

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Tobias Lindner, Dr. Valerie Wilms, Britta Haßelmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/12289 –

Schienenkartell der sogenannten Schienenfreunde

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundeskartellamt hat ein über Jahrzehnte andauerndes Kartell der sogenannten Schienenfreunde aufgedeckt. Darunter agierten neben Thyssen-Krupp AG auch die Unternehmen voestalpine AG und Stahlberg Roensch. Insbesondere die Deutsche Bahn AG, aber auch viele kommunale Verkehrsunternehmen haben über Jahrzehnte überzogene Preise für Schienen bezahlt. Die Deutsche Bahn AG will deshalb beim Landgericht Frankfurt am Main einen Schadensersatz in Höhe von 750 Mio. Euro erstreiten (sueddeutsche.de vom 20. Dezember 2012, „Bahn fordert hohen Schadensersatz von Thyssen-Krupp“). Die Deutsche Bahn AG hat sich mit einer Abtretungsvereinbarung dazu verpflichtet, erstrittene Mittel entsprechend der Förderquote an den Bund weiterzureichen.

1. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, seit wann das Bundeskartellamt über Hinweise zum Schienenkartell verfügte, und um welche Hinweise handelte es sich hierbei?

Das Bundeskartellamt verfügte seit März 2011 über verschiedene Hinweise auf das Schienenkartell.

2. Wann und durch wen hat die Bundesregierung erstmals vom Schienenkartell erfahren, und welche Maßnahmen wurden daraufhin ergriffen?

Am 11. Mai 2011 wurde durch verschiedene Presseveröffentlichungen bekannt, dass das Bundeskartellamt bei mehreren Schienenlieferanten Hausdurchsuchungen vorgenommen hat.

Zur Sicherung möglicher Schadensersatzansprüche hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Dezember 2011 die möglichen eigenen Schadensersatzansprüche gegen die Kartellbeteiligten zum

Zwecke der Durchsetzung an den DB-Konzern abgetreten. Im Gegenzug wird der DB-Konzern erlangte Schadensersatzzahlungen anteilig nach Förderquote an den Bund auskehren.

3. Welche Unternehmen waren am Kartell beteiligt?

Zuwendungsempfänger bei der Förderung von Investitionen in die Schienenwege des Bundes sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen im DB-Konzern. Nach Auskunft des DB-Konzerns waren nach derzeitiger Kenntnis am Schienkartell

ThyssenKrupp GfT Gleistechnik,
Stahlberg Roensch,
TSTG Schienen Technik,
voestalpine Schienen,
voestalpine BWG

beteiligt.

Nach dem Fallbericht des Bundeskartellamts vom Juli 2012 (siehe Internetseite des Bundeskartellamts) ist gegen ein weiteres Unternehmen das Bußgeldverfahren noch nicht abgeschlossen, da das betreffende Unternehmen nicht zu einer einvernehmlichen Verfahrensbeendigung bereit war. Nach Auskunft des DB-Konzerns handelt es sich hierbei um Moravia Steel Deutschland (ehemals CMC Trinec).

4. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung derzeit zur Höhe der Schäden, die für den Bundeshaushalt durch die Förderung von Oberbaumaterialien an die DB Netz AG entstanden sind?

In welchem Ausmaß vom Bund geförderte Oberbaumaterialien von den Kartellabsprachen betroffen waren, wird derzeit vom DB-Konzern ermittelt. Der DB-Konzern geht insgesamt von Schäden im dreistelligen Millionenbereich aus, wobei der größere Anteil auf vom Bund geförderte Maßnahmen entfallen dürfte.

5. Wie schätzt die Bundesregierung die Verhältnismäßigkeit der verhängten Geldbuße in Höhe von 124,5 Mio. Euro ein?

Die Bundesregierung unterstützt die konsequente Bekämpfung von Kartellen durch das Bundeskartellamt. Kartellbildungen sind volkswirtschaftlich extrem schädliche Verhaltensweisen.

Die Einhaltung der deutschen und europäischen Kartellvorschriften wird durch die Verhängung entsprechender Bußgelder sichergestellt. Rechtsgrundlage für die Verhängung von Bußgeldern ist § 81 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) in Verbindung mit dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG). In seinen Bußgeldleitlinien legt das Bundeskartellamt dar, wie es sein Ermessen im Rahmen der Zumessung ahndender Geldbußen gegen Unternehmen ausübt und welche Kriterien es berücksichtigt.

6. Mit welchen Einnahmen aus den Schadensersatzforderungen der Deutschen Bahn AG rechnet die Bundesregierung für den Bundeshaushalt?

