven Missbrauchsaufsicht zu den Eingriffsbefugnissen, die der Europäischen Kommission nach dem Digital Markets Act (DMA)²⁶ eingeräumt sind, konkret danach, ob der DMA dem Erlass einer Einstellungsverfügung durch Verbindlicherklärung von Zusagen nach § 32b GWB entgegensteht. Mit der Einstellungsverfügung sollten die Befugnisse nach § 19a GWB umgesetzt werden.

5 Vgl. im Einzelnen BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 9 ff.

6 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7T-25/22-GAS Rn. 47 ff.

7 Vgl. im Einzelnen BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 5 ff.

8 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 22.

9 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 26 ff.

10 Vgl. BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 44, 46, 59.

11 Vgl. BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 50.

12 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 59.

13 Vgl. i. R. d. GAS-Verfahrens: BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7T-25/22-GAS Rn. 36, 59.

14 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 59; BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 52.

15 Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 22 ff.

16 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 52.

17 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 58 f.

18 Vgl. BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 22 f.

19 Vgl. BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 18 ff.; BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 34 ff.

20 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7T-25/22-GAS Rn. 21; BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 37.

21 Vgl. BGH, Beschl. vom 20.2.2024, KVB 69/23, WM 2024 Heft 46, 2148 (2154 ff.).

22 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 25; BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 40.

23 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 26; BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 41.

24 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 61; BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 58.

25 Vgl. dazu Deselaers, in: NZKart 2024, 366 (366).

26 Verordnung (EU) 2022/1925 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14.9.2022 über bestreitebare und faire Märkte im digitalen Sektor und zur Änderung der Richtlinien (EU) 2019/1937 und (EU) 2020/1828 (Gesetz über digitale Märkte), ABl. L 265 vom 12.10.2022, S. 1.

1. Das Verhältnis von § 19a GWB zum DMA

Wie erwähnt, hatte das BKartA bereits im Dezember 2021 gemäß § 19a Abs. 1 Satz 1 GWB festgestellt, dass Google über eine überragende marktübergreifende Bedeutung für den Wettbewerb verfüge.²⁷ Im Jahr 2023 benannte die Europäische Kommission Google als sog. Torwächter (gatekeeper) i. S. d. Art. 3 DMA.²⁸ Damit stellte sich die Frage, ob und inwieweit die Anwendung von § 19a GWB durch die Feststellung der gatekeeper-Stellung eventuell wegen des Vorrangs des Europarechts gesperrt, Google also einer Regulierung durch das BKartA nach § 19a GWB entzogen wäre.²⁹

Das BKartA adressierte die Frage in beiden Entscheidungen GAS und GMP und bejahte für die beiden konkreten Anwendungsfälle die Anwendbarkeit des § 19a GWB neben dem DMA. Ein Sperreffekt wurde jeweils mit der einheitlichen Begründung verneint, dass das BKartA Google weitere Verpflichtungen i. S. d. Art. 1 Abs. 6 Satz 2 lit. b DMA auferlege.³⁰

Art. 1 Abs. 6 DMA regelt generell das Verhältnis von DMA und anderen Rechtsvorschriften. Neben Art. 101 und Art. 102 AEUV (hierzu Art. 1 Abs. 6 Satz 1 DMA) werden nach Art. 1 Abs. 6 Satz 2 DMA unter bestimmten Voraussetzungen auch mitgliedstaatliche Regelungen als vom DMA unberührt angesehen. Hierzu gehören nach Art. 1 Abs. 6 Satz 2 lit. b DMA nationale Wettbewerbsvorschriften, „mit denen andere Formen einseitiger Verhaltensweisen verboten werden, soweit sie auf andere Unternehmen als Torwächter angewandt werden oder Torwächtern damit weitere Verpflichtungen auferlegt werden“.

