

Generalstaatsanwaltschaft Berlin

Elbholzstr. 30 – 33

28. Februar 2014

10781 Berlin

loe - 22/13 -

121 Zs 740/13

Strafanzeige gegen Dr. Rüdiger Grube u.a. wegen der Tatvorwürfe des Betrugs und der Untreue im Zusammenhang mit dem Bahnprojekt „Stuttgart 21“ – hier weitere Beschwerde gegen Bescheid vom 31.10.2013

In vorstehender Sache erhebe ich – zugleich im Namen der Mit-Anzeigerstatter Peter Conradi und Dieter Reicherter – gegen den eingangs zitierten Bescheid vom 31.10.2013, der die vorangehende Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft Berlin bestätigt, hiermit

weitere Beschwerde.

Begründung:

I.

Nach Seite 2 des Bescheids wird der Vorwurf der Untreue gegenüber den Beschuldigten Dr. Grube und Dr. Kefer zum Nachteil der Deutschen Bahn AG – bezogen auf den Tatvorwurf im Jahr 2009 – verneint, weil die Annahme des zumindest bedingten Vorsatzes in Bezug auf die Pflichtwidrigkeit ihres Verhaltens und eines daraus resultierenden Vermögensnachteils für die Deutsche Bahn AG schon wegen eines Votums der Wirtschaftsprüfungsgesellschaften während der „Schlichtung“ im Herbst 2010 fern liege. Hiernach seien die im Bahndokument vom 10.12.2009 ausgewiesenen Einsparpotentiale von 891 Millionen Euro „nicht derart spekulativ, dass sie aus betriebswirtschaftlicher Sicht nicht oder zumindest nicht ohne Weiteres in Ansatz gebracht werden könnten“. Dem steht aber Folgendes entgegen:

1. Die Aussagen der Wirtschaftsprüfer bei der Schlichtung im Herbst 2010 können die Beschuldigten nicht entlasten. Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaften PricewaterhouseCoopers (PwC) und Susat und Partner sind Auftragsnehmerinnen der DB AG und haben im Ergebnis mit ihren Darstellungen in der „Schlichtung“ für diese Partei ergriffen. Ihre Bewertung ist eine reine Plausibilitätsprüfung von Angaben der Bahn ohne Prüfung der Grunddaten und auf Basis einer methodisch unhaltbaren einseitigen

Betrachtungsweise. Sie ist ohne jede Beweiskraft für eine tatsächliche Bewertung der Kosten. Eine solche Einschätzung kann daher nicht als zulässiges Beweismittel gelten.

- a) Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC testiert seit Jahren die Jahresabschlüsse der DB AG, insbesondere auch in der Zeit vor der Schlichtung. Susat & Partner beriet die DB AG beim Kauf eines großen Wettbewerbers in 2007. Mit Ergebnisbericht vom 19.04.2007 hatte Susat für das Bundesverkehrsministerium die Rechnung zur „Wirtschaftlichkeit des Bahnhofsprojekts Stuttgart 21“ der DB AG geprüft. Aktuell war das Unternehmen nach einer Firmenfusion als Röver-Brenner-Susat für die Plausibilisierung der S21-Kosten für die DB AG in der Vorbereitung der Aufsichtsratssitzung vom 5.3.2013 tätig (Beweis siehe unten zu Punkt II.1.a „Beschlussvorlage“, S. 4 unten).

Die Einschätzungen dieser beiden Wirtschaftsprüfer in der „Schlichtung“ haben auf Basis der kaum belastbaren Bewertung der Plausibilisierung (Punkte c-f) in Verbindung mit den geradezu euphemistischen Beschreibungen (Punkt f) den Charakter einer Parteimeinung zum Schutz der DB AG.

Beweis: – (ohne Kopie) deutschebahn.com: Finanzberichte
– 14.11.2007, Pressemitteilung von Susat und Partner,
„SUSAT & PARTNER berät Deutsche Bahn AG beim Kauf der English Welsh & Scottish Railway Holdings Limited (EWS)“
(Kopie der Pressemitteilungsübersicht von archive.org)
– 19.04.2007, Susat & Partner Prüfung der „Wirtschaftlichkeit des Bahnhofsprojekts Stuttgart 21“ für das Bundesverkehrsministerium

- b) Dies wird tendenziell bestätigt durch das abweichende Votum der dritten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft in der „Schlichtung“, der Märkischen Revision, für die keine Geschäftsbeziehung zur DB AG bekannt ist. Diese hatte zum Punkt der Ausstiegskosten abweichend von den rund 1,5 Mrd. Euro der anderen Prüfer nur 453 Mio. Euro abgeschätzt. Der Vertreter der Märkischen Revision hatte auch dargelegt, dass bei der Ermittlung der Einsparpotentiale offenbar die von den Fachplanern verwendeten Kostengrundlagen überhaupt nicht abgefragt worden waren, da entsprechende Unterlagen für die Wirtschaftsprüfer nicht verfügbar waren (Protokoll des 7. Schlichtungstags, S. 69 Mitte, 13:13 Uhr). Die Einsparpotentiale waren also gewissermaßen losgelöst von der Realität und ohne Überprüfung der Grunddaten festgelegt worden.

Beweis zu den Punkten b) bis f):

- Stenografisches Protokoll des 7. Schlichtungstags, 26.11.2010, als Download: http://www.schlichtung-s21.de/fileadmin/schlichtungs21/Redaktion/pdf/101126/Wortprotokoll_2010-11-26_korrigiert.pdf
- Protokoll online (wortgetreu): http://stuttgart21.wikiwam.de/index.php/Wortprotokoll_der_Schlichtung_26.11.2010 (mit Uhrzeiten).