Die Auswirkungen auf die Einnahmeseite des Bundeshaushalts sind noch nicht quantifizierbar. Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

7. Welche Informationen liegen der Bundesregierung zu den vom Kartell betroffenen kommunalen Verkehrsunternehmen vor (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
8. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, wie viele Kommunen betroffen sind (wenn ja, bitte benennen)?
9. Wie hoch werden deren Schadensersatzansprüche insgesamt geschätzt?

Die Fragen 7 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse dazu vor.

10. Inwiefern sind Mittel aus dem Entflechtungsgesetz zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vom Schienenkartell betroffen?
11. Inwiefern gibt es Erkenntnisse zu weiteren Kartellen, welche Schäden zu Lasten der Mittel aus dem Entflechtungsgesetz verursacht haben?
12. Inwiefern besteht die Möglichkeit für die Bundesregierung, durch ihre Beteiligung an ÖPNV-Finanzierungen im Rahmen der Entflechtungsmittel ebenfalls einen Schadensersatz gegenüber Beteiligten eines Kartells zu erstreiten?

Die Fragen 10 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entflechtungsmittel für die Gemeindeverkehrsfinanzierung werden den Ländern nach einem festgelegten Verteilungsschlüssel zur eigenverantwortlichen Verwendung aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung gestellt. Die Länder müssen dem Bund lediglich die zweckgerechte Verwendung dieser Mittel nachweisen. Dabei wird dem Bund jedoch nicht mitgeteilt, an welche Bauunternehmen bzw. Zulieferer Geld geflossen ist.

13. Erwartet die Bundesregierung die Beschleunigung des Verfahrens im Fall Deutsche Bahn AG durch eine Abtrennung von den Verfahren der anderen Schienenverkehrsbetreiber (bitte begründen)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung betreffen die verschiedenen Verfahren des Bundeskartellamts unterschiedliche Sachverhalte mit unterschiedlichen Beteiligten sowohl auf Seiten der Kartellbeteiligten als auch der Geschädigten. Vor diesem Hintergrund verfolgt das Bundeskartellamt die jeweiligen Absprachen in getrennten Verfahren. Die Bundesregierung begrüßt, dass das Verfahren hinsichtlich der Absprachen zum Nachteil des DB-Konzerns in wesentlichen Teilen sehr zügig abgeschlossen werden konnte.

14. Können durch die Abtrennung des Verfahrens im Fall Deutsche Bahn AG Nachteile für die kommunalen Verkehrsunternehmen auf kommunaler Ebene etwa durch Verjährung der Ansprüche entstehen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

15. Inwiefern gibt es Erkenntnisse über geschädigte nicht bundeseigene Eisenbahnunternehmen (Privatbahnbetreiber) (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Nichtbundeseigene Eisenbahnunternehmen können Zuwendungen auf der Grundlage der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen“ sowie nach der „Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen“ erhalten. Erkenntnisse über Schädigungen nichtbundeseigener Eisenbahnunternehmen liegen den für die Bewilligung zuständigen Behörden nicht vor.

16. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Schienenkartell, und welche Maßnahmen wurden ergriffen oder sollen ergriffen werden, um unzulässige Preisabsprachen bei der Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen mit Bundesmitteln zukünftig zu verhindern?

Kartellrechtswidrige Absprachen führen volkswirtschaftlich zu erheblichen Schäden; dies betrifft mit öffentlichen Mitteln geförderte Vorhaben ebenso wie privatwirtschaftliche Nachfrager und Endverbraucher. Ein wesentliches Mittel zur effektiven Kartellbekämpfung durch das Bundeskartellamt und damit auch zur Abschreckung ist die im Jahr 2000 eingeführte Bonusregelung. So konnte auch das Schienenkartell vor allem durch einen Bonusantrag eines Kartellbeteiligten aufgedeckt werden. Daneben entfalten auch Schadensersatzklagen von Kartellgeschädigten erhebliche Präventionswirkung.

Allerdings werden Kartellabsprachen, so auch im vorliegenden Fall, von den Beteiligten oft mit hoher krimineller Energie umgesetzt. Eine vollständige Verhinderung von Kartellabsprachen erscheint deshalb nicht realistisch.

Im Bereich der Eisenbahninfrastruktur des Bundes arbeitet der DB-Konzern kontinuierlich an der Weiterentwicklung von Maßnahmen, die einer Kartellbildung von Lieferanten entgegenwirken sollen. So wurden z. B. den Lieferanten im Oberbaubereich erhebliche zusätzliche Compliance-Verpflichtungen auferlegt.