Das BKartA stellt im GAS-Verfahren darauf ab, die Verpflichtungszusagen Googles betreffen jedenfalls in Teilen Plattformdienste, die im Benennungsbeschluss, in dem die Torwächtereigenschaft von Google festgestellt wurde, nicht nach Art. 3 Abs. 9 DMA aufgeführt waren. Dies trifft allerdings für die beiden Dienste Google Maps und Google Play nicht zu. Hierfür behelft sich das BKartA mit der Argumentation, dass Google hinsichtlich dieser beiden Dienste Verpflichtungen auferlegt würden, die über die im Rahmen des DMA für Google geltenden Verpflichtungen hinausgingen.³¹

Im GMP-Verfahren beließ es das BKartA demgegenüber bei der lapidaren Feststellung, Alphabet würden „weitere Verpflichtungen im Sinne von Art. 1 Absatz 6 Buchstabe b DMA auferlegt“.³²

2. Das Verhältnis von § 19a GWB zu Art. 102 AEUV

Art. 102 AEUV, §§ 19, 20 GWB stellen eine allgemeine Missbrauchskontrolle dar, die ex post vorgenommen wird.³³ Erforderlich sind eine marktbeherrschende Stellung (Art. 102 AEUV / § 19 GWB) des betroffenen Unternehmens oder eine relative oder überlegene Marktmacht (§ 20 GWB). Gleichzeitig kann ein solches Unternehmen eine überragende marktübergreifende Bedeutung für den Wettbewerb haben (§ 19a GWB).³⁴ Nach § 19a Abs. 3 GWB bleiben die §§ 19, 20 GWB unberührt.

Auch Art. 102 AEUV kann als Unionsrecht nicht von der nationalen Vorschrift des § 19a GWB verdrängt werden.³⁵ Es kann daher zu parallelen Verfahren nach Art. 102 AEUV, §§ 19, 20 GWB und § 19a GWB kommen.³⁶ Dies wäre auch im GAS- und GMP-Verfahren in Betracht gekommen; die

vorliegend dargestellten Beschlüsse stützte das BKartA jedoch allein auf § 19a GWB.³⁷

III. Anwendung von § 19a GWB

In der Entscheidung GAS hatte das BKartA letztlich vier wettbewerbsbeschränkende Maßnahmen einer eingehenden Bewertung zu unterziehen:

- die Bündelung der drei Dienste Google Maps, Google Play und Google Assistant in dem paketierte Angebot GAS;
- die Beteiligung verschiedener Fahrzeughersteller an Werbeeinnahmen unter der Bedingung, dass keine Wettbewerbsprodukte in IVI-Systemen installiert werden;
- Standard-Einstellungen und hervorgehobene Platzierung sowie
- die Beschränkung der Interoperabilität von GAS-Diensten mit Drittdiensten.³⁸

Im Zuge der Verfahren gelangte das BKartA zu dem Schluss, dass Verhaltensweisen Googles im Rahmen des Angebots zum IVI (GAS) und der Kartendienste (GMP) vor allem durch Bündelungen und Interoperabilitätsbeschränkungen zu Wettbewerbsverstößen geführt hätten. Das BKartA subsummierte alle diese Beschränkungen unter § 19a Abs. 2 Satz 1 GWB.

1. GAS-Verfahren

Im GAS-Komplex standen die Bündelung von Maps/Play/Assistant, Exklusivitätsanreize über Umsatzbeteiligungen, Default- und Platzierungsvorgaben sowie Interoperabilitätsbeschränkungen gegenüber Drittdiensten zur Prüfung.³⁹ Aus Sicht des BKartA ist jede dieser Maßnahmen mit Blick auf die Regelbeispiele des § 19a Abs. 2 Satz 1 GWB geeignet, den Wettbewerb auf nachgelagerten Märkten zu behindern, Nutzerwahlfreiheit zu verengen und Innovationsanreize zu mindern:

- Die Bündelung der GAS-Dienste in den von Google angebotenen Lizenzverträgen sah das BKartA als Verwirklichung des Regelbeispiels nach § 19a Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a GWB (automatische Verbindung der Nutzung eines Angebots mit einem dafür nicht erforderlichen anderen Angebot ohne ausreichende Wahlmöglichkeiten), des Regelbeispiels nach § 19a Abs. 2 Satz 1 Nr. 3b BGB (Abhängig-

27 BKartA, Beschl. v. 30.12.2021, B7-61/21.

28 Europäische Kommission, Beschl. v. 5.9.2023 nach Art. 3 DMA, C(2023) 6101 final Rn. 70 ff.

29 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 46 ff.; BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 30 ff.; *Wagner-von Papp*, in: BeckOK Kartellrecht, 19. Ed., 1.4.2025, § 19a GWB Rn. 9, 14 f.; vgl. *Bosch*, in: Bechtold/Bosch, GWB, 11. Aufl. 2025, § 19a GWB Rn. 36.

