

Staatsanwaltschaft Berlin
Gst: 242

2.05.2013

10548 Berlin

loe - 22/13 -

242 Js 777/13

In der Ermittlungssache

gegen Dr. Rüdiger Grube, Dr. Volker Kefer, Dr. Utz-Helmuth Felcht und andere

danke ich für die Nachricht vom 12.04.2013. (Versehentlich sind allerdings die drei Anzeigeerstatter in der Liste der Beschuldigten mit aufgeführt).

Die Strafanzeige wird in folgender Hinsicht ergänzt:

1. Das interne Dokument der „DB Mobility Networks Logistics“ vom 1.12.2009 „Aktueller Sachstand Stuttgart 21“ liegt jetzt vor und wird übergeben.

Es enthält auf 10 Seiten wichtige Einzelheiten , die geeignet erscheinen, den strafrechtlich relevanten Sachverhalt weiter aufzuklären. Besonders auffällig sind:

- a) Auf Basis einer bloßen „Markt-und Vergabeanalyse“, bei der die DB die Stuttgarter Pläne mit anderen Tunnelbauten abgeglichen hat , wurden aus der Kostenrechnung gemäß Seite 5 Ziffer 2.2.2 des Dokuments 597,8 Millionen € herausgestrichen.
- b) Weitere 294 Millionen € „Einsparungsmöglichkeiten“ hat die DB AG aus einer „Optimierung der Bauwerke“ ausdrücklich „ohne vertiefte Planung abgeschätzt“, wie unter Ziffer 2.2.3 eingeräumt wird. Auf Seite 5 unten wird nach einigen Hinweisen über angebliche Einsparpotentiale hinzugefügt, „zur Realisierung dieser Punkte ist zum Teil die Zustimmung des EBA, der Architekten, der Projektpartner, der Bauherren und Gutachter notwendig“.

Beweis: Interner DB-Bericht vom 10.12.2009, Anlage 32

- c) Der Bahnexperte Thomas Wüpper berichtete im August 2010, als die Projektpartner das Projekt Stuttgart 21 „abnicken“, waren ihnen viele Risiken nicht bekannt. Das Projekt wurde gnadenlos schöngerechnet, kritische Stimmen und unliebsame Fakten rigoros unterdrückt. Zum Beispiel der Bedarf : Ohne S 21 drohe Stuttgart der Verkehrskollaps ... In Wirklichkeit ist Stuttgart einer der leistungsfähigsten deutschen Bahnknoten ...

S 21 ist ein Paradebeispiel dafür, wie Verkehrsprojekte systematisch aufgehübscht werden, um sie politisch durchzusetzen. Bei Kenntnis der wahren Kosten wären die Parlamente wohl zur gleichen Erkenntnis gekommen wie die neue UBA-Studie: „Dieser sehr hohe Aufwand steht u.E. in keinem Verhältnis zum geringen verkehrlichen Nutzen.“

Beweis: Thomas Wüpper, „Tricksen und Täuschen“, Frankfurter Rundschau, 19.08.2010, Anlage 33

Auszug aus der Studie des Umweltbundesamts Schienennetz 2025/2030, erstellt von Michael Holzhey KCW GmbH, Berlin, vom August 2010, S. 151 bis 156, Anlage 34

- d) Der Sachverständige Holzhey stellt in der zitierten UBA-Studie fest, die ermittelten Projektkosten von 4,9 Milliarden € habe die DB AG pauschal durch „Einsparpotenziale“ von 900 Millionen € nach unten korrigiert, die aber nicht durch konkrete Maßnahmen hinterlegt worden seien. Er erläutert dies: „So soll z.B. die Tunneldicke an verschiedenen Stellen deutlich reduziert werden, wovor Fachleute ausdrücklich warnen. Querstollen als Rettungstunnel sollen nur alle 1000 m statt der vom Eisenbahn-Bundesamt geforderten 500 m gebaut werden. Weitere Ausbaukosten sollen gesenkt werden, indem auf den Fildern auf die Anpassung des GTleismittenabstands verzichtet wird, der bei Fernverkehrsbenutzung an sich vorgeschrieben ist. Durch geschicktes Vergabemanagement der Bauleistungen sollen sogar über 500 Mio. Euro eingespart werden....“ (UBA-Studie, Anlage 34, S. 152)
- e) Nachforschungen der Spiegel - Redakteurin Simone Kaiser vom Oktober 2010 ergaben, dass bis dahin keine der im internen DB-Bericht vorgesehenen Änderungen genehmigt wurden. Es wurden nicht einmal entsprechende Anträge beim Eisenbahnbundesamt gestellt. Auch gebe es noch keine Ausführungsplanungen für die Tunnelbauten.