Beweis zu den 453 Mio. Euro Ausstiegskosten der Märkischen Revision:

- Kurzfassung der wesentlichen Aussagen und Ergebnisse unserer gutachterlichen Stellungnahme zu den rechtlichen Voraussetzungen und zur Höhe etwaiger Ersatzansprüche, die im Falle eines durch einen Volksentscheid initiierten Ausstieges aus dem Projekt Stuttgart 21 gegenüber dem Land Baden-Württemberg geltend gemacht werden

- könnten (http://infooffensive.de/wp-content/uploads/Ausstieg_S21_Kurzfassung.pdf)
– 03.11.2011, stuttgarter-zeitung.de, „Verkehrsminister: Ausstieg ist viel günstiger“

- c) Die Betrachtung der Wirtschaftsprüfer war lediglich eine „Plausibilisierung“ (Protokoll des 7. Schlichtungstags, S. 64 unten, 13:00 Uhr) (Foliensatz Folie 3, 4) und hat unverbindlichen Charakter, da es nur eine „sehr grobe Durchsicht“ darstellt (Protokoll, 13:01 Uhr). Zu großen Posten besteht ein „Restrisiko“, dass „Äpfel mit Birnen“ verglichen wurden (aaO S. 76, 13:33 Uhr). Es war kein Testat, das geeignet wäre, Vorstand und Aufsichtsrat von ihrer Verantwortung zu entlasten.

Beweis: – Foliensatz „Schlichtung S21 Siebte Fachschlichtung“ der Wirtschaftsprüfer vom 28.11.2010:
http://www.schlichtung-s21.de/fileadmin/schlichtungs21/Redaktion/pdf/101126/Schlichtung_alle_Stand_25_11_2010.pdf

- d) Insbesondere fehlten die entscheidenden Eingangsgrößen der Vergleichspreise, die die DB AG den Wirtschaftsprüfern nicht zur Verfügung gestellt hatte (Protokoll, S. 76, 13:32 Uhr), unter dem Vorwand von „Geheimhaltungsgründen“ (siehe Folgepunkt). Damit war die Plausibilisierung ohne Anbindung an die Realität, gewissermaßen freischwebend und somit nicht belastbar.
- e) Die zuvor als Begründung für die Zurückhaltung der Vergleichspreise angeführten „Geheimhaltungsgründe“ waren ein Vorwand der Bahn-Verantwortlichen, da genau zu diesem Zweck Wirtschaftsprüfer engagiert worden waren. Diese hatten die Vertraulichkeit der Informationen zugesichert (aaO S. 65, ab 13:02 Uhr): „Darüber hinaus haben wir mit der Deutschen Bahn vereinbart, dass wir ihre Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse wahren. Dies gilt insbesondere für die zugrunde liegenden Kalkulationen. Uns sind sehr viele Zahlen gezeigt worden, deren Veröffentlichung dazu geeignet wäre, die Wettbewerbsposition der Deutschen Bahn zu beeinträchtigen. Deswegen haben wir darauf verzichtet, diese Zahlen in unser Gutachten aufzunehmen.“

Diese ungerechtfertigte Zurückhaltung von Daten vor den zur Geheimhaltung verpflichteten Wirtschaftsprüfern ist ein weiteres Indiz für ein mutmaßlich täuschendes Vorgehen bei der „Plausibilisierung“ der Kosten durch die Verantwortlichen der DB AG.

- f) In den Einsparpotenzialen waren durchaus einige unhaltbare Kostenansätze identifiziert worden: Grundstücke waren zum alten Preis eingebbracht worden (aaO S. 73 oben, 13:22 Uhr). Einsparpotenziale aus Grundstücken die nach wie vor durch Eisenbahnverkehr genutzt werden (aaO S. 73 oben, 13:29 Uhr). Der Betonstahl wurde zu seinem historischen Tiefstpreis vom Mai 2009 angesetzt (aaO S. 78, 13:38 Uhr), dies war ein wesentlicher Punkt der Optimierung, der Preis lag während der Schlichtung 20% über diesem Wert. Man hatte mit weniger Beton aufgrund reduzierter Dicken der Tunnelwände gerechnet, hatte aber sowohl die Optimierungspotenziale durch die Preisreduktion auf die alte unreduzierte Betonmasse angerechnet als auch noch einmal die Reduktion des Volumens angesetzt, also die Einsparungen doppelt gezählt (aaO S. 79 oben, 13:40 Uhr).

Die Wirtschaftsprüfer hatten also eine Reihe schwerwiegender Abweichungen in der Plausibilität der Kostenansätze festgestellt, diese aber nicht konsequent in eine Korrektur der Kostenkalkulation überführt. Dies war nur möglich aufgrund des unverbindlichen Charakters ihrer Meinungsäußerung in der „Schlichtung“.

- g) Unhaltbar ist die Behandlung der Risiken und der Chancen in den Einsparpotenzialen: Dazu führten die Wirtschaftsprüfer aus: „Also, die Risiken sind nicht in der Planung eingepreist. Das ist die wichtige Botschaft, nehmen sie die bitte mit, ja!“ (aaO 13:53 Uhr, S. 83) „Die Chancen sind hier eingerechnet. Die Risiken nicht wirklich erfasst.“ (13:55 Uhr) Die Risiken können aber leicht „ein paar Hundert Millionen“ Euro ausmachen (aaO S. 77 unten, 13:36 Uhr). Risikovorsorgen für Nachträge in Höhe von zu erwartenden vielen hundert Millionen Euro wurden nicht berücksichtigt (aaO S. 83, 13:53 Uhr).

Insbesondere der Ansatz, dass Chancen ganz und Risiken gar nicht angesetzt wurden, ist methodisch nicht zulässig. Er widerspricht auch der Planungsmethodik der Fachplaner bei der Bahn selbst, die Chancen und Risiken gleich planen, die Planung der Einsparungspotenziale liegt aber „ziemlich links von der Mitte“ (bei rein optimistischer Planung) (aaO 13:45 Uhr ff, S. 81). Es ergibt sich ein rein theoretischer Wert für die maximal möglichen Einsparungen. Diese (maximal) „optimistische Annahme“ am „unteren Ende der möglichen Bandbreite“ (aaO S. 77, 13:35 Uhr) ist aber maximal unwahrscheinlich. Einschlägige Lehrbücher fordern für die Bewertung von Chancen und Risiken einen „realistischen Ansatz“, der mit Erwartungswerten arbeitet. Der für die Einsparpotentiale gewählte Weg widerspricht dem maximal.

Es ist keine andere Betrachtung vorstellbar, auf die deutlicher zutrifft, dass sie „derart spekulativ ist, dass sie aus betriebswirtschaftlicher Sicht nicht oder zumindest nicht ohne Weiteres in Ansatz gebracht werden könnte“.