30 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 46 ff.; BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 30 ff.

31 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 32.

32 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 47.

33 *Wagner-von Papp*, in: BeckOK Kartellrecht, 19. Ed., 1.4.2025, § 19a GWB Rn. 11.

34 Vgl. *Schweitzer*, in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht, 7. Aufl. 2024, § 19a GWB Rn. 55.

35 Vgl. auch *Wagner-von Papp*, in: BeckOK Kartellrecht, 19. Ed., 1.4.2025, § 19a GWB Rn. 12.

36 *Wagner-von Papp*, in: BeckOK Kartellrecht, 19. Ed., 1.4.2025, § 19a GWB Rn. 12.

37 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 33 mit Fn. 14; BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 45 mit Fn. 13.

38 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS, Rn. 29.

39 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 33 ff.

machen der Nutzung eines Angebots von der Nutzung eines anderen Angebots) sowie als Verletzung des Grundtatbestandes nach § 19a Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 GWB (Behinderung von Wettbewerbern auf einem Markt, auf dem der Normadressat seine Stellung, auch ohne marktbeherrschend zu sein, schnell ausbauen kann) an.⁴⁰

- Die von Google ausgelobte Gewährung eines wirtschaftlichen Vorteils unter der Bedingung, dass der Kraftfahrzeughersteller keine Dienste mit vergleichbaren Funktionen installiert, erfüllt aus Sicht des BKartA das Regelbeispiel nach § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2a GWB (Maßnahmen, die zu einer ausschließlichen Vorinstallation oder Integration von Angeboten des Normadressaten führen).⁴¹
- Auch in der Standardeinstellung und hervorgehobenen Platzierung von Diensten wiederum erkannte das BKartA eine „Nähe“ zum Regelbeispiel des § 19a Abs. 2 Satz 1 Nr. 2a GWB und sah darüber hinaus den Unterstatbestand des § 19a Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 GWB (bevorzugte Behandlung der eigenen Angebote gegenüber denen von Wettbewerbern bei der Vermittlung des Zugangs zu Beschaffungs- und Absatzmärkten) verwirklicht.⁴²
- Die mangelnde Interoperabilität schließlich betrachtete das BKartA als Verwirklichung des Regelbeispiels nach § 19a Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 GWB („die Interoperabilität von Produkten oder Leistungen oder die Portabilität von Daten zu verweigern oder zu erschweren und damit den Wettbewerb zu behindern“).⁴³

Keine dieser Verhaltensweisen sah das BKartA im Rahmen der vorzunehmenden Interessenabwägung im Licht der auf die Freiheit des Wettbewerbs gerichteten Zielsetzung des GWB als sachlich gerechtfertigt an.⁴⁴

2. GMP-Verfahren

Im GMP-Verfahren beanstandete das Amt vor allem Kombinationsverbote zwischen Google-Inhalten und Dritt-Basiskarten sowie die Verweigerung oder Erschwerung der Interoperabilität mit Dritt-Kartendiensten.

- In der von Google praktizierten Beschränkung der Interoperabilität sah das BKartA das Regelbeispiel nach § 19a Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 GWB („die Interoperabilität von Produkten oder Leistungen oder die Portabilität von Daten zu verweigern oder zu erschweren und damit den Wettbewerb zu behindern“) verwirklicht.⁴⁵
- Das Verbot der Verwendung von Google-Inhalten auf oder in der Nähe von Nicht-Google-Karten sah das BKartA als Maßnahme an, mit der „die Nutzung eines Angebots des Unternehmens von der Nutzung eines anderen Angebots des Unternehmens abhängig“ gemacht würde (§ 19a Abs. 2 Satz 1 Nr. 3b GWB).⁴⁶

