



Erste Bußgelder im Schienenfall verhängt

Branche: Schienenhersteller und -Lieferanten

Aktenzeichen: B12 – 11/11

Abschluss des Verfahrens: Juli 2012

Das Bundeskartellamt hat Anfang Juli 2012 Bußgelder in Höhe von insgesamt 124,5 Mio. Euro gegen vier Hersteller und Lieferanten von Schienen wegen wettbewerbswidriger Absprachen zu Lasten der Deutschen Bahn AG verhängt. Bußgeldbescheide ergingen gegen die ThyssenKrupp GfT Gleistechnik GmbH, Essen, in Höhe von 103 Mio. Euro, die seit 2010 zum Vossloh Konzern gehörende Stahlberg Roensch GmbH, Seevetal, in Höhe von insgesamt 13 Mio. Euro, sowie gegen die voestalpine AG Tochterunternehmen TSTG Schienen Technik GmbH & Co. KG, Duisburg, in Höhe von 4,5 Mio. Euro und voestalpine BWG GmbH & Co. KG, Butzbach, in Höhe von 4 Mio. Euro.

Alle genannten Unternehmen haben im Verlauf des Verfahrens mit dem Bundeskartellamt im Rahmen der Bonusregelung kooperiert. Bei der Bemessung der Bußgelder wurden - ausgehend vom Umsatz, den die Unternehmen im kartellierten Geschäftsbereich mit der Deutschen Bahn erzielten, und der Schwere der Tat - auch die Kooperationsbeiträge, die unterschiedliche Dauer der Tatbeteiligung und die Bereitschaft zu einem einvernehmlichen Verfahrensabschluss berücksichtigt. Die Ermittlungen gegen weitere Unternehmen dauern an. Das Verfahren wurde ausgelöst durch einen Bonusantrag des österreichischen Unternehmens voestalpine AG.

Die Absprachen bezogen sich auf drei zu unterscheidende Produktmärkte: Normal-Schienen, kopfgehärtete Schienen und Weichenzungen.

Die Quoten- und Preisabsprachen im Bereich **Normal-Schienen** wurden von den Unternehmen ThyssenKrupp GfT Gleistechnik GmbH, Stahlberg Roensch GmbH, und der voestalpine Schiene GmbH, Leoben, Österreich, sowie der TSTG Schienen Technik

GmbH, von 2001 bis 2008, zum Teil sogar bis 2011 praktiziert. Gegen ein weiteres an dieser Absprache beteiligtes Unternehmen wird das Verfahren fortgeführt, da es trotz Kooperation zu keiner einvernehmlichen Verfahrensbeendigung kam. An dem Kartell waren ursprünglich insgesamt sieben Unternehmen beteiligt. Bei zwei Unternehmen sind die Absprachen wegen Verjährung nicht verfolgt worden. Ein weiteres Unternehmen ist inzwischen insolvent.

Die Schienenlieferanten haben sich gegenseitig über viele Jahre nahezu konstante Quoten am Auftragsvolumen der Deutschen Bahn zugesichert. Die Kartellanten überwachten die Einhaltung der Quoten, ordneten Projekte einander zu und gaben Schutzpreise vor, um die Auftragsvergaben zu steuern. Abweichungen der Ist- von der Soll-Quote wurden zwischen den Kartellanten u.a. durch gegenseitige Lieferungen ausgeglichen, wobei es Beschwerden schon bei unter 1%-Abweichungen von der Soll-Quote gab.

Die Umsetzung der Absprache war abhängig von dem über die Zeit wechselnden Ausschreibungsverfahren der Deutschen Bahn. Seit Ende der 90-er Jahre bis zum Jahr 2006 erfolgten die Ausschreibungen (Rahmenvereinbarungen) in der Weise, dass sich die Anbieter zunächst präqualifizieren ließen. Die einzelnen Projekte, deren Anzahl im Laufe eines Jahres durchaus 1.500 betragen konnte, fragte die Deutsche Bahn zunächst per Fax oder E-Mail, später dann in einem internetbasierten Portal an. Die präqualifizierten Anbieter mussten jeweils einen Preis für das angefragte Projekt abgeben (Machbarkeit für jede einzelne Ausschreibung, sogenannte „Windhundrennen“). Die Koordinierung der Einzelanfragen erfolgte unter den Wettbewerbern unter anderem durch tägliche Telefonate. Diese Telefonate dienten der Klärung, wer für den konkreten Bedarfsfall zum Zuge kommen soll, dies unter Berücksichtigung der für die jeweiligen Wettbewerber geltenden Quoten und des abgestimmten Mindestpreisniveaus.