Beweis: – Z.B.: Andreas Klein, „Risikomanagement und Risiko-Controlling: Moderne Instrumente, Grundlagen und Lösungen.“ S. 247 f (ohne Kopie):
<http://books.google.de/books?id=cx1rSmwDMjQC&pg=PA247>

2. Die Beschuldigten wussten sehr genau, dass ihr bestens informierter damaliger S 21-Projektleiter Dipl. Ing. Hany Azer die konkret aktualisierten Projektkosten aufgrund sorgfältiger Einbeziehung aller Auflagen aus den Planfeststellungsbescheiden, aus der Änderung von Vorschriften, deutlich konkretisierten Masseannahmen und aktualisierten Einheitspreisen mit 4,979,7 Milliarden Euro berechnet hatte (Seite 2 unten und S. 3 des DB-Dokuments vom 10.12.2009 sowie Randnummer 155 des Vermerks der PwC, Plausibilitätsbegutachtung im Auftrag des Aufsichtsrats der DB AG zu Stuttgart 21).
Für die Richtigkeit dieses Vortrags berufe ich mich zum Beweis ausdrücklich auf die *Vernehmung des Dipl. Ing. Hany Azer*, zu laden über die Deutsche Bahn AG
3. Diese damalige Erstberechnung ist durch nichts widerlegt worden. Im Gegenteil: Schon damals gab es die vertraulich den drei Staatssekretären der Bundesregierung im DB-Aufsichtsrat und den weiteren Bahn-Verantwortlichen bekannte Einschätzung des Bundesrechnungshofs von 2008, wonach mit S 21-Projektkosten von 5,3 Milliarden Euro zu rechnen sei.

Beweis: Auskunft des Bundesrechnungshofs sowie Zeugnis von MdB Dr. Toni Hofreiter, vormals Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages

Auch deshalb fehlte jegliche Handhabe, die Bewertung der Projektkosten für Stuttgart 21 von 4,9 Milliarden Euro zu unterschreiten.

4. Hinzu kommt: Die Einsparpotentiale von 891 Millionen Euro beruhen nicht auf einer echten Korrektur der zuvor ermittelten Fakten, sondern – wie im Schriftsatz vom 2.05.2013 an die Staatsanwaltschaft erläutert – auf nicht konkret hinterlegten Vorgängen:

a) Aufgrund bloßer „Markt - und Vergabeanalyse“ wurden Einsparmöglichkeiten von rund 598 Millionen Euro behauptet (S. 5 des Dokuments). Hier erscheint sicher, dass der bestinformierte Fachmann, der Projektleiter Hany Azer seine Berechnung keinesfalls dem angepasst hat, denn er hat auch später noch im März 2011 seine Einwände verstärkt durch die Analyse der „121 Chancen und Risiken“.

Beweis: Zeugnis Dipl. Ing. Hany Azer

- b) Weitere 294 Millionen Euro Einsparungen wurden durch „Chancen aus Optimierung der Bauwerke“ behauptet, und zwar ausdrücklich „ohne vertiefte Planung“. So sollten etwa entgegen den planungsrechtlichen Festlegungen die Tunneldicke vermindert und Querstollen als Rettungstunnel nur alle 1000 m statt der vom Eisenbahn-Bundesamt geforderten 500 m eingerichtet werden (siehe Seite 5 des diesseitigen Schriftsatzes vom 2.05.2013 unter Berufung auf den Gutachter Michael Holzhey, KWC GmbH, Berlin).

Entsprechende Genehmigungen wurden weder erteilt noch – wofür diesseits Beweis angetreten ist – jemals bahnseits beantragt. Damit sind die Beschuldigten als bösgläubig überführt. Bei den angeblichen Einsparpotentialen handelte es sich hiernach um klare Luftnummern, die ihrer Motivation dienten, das Projekt auf keinen Fall scheitern zu lassen: Diese Konsequenz drohte, weil jeder Projekt-partner gemäß § 2 Finanzierungsvertrag bis Jahresende 2009 bei Überschreitung des Kostenrahmens von 4,526 Milliarden Euro sein Kündigungsrecht ausüben durfte.

5. Die Beschuldigten sind – entgegen dem Bescheid vom 31.10.2013 – nicht entlastet, weil sie von alledem genaue Kenntnis hatten, das Vorgehen zu verantworten hatten und somit pflichtwidrig und zumindest bedingt vorsätzlich die Schädigung der DB AG billigten.

Dies ist auch nachweisbar durch die Vernehmung des sachverständigen Zeugen Hany Azer, der seine Projektleitung etwa Jahresmitte 2011 beendete, und durch die Art des Auftrags an einen Nachfolger, der – ohne ihn – die Korrektur des Erstauftrags an Hany Azer unterhalb des maximalen Kostenrahmens von 4,526 Milliarden Euro zu bewirken hatte.

Beweis: Vernehmung von Dipl. Ing. Hany Azer

Die Aufnahme von Ermittlungen ist insoweit dringend geboten.

Die Beschuldigten haben diesen Sachverhalt selbst eingestehen müssen, als sie am 12. Dezember 2012 die viel beschworene Kostenobergrenze mit ihrem „Offenbarungseid“ in gewaltigem Maße sprengten. Denn ihr Geständnis lautete: Von 2,3 Milliarden Euro Mehrkosten – also etwa 50 % der vertraglichen „Gesamtkosten“ – hat die DB AG auch nach Auffassung ihrer juristischen Berater jedenfalls eine „Kalkulationsdifferenz“ von 1,1 Milliarden Euro aus eigenem Verschulden zu übernehmen und nicht auf die Projektpartner abzuwälzen. Darin sind „notwendige, aber nicht budgetierte Leistungen“ mit 610 Millionen Euro und 490 Millionen Euro für „nicht realisierbare Leistungen“ enthalten. Damit haben sich die 2009 über drei Jahre hinweg fälschlich unqualifiziert „eingesparten“ 891 Millionen Euro nachträglich noch um 109 Millionen Euro auf die Summe von 1,1 Milliarden Euro erhöht.

Beweis: Auszug aus dem Bahndokument vom 12.12.2012 als Anlage

Die Beschuldigten müssen sich ihre hauseigene Einschätzung, aus der sich ihre Bösgläubigkeit ergibt, zurechnen lassen.