Das BKartA verneinte auch im GMP-Verfahren ausdrücklich die sachliche Rechtfertigung nach § 19 Abs. 2 Satz 2 GWB, für welche nach § 19 Abs. 2 Satz 3 GWB die Darlegungs- und Beweislast bei Google gelegen hätte.⁴⁷

3. Exkurs: Interoperabilitätsverpflichtungen nach der Rechtsprechung des EuGH in Sachen Android Auto

Die Verpflichtung von Plattformbetreibern zur Herstellung von Interoperabilität ist aktuell gerade im Bereich der Fahr-

rerinformationssysteme Gegenstand von Verfahren auf mehreren Ebenen der Kartellrechtsdurchsetzung. Auch aus Art. 102 AEUV leitet die Rechtsprechung des EuGH unter bestimmten Umständen eine Pflicht zur Herstellung von Interoperabilität ab:

In seiner Entscheidung C-233/23 vom 25.2.2025 konkretisierte der EuGH jüngst in Bezug auf die Plattform Google Android Auto die aus Art. 102 AEUV hergeleiteten Maßstäbe für Interoperabilitätspflichten in plattformgebundenen Systemen.⁴⁸ Dabei gab der EuGH seine seit der Rs. Bronner gefestigte Rechtsprechung auf, wonach ein Missbrauch von Marktmacht durch Verweigerung des Zugangs zu einer Infrastruktur voraussetzt, dass diese Infrastruktur für die Ausübung der Tätigkeit des Wettbewerbs unerlässlich ist.⁴⁹ In der Entscheidung Google Android Auto stellte der EuGH vielmehr klar, dass dieses Kriterium nicht anwendbar ist, wenn ein beherrschendes Unternehmen eine Infrastruktur nicht ausschließlich für die Zwecke seiner eigenen Tätigkeiten, sondern mit dem Ziel entwickelt hat, eine Nutzung durch Drittunternehmen zu ermöglichen.⁵⁰ Sind Risiken beherrschbar und fehlt eine tragfähige Rechtfertigung, kann eine Pflicht zur Schaffung oder Öffnung von Schnittstellen binnen angemessener Frist gegen angemessene Gegenleistung bestehen.⁵¹ In diesem Fall kann für ein Unternehmen die Pflicht zur Entwicklung von Templates (Modellen) zur Gewährleistung von Interoperabilität bestehen.⁵²

Aus rechtlicher Sicht kann die EuGH-Entscheidung auch zur Frage der Auslegung der Interoperabilitätspflicht des Art. 6 Abs. 7 DMA beitragen.⁵³ Dieser enthält verschiedene Pflichten für Torwächter zur Ermöglichung von Interoperabilität. Hier wäre daher an einen Gleichlauf der Interoperabilitätspflicht mit der EuGH-Rechtsprechung zu Art. 102 AEUV zu denken.⁵⁴

IV. Verpflichtungszusagen, wettbewerbliche Bedeutung und Reichweite

Die beiden Verfahren gegen Google wurden schließlich, wie oben dargestellt, nach mehreren Anläufen nach § 32b Abs. 1 GWB abgeschlossen. Im Rahmen des § 32b Abs. 1 GWB erfolgt eine Verfahrenseinstellung aufgrund vorheriger Verpflichtungszusage der Unternehmen. Die Verpflichtungen müssen geeignet sein, „die von der Kartellbehörde nach vorläufiger Beurteilung mitgeteilten Bedenken auszuräumen“; ist dies aus Sicht der Kartellbehörde der Fall, erklärt diese die Verpflichtungszusagen durch Verfügung für bindend. Dies ist vorliegend in den Verfahren GAS und GMP mit den Entscheidungen vom 9.4.2025 erfolgt.

40 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 34–46.

41 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 47.

42 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 48–54.

43 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 55–60.

44 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 43f., Rn. 53.

45 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 48–52.

46 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 53–55.

47 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 56.

48 EuGH, Ur. v. 25.2.2025, C-233/23, EuZW 2025, 475.

49 EuGH, Ur. v. 26.11.1998, C-7/97, EuZW 2999, 86 Rn. 41; vgl. auch EuGH, Ur. v. 25.2.2025, C-233/23, EuZW 2025, 475 Rn. 39 ff.