Für die Zeiträume Oktober 2006 bis 2007 sowie 2008 bis 2011 wurde die Ausschreibungspraxis der Deutschen Bahn verändert. Entsprechend passten die Unternehmen ihre Preis- und Quotenabsprache den geänderten Ausschreibungsverfahren an.

Für die konkrete Umsetzung und Überwachung der Quoten- und Preisabsprache war eine sogenannte Clearingstelle zuständig. Diese koordinierte die Ausschreibungen und machte den Wettbewerbern Vorgaben, ob und zu welchen Konditionen sie an bestimm-

ten Ausschreibungen teilnehmen sollten. Grundlage bildete ein Excel-Programm, in dem die Ist-Zahlen den vereinbarten Soll-Quoten gegenübergestellt und die Mehr- bzw. Fehlmengen ausgewiesen waren.

Im Laufe der Zeit wurden verschiedene Methoden für die Kommunikation im Kartell angewandt. Anfangs wurden Prepaid-Telefonkarten genutzt, 2005 wurde diese Vorgehensweise durch E-Mails abgelöst. Daneben gab es eine Vielzahl von persönlichen Treffen, die auf zwei Ebenen stattfanden. So trafen sich die Unternehmensvertreter zum einen auf der Leitungs- bzw. Geschäftsführerebene und zum anderen auf der operativen bzw. Arbeitsebene (Prokuristen). Die Zusammentreffen auf Leitungsebene dienten dazu, Transparenz zu schaffen, einen breiten Konsens über die Verteilung der Quoten zu erzeugen und ein Mindestpreisniveau festzulegen. Sie dienten aber auch der Klärung grundlegender Fragen, etwa im Zusammenhang mit gravierenden Umstellungen des Ausschreibungssystems. Auf der Arbeitsebene wurden die Vorgaben der Leitungsebene konkretisiert und umgesetzt. Es fand eine Feinabstimmung der Preise statt, und die Einhaltung der Quoten wurde überprüft.

Auf Grundlage einer bilateralen, kartellrechtswidrigen Vertriebsvereinbarung fand im Vorfeld der multilateralen Wettbewerbertreffen auf Geschäftsführungsebene zwischen den Vertretern der TSTG Schienen Technik GmbH und der ThyssenKrupp GfT Gleistechnik GmbH eine bilaterale Vorbereitung statt. Sie diente dazu, sich über die Strategie bei den multilateralen Treffen zu verständigen.

Das multilaterale Quoten- und Preiskartell brach im Jahr 2008 mit dem Markteintritt von ArcelorMittal auseinander. Die Praktizierung des wettbewerbswidrigen Vertriebsvertrags endete schließlich mit der Durchsuchungsmaßnahme des Bundeskartellamtes im Mai 2011.

Im Bereich **kopfgehärtete Schienen** kam es außerdem im Zusammenhang mit einer Ausschreibung der Deutschen Bahn in den Jahren 2010/2011 zu Preisabsprachen zwischen der voestalpine Schienen GmbH und dem Unternehmen Stahlberg Roensch GmbH. Auch dieser Verfahrenskomplex wurde durch den Bonusantrag der voestalpine AG ausgelöst. Dem Unternehmen konnte hier ein 100%iger Bußgelderlass gewährt werden.

Im weiteren Verlauf der Ermittlungen stellte darüber hinaus das Vossloh-Tochterunternehmen Kihn S.A., Rumelange, Luxemburg, einen Bonusantrag wegen Preisabsprachen mit der voestalpine BWG GmbH & Co. KG, Butzbach. Die Absprachen betrafen Ausschreibungen der Deutschen Bahn für **Weichenzungen** in den Jahren 2006 bis 2011. Dem Unternehmen Kihn S.A. wurde das Bußgeld zu 100% erlassen.

Das Bundeskartellamt arbeitet in diesem Verfahren eng mit der Staatsanwaltschaft Bochum und der Kriminalpolizei Bochum zusammen, da es sich um Kartelle handelt, die öffentlich ausgeschriebene Produkte und Dienstleistungen betreffen. Die Staatsanwaltschaft ermittelt dabei wegen des Verdachts auf Submissionsbetrug gegen die handelnden natürlichen Personen.

Die Bußgeldbescheide sind inzwischen rechtskräftig. Damit ist lediglich ein erster Teil des Verfahrens weitgehend abgeschlossen. Das Bundeskartellamt hat den Schwerpunkt der Ermittlungen im Schienenfall nun auf weitere Bereiche verlagert. Dazu gehören unter anderem Schienen und Weichen für regionale und lokale Nachfrager.