6. Nur am Rande sei schließlich erwähnt: Für die Beschuldigten kann es auch deshalb auf die im Herbst 2010 von Wirtschaftsprüfungsgesellschaften erstellten Einschätzungen nicht ankommen, weil sie zur Tatzeit im Herbst 2009 noch nicht vorlagen. Maßgeblich ist, dass die Tatverdächtigen sämtliche vorstehend genannten, sie belastenden Faktoren kannten und billigten. Insbesondere war ihnen bewusst, dass der bestens qualifizierte Projektleiter Azer auf keinen Fall in seiner sorgfältigen Berechnung der Gesamtkosten des Projekts nahezu 900 Millionen Euro zu viel angesetzt haben könnte, zumal Azers Kostenermittlung von 4,979 Milliarden Euro noch um 300 Millionen Euro unterhalb der Kostenschätzung des Bundesrechnungshofs von 2008 lag. Daraus folgt der dringende Tatverdacht, dass die Beschuldigten zur Verschleierung der real zu erwartenden Kosten auch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaften getäuscht haben, um die sog. Schlichtung betrügerisch zu beeinflussen.
7. Missverständlich liegt dem Bescheid vom 31.10.2013 schließlich zugrunde, die abgelehnte Aufnahme von Ermittlungen (Seite 2 unten) sei auch deshalb geboten, weil „die unter Berücksichtigung der fraglichen Einsparpotentiale veranschlagten Gesamtkosten von 4,088 Milliarden Euro auch noch deutlich unter dem in dem Finanzierungsvertrag vom 2. April 2009 vereinbarten maximalen Kostenrahmen des Projekts von 4,526 Milliarden Euro lagen“.

In Wahrheit sind aber die Gesamtkosten des Projekts von damals 4,979 Milliarden Euro fälschlich wissentlich unqualifiziert und somit zumindest bedingt vorsätzlich um 891 Millionen Euro auf 4,088 Milliarden Euro vermindert worden. Dieser Akt war treuwidrig und täuschend. Und es war der angestrebte Teil der Aktion, damit den maximalen vertraglichen Kostenrahmen des Projekts noch zu „retten“.

Das lässt sich in keiner Weise beschönigen. Umso weniger, als damit zugleich der im Finanzierungsvertrag in der Kostenobergrenze enthaltene Risikopuffer von 1,450 Milliarden Euro entgegen den ursprünglichen Absichten der Projektpartner bereits zum größten Teil aufgebraucht war, bevor die Ausführung des Projekts am 1.02.2010 begonnen wurde.

8. Anhand der Rechtsprechung des BVerfG wird auf Seite 6 ff. der Beschwerdeschrift vom 3.06.2013 erläutert, dass sich die von den Beschuldigten 2009 begangene schwerwiegende Verletzung ihrer Informationspflichten gegenüber den Projekt-partnern in hohem Maße alsbald schädigend ausgewirkt hat. Dieser Schaden hat eine absehbar mit dem Baufortschritt stetig unmittelbar anwachsende Tendenz, der wegen des Wegfalls der Vertragsbasis nach § 60 VwVfG keine rechtlich gesicherten Ansprüche gegenüberstehen. Die nähere Ausgestaltung des Finanzierungsvertrags macht dies eindeutig erkennbar (vgl. dazu unten S. 13 ff.).

II.

Es geht ferner um den Untreuevorwurf wegen des Beschlusses, den der Aufsichtsrat der DB AG am 5. März 2013 u.a. zur Erhöhung des Finanzrahmens für „Stuttgart 21“ um zwei Milliarden Euro gefasst hat.

Auch hier verneint der angefochtene Bescheid die zumindest bedingt vorsätzliche pflichtwidrige Schädigung des Vermögens der Deutschen Bahn AG unter Berufung auf ein Votum der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft als fern liegend. Demzufolge soll die Darstellung der Deutschen Bahn AG als „plausibel“ und somit augenscheinlich als nicht widerlegbar gelten, weil die Fortführung des inzwischen absehbar unwirtschaftlichen Projekts betriebswirtschaftlich günstiger sei als dessen Abbruch. Dies gelte auch für die in der Aufsichtsratsvorlage mit mindestens zwei Milliarden Euro veranschlagten Ausstiegskosten, die schon bei der „Schlichtung“ im Herbst 2010 von Wirtschaftsprüfungsgesellschaften mit 1 bis 1,5 Milliarden Euro eingeschätzt worden seien. Dem ist entgegenzuhalten:

1. Mit ihrer „Plausibilitätsbegutachtung im Auftrag des Aufsichtsrates zu Stuttgart 21“ („Vermerk - Zwischenergebnis DB AG“) haben die PwC-Wirtschaftsprüfer zum Einen kein beweiskräftiges Testat zu den Projektkosten und den Ausstiegskosten vorgelegt, sondern nur eine aus mehreren Gründen wenig belastbare Plausibilitätsprüfung. Zum Anderen weist dieses Papier auf gravierende Mängel in der Kostenplanung bei dem Projekt hin. Eine pflichtgemäße Beachtung und Bewertung dieser Umstände durch die Gremien hätte im März 2013 keine positive Entscheidung zur Fortführung des Großprojekts zugelassen.

Beweis: Vorlage des „Vermerk – Zwischenergebnis DB AG“ von PwC zu den Akten

- a) Das Papier entstand Dez. 2012 und Jan. 2013 (Nr.9 des Vermerks) im Auftrag des Aufsichtsrats (Nr.3 aaO) und ist an diesen gerichtet (Nr.8) und wurde den Aufsichtsräten am 26.02.2013 zugestellt (Beschlussvorlage zu TOP 2, S. 4 und 10) und war somit relevante Entscheidungsgrundlage für den Beschluss vom 5.3.2013.