Beweis: Spiegel Online vom 11.10.2010 „Ende der Mogelei“, Anlage 35

- f) Statt der heruntergerechneten Kosten für Stuttgart 21 hätte - wie bei anderen Tunnelprojekten der Bahn - eine Kostensteigerung von beträchtlichem Ausmaß nahe gelegen, die etwa beim Citytunnel Leipzig zu einer Erhöhung von 572 auf 900 Millionen € führte.

Beweis: Wie oben sowie interner DB-Bericht, Seite 6 Ziffer 2.2.4

UBA-Studie, Anlage 34, S. 152, auch unter Bezug auf andere Experten und den Bericht des Bundesrechnungshofs von 2007

Auf keinen Fall hätten der Vorstand und der Aufsichtsrat der DB AG der ganz unqualifiziert vorgenommenen Herunterrechnung von fast 900 Millionen € Kosten zustimmen dürfen, wenn sie dem Maßstab der „ordentlichen und gewissenhaften“ Leitung und Kontrolle der Geschäftsführung (§§ 93, 116 AktG) und ihren Pflichten gegenüber den Projektpartnern für eine faire Information noch rechtzeitig vor Jahresende 2009 hätten entsprechen wollen.

- g) Wie Recherchen von Jörg Nauke und Thomas Braun ergaben, haben die Verantwortlichen der DB AG schon Ende 2008/Angang 2009 Kenntnis davon

gehabt, dass die Gesamtkosten des Projekts bei etwa fünf Milliarden Euro liegen würden, haben aber dennoch ihr Wissen für sich behalten und nicht an die Projektpartner weitergegeben.

Beweis: Bericht der Stuttgarter Zeitung vom 8.12.2010, Anlage 36
 Zeugnis der Redakteure Jörg Nauke und Thomas Braun, zu laden über die Stuttgarter Zeitung
 Zeugnis der Ministerin a.D. Tanja Gönner und des OB a.D. Wolfgang Schuster

Die Beschuldigten haben hiernach die Projektpartner über Fragen getäuscht, die für die Bewertung des Projekts und für die damit nach dem Finanzierungsvertrag vom 2.04.2009 von großer Bedeutung waren. Dies wiegt umso schwerer, als die vor Jahresende 2009 behauptete Kostenreduzierung von 4,9 auf etwa 4 Milliarden Euro zu keiner Zeit begründet war.

2. Laut Seite 6 Ziffer 3 des internen DB-Dokuments ist das Projekt „auf Basis der Kalkulation gemäß Finanzierungsvereinbarung auskömmlich“. Dem wird allerdings hinzugefügt:
 „Eine ausgeglichene Wirtschaftlichkeit ist bis zu einem Gesamtwertumfang von maximal 4.769 Mio. EUR gegeben“.

Beweis: Anlage 32

Der Aufsichtsratsbeschluss vom 5. März 2013 lässt sich damit in hohem Maße nicht vereinbaren.

Hinzu kommt: Die Investitionsentscheidung des Aufsichtsrats der DB AG vom 9. Dezember 2009 (auf die sich das vorgelegte interne DB - Dokument bezieht) war als bindende „absolute Risikobegrenzung“ beschlossen worden. Risiken über 4,526 Milliarden € sollten Stadt und Land tragen, andernfalls die Bahn aus dem Projekt aussteigen werde.

Beweis: Waiblinger Kreiszeitung vom 6.12.2012, Anlage 37, übereinstimmend Stuttgarter Nachrichten vom 9.12.2009, Anlage 38

Als es dann im Dezember 2012 zu der Kostenexplosion um 2,3 Milliarden € kam, haben die Beschuldigten Ziffer 1 und 2 anerkannt, dass die Bahn allein 1,1 Milliarden € bezahlen müsse. Dies seien „Hypotheken aus der Vergangenheit, Fehlplanungen und übersehene Kostenpunkte“. Damit wurden die obigen Ausführungen unter Ziffer 1 bestätigt.