50 EuGH, Ur. v. 25.2.2025, C-233/23, EuZW 2025, 475 Rn. 44, 41, 52.

51 EuGH, Ur. v. 25.2.2025, C-233/23, EuZW 2025, 475 Rn. 81.

52 EuGH, Ur. v. 25.2.2025, C-233/23, EuZW 2025, 475 Rn. 81.

53 Bartlitz, Anm. zu EuGH, Ur. v. 25.2.2025, C-233/23, EuZW 2025, 483 (483 f.).

54 Vgl. Bartlitz, Anm. zu EuGH, Ur. v. 25.2.2025, C-233/23, EuZW 2025, 483 (484).

1. Materielle Inhalte und technische Öffnung

Im GAS-Verfahren hatte Google, grob zusammengefasst, folgende Zusagen abgegeben:

- Die in GAS enthaltenen Dienste würden auch einzeln zu lizenzieren sein, was funktionsbezogene Auswahlentscheidungen ermöglicht und so zu einer Reduzierung von Lock-ins und einer Stärkung des Modul-Wettbewerbs führt.⁵⁵
- Vertragsklauseln zu Standardeinstellungen, bevorzugter Platzierung und wirtschaftliche Beteiligungen wurden aufgehoben, um verhaltenslenkende Effekte und ökonomische Exklusivitätsanreize zu entschärfen: Durch den Verzicht auf vorgegebene Standardeinstellungen und auf die Hervorhebung eines Dienstes wird die Verhaltenslenkung der Nutzer reduziert.⁵⁶ Dies führt zu Wettbewerb über Qualität, Aktualität und Nutzererlebnis.⁵⁷
- Die technischen Voraussetzungen dafür wurden geschaffen, dass die GAS-Dienste mit Sprachassistenten und Kartendiensten anderer Anbieter zusammenarbeiten können. Die Zusagen zielten dabei sowohl auf Integrationsrechte als auch auf hinreichende technische Qualität der Schnittstellen.⁵⁸ Die Öffnung der Schnittstellen verringert die Notwendigkeit eigener Komplettlösungen, fördert Spezialisierung und erlaubt es Nischenanbietern, über komplementäre Leistungen in den Wettbewerb einzutreten.⁵⁹ Dies kann Netzwerkeffekte neu verteilen und anderen Anbietern von IVI-Systemen den Marktzutritt über Schnittstellen-Kompatibilität ermöglichen.⁶⁰

Im GMP-Verfahren verpflichtete sich Google dazu, Kombinationsverbote mit Dritt-Kartendiensten entfallen zu lassen.⁶¹ Somit dürfen Google-Karteninhalte künftig auf Dritt-Basiskarten (einschließlich OpenStreetMap) dargestellt und mit externen Datenquellen kombiniert werden. Hierdurch werden hybride Integrationspfade rechtlich und technisch ermöglicht. Die hierdurch erzeugte Interoperabilität verschiedener Dienste ermöglicht insbesondere bei Karten- und PoI-Diensten funktionsorientierte Gestaltungen und Qualitätsgewinne durch komplementäre Datensätze.⁶² Die Öffnung dürfte PoI-bezogene Anwendungsfälle weiter ausbauen, z. B. lokale Suchen im Fahrzeug, geprüfte Ladepunkte oder Kontexthinweise zur Sicherheit. Zusätzlich wird auch die Bedeutung von IVI-Systemen in Fahrzeugen noch weiter wachsen.⁶³ Entwickler erhalten mehr technische Freiheit, Dienste lassen sich künftig flexibler kombinieren, was sich für Kunden in der Funktionalität sowie preislich auswirken kann.⁶⁴ Nutzer profitieren dabei von echter Auswahl bei Navigation, Medien und Assistenzfunktionen.⁶⁵