Beweis: Beschlussvorlage für die AR-Sitzung vom 5.3.2013 „TOP 2, Zustimmungsbedürftige Rechtsgeschäfte und Fälle der Unterrichtung“ (Seite 8 fehlt)

- b) Schon der Titel der „Plausibilitätsbegutachtung“ weist ausdrücklich aus, dass es sich nicht um eine Testierung der S21-Kostenplanung handelt. Sie leistet aber auch keine unabhängige Plausibilisierung der Kosten, da sie sich allein auf die „von der DB AG zur Verfügung gestellten“ Unterlagen und zwar lediglich zwei Abweichungslisten und drei Präsentationen stützt (Nr. 10, 11 im Vermerk), die nicht „verifiziert“ wurden. Es ist somit nur eine Konsistenzprüfung, die nicht prüfte, ob die Angaben richtig oder vollständig sind. Besonders auffällig räumen

die PwC-Wirtschaftsprüfer hier in alarmierender Weise „ein höheres Risiko“ ein, „dass selbst wesentliche Fehler, rechtswidrige Handlungen oder andere Unregelmäßigkeiten nicht aufgedeckt werden“ (Nr. 4 aaO).

Damit werden auch die kritischen Feststellungen aus dem vorgelegten Dossier des BMVBS vom Februar 2013 bestätigt (vgl. unten Ziffer 4)

Mit welcher Begründung will sich die Staatsanwaltschaft auf eine zur Beweisführung nicht geeignete, zugestanden möglicherweise fehlerbehaftete Einschätzung stützen?

- c) Ein Teil der Kostensteigerungen wurde dem Aufsichtsrat vorenthalten. Die „Abweichungsliste“ mit Stand 08.10.2012 für den Aufsichtsrat weist einen „geringeren Datenumfang“ gegenüber der vom 13.09.2012 für den Vorstand auf (Nr. 10, 11, 14).

Dies lässt befürchten, dass der Aufsichtsrat im Unterschied zum Vorstand nicht über alle Kostensteigerungen informiert wurde. Insbesondere wird in der Unterlage keine Erklärung gegeben, die einen „geringeren Datenumfang“ rechtfertigt.

- d) Die Ermittlung der Kostensteigerungen und -risiken erfolgte in einer nicht revisionssicheren Excel-Liste (Nr. 21). Die Berechnung ist darüber hinaus unzulässig, denn sie verstößt gegen die „Grundsätze des Risikomanagements im DB AG-Konzern“, speziell Risiko-Management-Richtlinie 224.0101 und Controlling-Handbuch Kap. 14 (Nr. 18): Die Eintrittswahrscheinlichkeit ist nicht regelkonform abgebildet und somit nicht zum Gesamtwertumfang (GWU) hochzurechnen (Nr. 19/20,23), die unabdingbare Überleitung ins Konzern-reporting (Nr. 16) ist damit nicht möglich.

Das ist eine verheerende Charakterisierung der Datenqualität. Ebenso gut hätte der Aufsichtsrat auf Basis von wenigen vom Vorstand der DB AG auf einem Notizzettel hingeschriebenen Zahlen über den Weiterbau des Milliardenprojekts Stuttgart 21 entscheiden können.

- e) Ein seriöses Kostenmanagement ist nicht vorhanden. Die Prüfer urteilen: "Die Voraussetzungen für ein möglichst geringes Nachtragsvolumen sind in der Projektorganisation des Großprojektes noch nicht etabliert“, mit „einem im Vergleich zum GWU erheblichen Nachtragsvolumen“ (mehrere Milliarden weitere Kostensteigerungen) ist zu rechnen (Nr. 24). Das für das Nachtragsmanagement nötige Personal wurde nicht eingestellt (Nr. 25). Die Grundstücke sind noch nicht gesichert (Nr. 26-28), weitere Kosten für zu verlegende Leitungen wurden übersehen (Nr. 29,30), Terminrisiken noch nicht bewertet (§ 31) und die Personalsituation ist kritisch (Nr. 32). Bemerkenswert ist das Eingeständnis, dass der Abstellbahnhof nicht in der geplanten/geforderten Größe gebaut werden kann, was aber als Kostenersparnis gewertet wird (Nr. 122). Dafür wird zusätzliche Abstellkapazität im Umland gebraucht, wofür aber keine Kosten angesetzt werden. Es wird unterstellt dass die Projektpartner auf die Wertsteigerung ihrer Grundstücke verzichten (Nr. 124) und weitere rund 200 Mio. € sollen durch "Kooperation" Dritter, d.h. insbesondere der Finanzierungspartner, eingespart

werden (Nr. 126). Wenn die Projektpartner zu diesen Geschenken nicht bereit sind, ergeben sich weitere erhebliche Kostensteigerungen.

Der hier vermittelte Eindruck ist nicht der von einem vom Vorstand verantwortlich geführten strategischen Projekt mit Kosten im Milliardenbereich. Vielmehr entsteht der Eindruck, dass in unverantwortlicher Weise zu erwartende Kostensteigerungen in Milliardenhöhe erst in späteren Jahren öffentlich werden sollen. Ein bewusst unprofessionelles Projektmanagement wird zur Verdeckung dieser Umstände genutzt.

2. Nach den vorausgehenden Punkten 1.b bis 1.d sind die Vorstände der DB AG, die Beschuldigten Dr. Grube und Dr. Kefer, mithilfe der für ihre Zwecke missbrauchten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft einer gezielten und vorsätzlichen Täuschung des Aufsichtsrats verdächtig. Die Umsetzungsmängel unter 1.e sind von einem solchen Ausmaß und vor allem laut den Vorlagen der Aufsichtsratssitzung ohne entsprechend veranlasste Korrekturen, dass geschlussfolgert werden muss, dass sie mit Vorsatz zur Täuschung über die wahren Verhältnisse des Projekts benutzt wurden.

Die Aufsichtsräte der DB AG müssen sich angesichts dieser von den Wirtschaftsprüfern berichteten Informationen und ihrer am 5.03.2013 überwiegend beschlossenen Zustimmung zum Weiterbau von S 21 vorwerfen lassen, ihre Aufsichts- und Vermögensbetreuungspflicht (vgl. dazu die Fundstelle auch unten S. 10 Ziffer 6) gegenüber der DB AG wissentlich und willentlich verletzt zu haben.

3. Wäre es generell der Maßstab der Staatsanwaltschaft, die Aufnahme von Ermittlungen zu verweigern, wenn der Sachvortrag des Beschuldigten – zum Beispiel ein Alibi – ihn „plausibel“, also entsprechend seinen Angaben widerspruchsfrei entlasten würde, dann hätte jeder Beschuldigte ein leichtes Spiel, denn der Wahrheitsgehalt seiner Aussagen müsste nicht mehr überprüft werden.