Beweis: Wie oben
 Zeugnis des für die Information verantwortlichen Redakteurs Konstantin Schwarz, zu laden über die Redaktion der Stuttgarter Nachrichten

3. Unter Ziffer 4 der internen DB-Dokumentation (Seite 7 bis 9) wird vor erheblichen nachhaltigen Folgen des Ausstiegs aus Stuttgart 21 gewarnt. Weil man negative Konsequenzen fürchtete, haben also die verantwortlichen DB-Gremien ihrer Gesellschaft und den Projektpartnern die Wahrheit der Kostenüberschreitung weit über den auf 4,526 Milliarden € festgelegten Kostenrahmen hinaus verschleiert und die unter Ziffer 1 genannte „Schönrechnung“ um fast 900 Millionen € vorgenommen.

Dies ist als Betrug und Untreue zu werten, die das Vermögen der Getäuschten durch nachfolgende Bauvergaben und Zahlungsraten gemäß Finanzierungsvertrag vom 2.04.2009 geschädigt hat. Zugleich wurde eine Vermögensgefährdung verursacht, weil jegliche Investitionen den Spielraum für den Ausstieg aus Stuttgart 21 erschwert haben.

4. Das Tatgeschehen, das zum Aufsichtsratsbeschluss vom 5. März 2013 führte, und zwar - wie in der Strafanzeige vorgetragen - aus parteipolitischem Kalkül wegen der Bundestagswahl 2013, können aufgrund ihrer verlässlichen Informationsquellen bezeugen:

- Thomas Wüpper (Redakteur der Stuttgarter Zeitung, der Hannoverschen Allgemeinen und der Rheinpfalz), An der Lake 2, 16356 Ahrensfelde OT Mehrow email: stz20000@aol.com (Anlage 4)
- Markus Wacket, Journalist bei Reuters (siehe Anlage 9)
- Barbara Roth, Journalistin beim Deutschlandfunk (Anlage 10)
- Kerstin Bund und Petra Pinzler, Journalistinnen von DIE ZEIT, (Anlage 11)
- Reinhold Boehmer, Redakteur der Wirtschaftswoche, zur Einflussnahme des Wirtschaftsministers auf dessen Staatssekretär, den Beschuldigten Heitzer „Herr Rösler hat das geregelt“ (Anlage 12)

Die Richtigkeit des Sachverhalts wird ferner indiziert durch die Äußerung von CDU/CSU-Fraktionschef Volker Kauder - ohne Rücksicht auf die Kontrollaufgabe des Aufsichtsrats - „Stuttgart 21 muss weitergebaut werden“ (Christof Stache in OTZ.de laut Anlage 6) sowie durch Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble im Zeitungs-Interview vom 23. Februar 2013 „Stuttgart 21 wird gebaut“, laut Anlage 7

5. Als direkter Zeugenbeweis wird beantragt

- a) die Vernehmung von Dr. Philipp Rösler, Bundeswirtschaftsministerium, Berlin, zum Beweis für die Richtigkeit seiner unmittelbaren Einflussnahme auf das Abstimmungsverhalten des Wirtschafts-Staatssekretärs Heitzer - wie im Bericht der Wirtschaftswoche vom 18.03.2013 laut Anlage 12 erläutert
- a) die Vernehmung von Kanzleramtschef Ronald Pofalla und von Finanz-Staatssekretär Dr. Bernhard Beus zum Beweis dafür, dass es Mitte Februar 2013 auf Veranlassung des Kanzleramts eine Aussprache mit den drei Staatssekretären der Bundesregierung gab, die Mitglieder im Aufsichtsrat der DB AG sind, die mit der Anordnung endete, es dürfe wegen der Bundestagswahl vom 22.09.2013 auf keinen Fall zu einem Ausstieg aus Stuttgart 21 kommen, der Aufsichtsrat müsse deshalb am 5. März trotz der hohen Mehrkosten von Stuttgart 21 den Weiterbau unbedingt ermöglichen (Seite 6/7 der Strafanzeige), was auch zu entsprechenden Agenturmeldungen führte.

Rechtsanwalt