2. Umsetzung, Monitoring und Compliance

Die von Google in den GAS- und GMP-Verfahren gemachten Zusagen bedürfen einer tatsächlichen Absicherung. Die Verpflichtungszusagen im Rahmen der GAS gelten gemäß § 32b Abs. 1 S. 3 GWB grundsätzlich für acht Jahre, diejenigen im Rahmen der GMP für zehn Jahre.⁶⁶ Die Umsetzung der GAS-Zusagen wird durch einen Monitoring Trustee überwacht.⁶⁷

3. Territoriale Wirkung

Weil die Zusagen an praktische Nutzungssituationen und an harmonisierte europäische Rahmenbedingungen an-

knüpfen, entfalten sie faktisch über Deutschland hinaus Wirkung.⁶⁸ Für GAS verknüpfen die Zusagen die Durchführung mit der Zulassung von Pkws in Deutschland. Angesichts harmonisierter EU-Zulassungs- und Typgenehmigungsregeln und globaler IVI-Entwicklung sind länderübergreifende Lösungen üblich, sodass faktisch EU-weite Effekte entstehen.⁶⁹

Für GMP gelten die Änderungen jedenfalls für Lizenznehmer mit EWR-Rechnungsadresse; in der Praxis werden die neuen Kombinationsoptionen regelmäßig in globale Produktlinien ausgerollt, um Entwicklungsaufwand zu minimieren.⁷⁰

Diese faktische Ausdehnung ist wettbewerblich bedeutsam: Implementierungsfristen, Test-Meilensteine und Dokumentationspflichten werden letztlich europaweit zu synchronisieren sein, um gleichwertige Zugangsvoraussetzungen zu schaffen. Die Unternehmen werden daher ihre Zusagenentwürfe bereits im Blickwinkel der europaweiten Anwendung abgeben.

VII. Zusammenfassung und Ausblick

Die Entscheidungen des BKartA sind in verfahrenstechnischer Hinsicht insbesondere dadurch von Relevanz, dass sie das Verhältnis zwischen den verschiedenen kartellrechtlichen und regulatorischen Eingriffsbefugnissen adressieren. Sie befürworten die komplementäre Anwendung von § 19a GWB neben dem DMA; inhaltlich zeigen die Entscheidungen auf, wie nationale Missbrauchsaufsicht spezifische Praktiken gezielt adressieren kann.⁷¹

Für die Fahrzeughersteller dürfte sich infolge der von Google abgegebenen Zusagen die Möglichkeit ergeben, vermehrt modulare IVI-Systeme einzusetzen und Navigations-, Medien- und Assistenzlösungen verschiedener Anbieter zu integrieren. Dabei könnte sich die Fähigkeit, Komponenten nutzergerecht und attraktiv zu verbinden, zu einem nicht unwichtigen Wettbewerbsfaktor entwickeln.

Über den Bereich der IVI-Angebote hinaus dürfte der Druck für marktmächtige Digitalunternehmen wachsen, Schnittstellen neutral auszugestalten und Bündelungen zu vermeiden: Es ist zu erwarten, dass die sorgfältig begründeten Entscheidungen des BKartA vom 9.4.2025 in Sachen GAS und GMP auch Einfluss auf die Entscheidungsfindung des BKartA in weiteren Anwendungsfällen entfalten werden – innerhalb und außerhalb des IVI.

55 Vgl. BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7T-25/22-GAS Rn. 66, 72.

56 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 74.

57 Vgl. auch BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 75.

58 Vgl. BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 65, 75.

59 Vgl. auch BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 75.

60 Vgl. auch BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 41.

61 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 62.

62 Vgl. BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 22 ff.; vgl. BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 75.

63 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 46.

64 Vgl. BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 22 ff.

65 Vgl. BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 21 ff.

66 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 78; BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 76.

67 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 70.

68 BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 71 ff.

69 Vgl. BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GAS Rn. 76.

70 Vgl. BKartA, Beschl. v. 9.4.2025, B7-25/22-GMP Rn. 63, 72.

71 Vgl. *Wagner-von Papp*, in: BeckOK Kartellrecht, 19. Ed., 1.4.2025, § 19a GWB Rn. 14a f.; vgl. *Schweitzer*, in: *Immenga/Mestmäcker*, Wettbewerbsrecht, 7. Aufl. 2024, § 19a GWB Rn. 56, 67.