Das wäre strafprozessual völlig unhaltbar. Daran kann sich auch nichts aus dem Grund ändern, dass die Beschuldigten sich – auf der maßgebenden Basis ihrer Angaben – in Täuschungsabsicht der Wirtschaftsprüfungsgesellschaften bedienten, um – wie vorliegend die PwC-Gesellschaft korrekt erweise einräumt – eine bloße Prüfung der Plausibilität des Parteivortrags vorzunehmen.

4. Wenn die Ausstiegskosten bei „Stuttgart 21“ schon im Herbst 2010 von Wirtschaftsprüfungsgesellschaften mit 1 bis 1,5 Milliarden Euro eingeschätzt wurden, trägt dies – da ebenfalls auf den Angaben der DB AG beruhend – zur Sachaufklärung gleichermaßen nichts bei. Allerdings gab es schon bei der Schlichtung eine bedeutende Diskrepanz der eingeschätzten Ausstiegskosten: Die Märkische Revision hat nämlich damals bereits die Ausstiegskosten mit 450 Millionen Euro veranschlagt, womit die Behauptungen der Bahn um rund eine Milliarde Euro unterschritten wurden. Zur Finanzierung von Stuttgart 21 und den Ausstiegskosten mit Quellenangaben siehe http://de.wikipedia.org/wiki/Kosten_und_Finanzierung_von_Stuttgart_21.

5. Der Tatverdacht der Untreue wird dadurch seriös zu Lasten der Beschuldigten verstärkt, dass die drei im Aufsichtsrat der DB AG tätigen Staatssekretäre der Bundesregierung nach dem vorgelegten Dossier des BMVBS selbst erklären, die Kostenberechnungen des Bahnvorstands seien „nicht belastbar“. Zitat:

„Der Vorstand gründet seine Fortführungsempfehlung auf der Einschätzung, die Planungsvariante sei wirtschaftlicher als ein Ausstieg, konnte aber die Ausstiegskosten nicht belastbar darlegen.“ (Seite 3 des vorgelegten Dossiers)

Sodann wird (aaO) insbesondere auf die fehlende Gesamtfinanzierung und auf die Frage der Wirtschaftlichkeit verwiesen

„vor dem Hintergrund der identifizierten 2,3 Mrd. € Mehrkostenrisiko und zu erwartender negativer Eigenkapitalverzinsung bereits vor Beginn der Hauptarbeiten“.

Einzuräumen ist, dass das BMVBS-Dokument keine abschließende Beurteilung der Fragen enthält, jedoch wird betont (Seite 5):

„Bei Betrachtung der gesamten Mehrkosten wird die Eigenkapitalverzinsung negativ. Deshalb müssen Alternativen bis hin zum Ausstieg ernsthaft geprüft werden, um den Schaden minimieren zu können.“

Auch heißt es,

„die Wirtschaftlichkeit der Weiterführung kann derzeit nicht abschließend beurteilt werden, ebenso kann nicht beurteilt werden, ob die Weiterführung eindeutig wirtschaftlicher als eine Alternative ist.“

6. Dies alles wiegt schwer. Die Beschuldigten hätten sich keinesfalls aus den mit der Strafanzeige (Seite 5 bis 8) dargestellten sachfremden Gründen, insbesondere dem politischen Druck des damaligen Kanzleramtschefs Ronald Pofalla folgend, über die massiven Bedenken gegen die Wirtschaftlichkeit der Weiterführung von S 21 hinwegsetzen dürfen. Weil sie es – trotz diesseitiger Hinweise auf die strafrechtlichen Folgen solchen Verhaltens dennoch taten – war ihnen die Pflichtwidrigkeit ihres zumindest bedingt vorsätzlichen Verhaltens bewusst, zumal vor dem Hintergrund, dass die rechtliche Regel gilt:

„Bei Geschäften, die wegen ihres Umfangs, der mit ihnen verbundenen Risiken oder ihrer strategischen Funktion für die Gesellschaft besonders bedeutsam sind, muss jedes Aufsichtsratsmitglied den relevanten Sachverhalt erfassen und sich ein eigenes Urteil bilden, dies umfasst regelmäßig eine eigene Risikoanalyse.“ (OLG Stuttgart, Urteil vom 29.02.2012, 20 U 3/11, ZIP 2012, 625, bestätigt vom BGH am 6.11.2012, ZIP 2012, 2438).

7. Mit der Strafanzeige (Seite 9 bis 16) ist umfangreich unwiderlegt dargetan und Beweis angeboten worden, dass die Ausstiegskosten allenfalls etwa 400 Millionen Euro ausmachen und der Ausstieg damit weitaus wirtschaftlicher ist als der Weiterbau. Der Beschwerdebescheid der Generalstaatsanwaltschaft vom 31.10.2013 stellt die im diesseitigen Schriftsatz vom 3.06.2013 Seite 6 ff. dargestellte Tatsache, dass die Beschuldigten die DB AG und die Projektpartner geschädigt haben, nicht mehr in Zweifel.
8. Diese Feststellung lässt sich erweitern durch den Beweisantritt (S. 16 der Anzeige) – und darauf geht der angefochtene Bescheid gar nicht ein – dass der Bau des achtgleisigen Tiefbahnhofs Stuttgart 21 gegenüber dem vorhandenen 17-gleisigen

Kopfbahnhof zu einer Verschlechterung der Verkehrsleistung in der Spitzentunde um 30 % führen wird.

Damit ist jeder Weiterbau von S 21 allein schon deshalb eine nach § 11 AEG illegale und nach § 266 StGB treuwidrige Schädigung der Vermögensinteressen der DB AG sowie ihrer Projektpartner, zumal ihnen § 3 Abs. 1 FinVe eindeutig die Verbesserung der Verkehrsleistung verspricht. Auf diese Punkte wurden Vorstand und Aufsichtsrat zusätzlich zum Schreiben des Aktionsbündnisses vom 30.11.2012 durch Schreiben von Dr. Engelhardt aufmerksam gemacht. Es fehlen aber jegliche Hinweise dafür, dass der Vorstand und der Aufsichtsrat der DB AG die ihm erteilten bedeutsame Faktenlage ernsthaft geprüft hätte, obwohl ihm die Informationen vorlagen.

Beweis: – Schreiben des Aktionsbündnisses gegen S 21 vom 30.11.2012 mit Anlagen
siehe Strafanzeige Seite 5 und deren Anlage 3

- 07.12.2012, Engelhardt, Positionspapier zur Kündbarkeit des Finanzierungsvertrags
- 07.12.2012, Engelhardt, Email-Anschreiben zum Positionspapier
- 07.12.2012, Engelhardt, Begleitschreiben zur Sendung als Einschreiben mit Rückschein an den Bahn-Vorstand und den Aufsichtsratsvorsitzenden
- 04.03.2013, Engelhardt, Positionspapier zur Unterdimensionierung und der Täuschung bei den Fußgängeranlagen
- 04.03.2013, Engelhardt, Email-Anschreiben zum Positionspapier

Am 07.12.2012 waren Vorstände und Aufsichtsräte der DB AG von Dr. Engelhardt mit Email und Einschreiben informiert worden über Tatsachen, die das unerfüllbare Leistungsversprechen zu Stuttgart 21 begründen. Die Darstellungen enthielten zugleich umfangreiche Quellverweise:

- a) Der Rückbau der Kapazität von heute rund 50 Zügen pro Stunde im Kopfbahnhof auf nur noch 32 Züge pro Stunde bei Stuttgart 21 bedingt zwangsläufig Umsatz- und Gewinneinbußen und schädigt somit die Aktionärsinteressen über den Schaden der beträchtlichen aber nutzlosen – ja sogar Schaden bringenden – Investitionen hinaus.
- b) Die Belege für den Leistungsrückbau werden von den Gutachtern der DB AG und die Originalunterlagen der Planfeststellung gegeben. Es wird keine neue Bahnwissenschaft ins Feld geführt, sondern es ist nur Leseverständnis vonnöten und die Anwendung der Grundrechenarten. So ermittelte der Bahngutachter Prof. Dr. Wulf Schwanhäußer, dass Stuttgart 21 auf maximal 32,8 Züge pro Stunde limitiert ist. Und eine einfache Rechnung belegt, dass das Auslegungsbetriebsprogramm, für das die Betriebsqualität zur Rechtfertigung des Baus ermittelt wurde, voraussetzt, dass in den Stunden der Nacht mehr Züge fahren als zur Mittagszeit.
- c) Der im Zusammenwirken der Beschuldigten am 5.03.2013 beschlossene Weiterbau von S 21 schafft hiernach einen Leistungsrückbau, der sich stetig schädigend als gesetzwidrige Minderung der Infrastruktur auswirkt und zugleich die Gefahr begründet, dass die Partner den Finanzierungsvertrag aus wichtigen Gründen (Wegfall der Geschäftsgrundlage) kündigen und die EU-Förderung sogar wegen Subventionsbetrugs zurückgefördert wird.

- d) Hinzu kommt, wie Dr. Engelhardt den Beschuldigten im Schreiben vom 4.03.2013 erläuterte: Die „Dimensionierung“ der Fußgängeranlagen von Stuttgart 21 war ausdrücklich nur auf 32 Züge pro Stunde vorgenommen worden. Auch für die Reisenden ist der Bahnhof damit unterdimensioniert, aufgrund von Fehlern in den angenommenen Parametern für die Personenstromanalysen und Entfluchtungsszenarien sogar um Faktoren. Im Brandfall würde der Bahnhof zur Todesfalle.
9. Aufgrund der geschilderten Sachlage hatten die Beschuldigten im Vorstand und Aufsichtsrat Kenntnis und haben erkennbar in Kauf genommen: Stuttgart 21 ist sowohl für die Züge wie für die Fußgänger auf ein Verkehrsaufkommen von nur 32 Zügen pro Stunde ausgelegt. Der heutige Bedarf von 38 Zügen pro Stunde und die insbesondere im Finanzierungsvertrag festgeschriebene „Erhöhung des Zugangebots um ca. 50 %“ sind so unerreichbar. Sofern das Planfeststellungsverfahren und etwa das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg von 2006 das Projekt und seine Leistungsfähigkeit scheinbar legitimiert hatten, so wird in den Positionspapieren deutlich gemacht, dass diesen Entscheidungen von der DB AG hervorgerufene Missverständnisse zugrunde liegen, die sich heute auf keinen Fall mehr aufrecht erhalten lassen. Für die Fortführung des Projekts entgegen dieses besseren Wissens sind die Beschuldigten als Insider verantwortlich.
10. Die Entscheidung zum Weiterbau von Stuttgart 21 hätte sich bei der gebotenen Prüfung der Rechtmäßigkeit des Projekts – siehe S. 9 unter III Ziffer 2 der Strafanzeige – auch darauf erstrecken müssen, dass es bisher an einer rechtskräftigen Entscheidung über die Frage der Verfassungswidrigkeit der Mischfinanzierung (S. 17 der Strafanzeige) fehlt. Nach Art. 104 a GG und nach der Rechtsprechung des BVerfG werden die Aufgabenzuständigkeit und die Finanz-verantwortung jeweils bei einem Hoheitsträger vereinigt. Die pauschale Mischfinanzierung, mit der sich reiche Länder ein bundesstaatliches Projekt „ködern“, ist verfassungswidrig.

Die genannte Regelung des Art. 104 a GG gilt als „*einer der tragenden Eckpfeiler der bundesstaatlichen Ordnung des Grundgesetzes*“, so dass selbst „*Kompetenzverschiebungen zwischen Bund und Ländern auch nicht mit Zustimmung der Beteiligten zulässig sind*“ (BVerfGE 32, 333,338; 32, 145, 156; 39, 96, 109).

Da etwa ein Drittel der Gesamtkosten des Finanzierungsvertrags (ohne vertraglich ungedeckte Mehrkosten) laut Finanzierungsvertrag vom 2.04.2009 verfassungswidrig von anderen Hoheitsträgern zu tragen sind, entfällt mit dem gerichtlich zu erwartenden Urteil die Finanzierungsbasis und damit die Planrechtfertigung insgesamt. Hierzu schwebt derzeit ein Berufungsverfahren 1 S 1949/13 beim VGH Baden-Württemberg.

Auch deshalb ist es höchst unverantwortlich und bedingt vorsätzlich, dass die Beschuldigten in Kenntnis dessen (siehe das mit der Strafanzeige vorgelegte Schreiben des Aktionsbündnisses vom 30.11.2012) gleichwohl den Weiterbau von S 21 beschlossen haben.

III.

Nicht überzeugend erscheint auch der angefochtene Bescheid (Seite 4 f.), soweit er sich darauf stützt, der Tatvorwurf der Untreue der Beschuldigten zum Nachteil des Landes Baden-Württemberg und seiner Partner könne nicht zum Zuge kommen, weil gerade insoweit keine Vermögensbetreuungspflichten nach § 266 StGB bestanden hätten.

Zwar wird behauptet, es müsse dann der Schutz fremden Vermögens im Vordergrund stehen, was hier nicht der Fall sei, jedoch lässt der Bescheid eine genauere Untersuchung gänzlich vermissen. Deshalb ist insoweit zur Sach- und Rechtslage auf Folgendes hinzuweisen:

1. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass sich im Rahmen des § 266 StGB die Pflicht zur Vermögensbetreuung zwar als Hauptpflicht darstellen muss, dass es aber genügt, wenn es sich um eine zumindest mitbestimmende und nicht nur „beiläufige“ Pflicht handelt (Fischer, StGB - Kommentar, 61. Auflage 2014, Rn 36 zu § 266 m. Nachw.). Auf eine entsprechende Bezeichnung der Pflichtenstellung kommt es dabei nicht an. So hat der BGH bei der Verpflichtung des Vermieters zur Verwendung der Mietkaution nach § 551 Absatz 3 BGB dessen (ungeschriebene) Hauptpflicht bejaht (BGH St 41, 224). Fischer, selbst Vorsitzender Richter am BGH, legt diese Rspr. dahingehend aus,
„dass wegen des besonderen praktischen (und sozialpolitischen) Gewichts der Problematik die Verpflichtung des Wohnraummieters zu einer strafrechtlich selbständigen „Hauptpflicht“ aufgestiegen sei“ (Fischer aaO Rn 36 a zu § 266 StGB).

Sicher ist auch, dass es bei rechtsgeschäftlicher Grundlage der Vermögensbetreuung auf die vertragliche Ausgestaltung des Rechtsverhältnisses ankommt (Fischer aaO, § 266 Rn 39).

2. Eine Vermögensbetreuungspflicht hat die Rechtsprechung und die Literatur auch in folgenden Vergleichsfällen bejaht:
 Der Architekt oder der mit Baumaßnahmen beauftragte Ingenieur, der auch die Vergabe und die Abrechnung der Arbeiten zu leisten hat, ist gegenüber dem Bauherren treupflichtig (siehe Lenckner-Perron in Schönke-Schröder, Kommentar zum StGB, 27. Auflage, § 266 Rn 25 mit Verweis auf BGH MDR / D 69, 534; 75, 23; Bay NJW 96, 271). Auch der Subventionsempfänger ist treupflichtig, wenn die zweckgerichtete Verwendung der Subventionsmittel die wesentliche Pflicht des Subventionsvertrages ist (BGHZ 149, 23, zitiert nach Schönke-Schröder aaO Rn 26).
3. Die Prüfung des maßgeblichen Finanzierungsvertrags zwischen den Projektpartnern vom 2.04.2009 ergibt Folgendes:
 - a) § 2 Absatz 2 FinVe regelt, dass „für den Fall, dass ... spätestens bis zum 31.12.2009 eine Erhöhung der für das Projekt aufzuwendenden Gesamtkosten zu erwarten ist, ... die Vertragsparteien Verhandlungen aufnehmen werden. Kann danach die Finanzierung nicht sichergestellt werden, wird das Projekt qualifiziert abgeschlossen.“ (Es wird dann beschrieben, wie die angefallenen Kosten unter den Partnern aufzuteilen sind). Die Projektpartner können die ihnen hiernach vertraglich eingeräumten zentralen Rechte auf Beendigung des Projekts und ihrer Zahlungspflichten nur ausüben, wenn die Beschuldigten ihnen die zu erwartende krasse Überschreitung des maximalen Kostenrahmens nicht verschweigen.
 - b) Dabei sind nach § 4 FinVe die einzelnen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) der Deutschen Bahn für die Planung und Ausführung von Stuttgart 21 als Projektträger verantwortlich. Laut § 5 FinVe haben die EIU zudem im Lenkungskreis (§ 13) über die Fortschreibung der Kosten zu berichten (vgl. bereits S. 4 f. der Beschwerde vom 3.06.13). Damit wird eine den Bahnchefs obliegende wesentliche Informationspflicht ausdrücklich vertraglich festgeschrieben. Das ist nach BGH - Rechtsprechung für deren Vermögensbetreuungspflicht im Sinne von § 266 StGB gegenüber den Projektpartnern wesentlich (vgl. unten Ziffer 4 g)

- c) Der Anteil der Projektpartner an den Gesamtkosten wird in § 6 FinVe genau festgelegt. Für den Fall der Kostenänderungen werden sodann in § 8 FinVe die jeweiligen Anteile an den Mehrkosten zwischen 3,076 Milliarden Euro bis zu „unwahrscheinlichen“ 4,526 Milliarden Euro (incl. Risikopuffer) aufgeteilt.
 - d) Bei Überschreitung auch dieser Kostenobergrenze enthält § 8 Absatz 4 FinVe nur das Gebot, dass die EIU und das Land (als Poolführer für seine Partner, vgl. § 9) „Gespräche aufnehmen“.
4. Nach vorstehender Vertragsgestaltung hat eine neue Sachlage, wonach die geplante Obergrenze des Finanzierungsvertrags mit Sicherheit nicht eingehalten werden kann, eine für die Informations- und Gestaltungsrechte der Projektpartner herausragende und keinesfalls nur eine „beiläufige“ Bedeutung:
- a) Vor Jahresende 2009 ergab sich daraus ein vertraglich nach § 2 Abs. 1 FinVe gesichertes Kündigungsrecht.
 - b) Ab dem Jahre 2010 spricht alles dafür, dass die massive Überschreitung der Kostenobergrenze die Geschäftsgrundlage des Finanzierungsvertrags nach § 60 VwVfG entfallen lässt und zu Anpassungs- oder Kündigungsrechten der Vertragspartner führt (siehe dazu S. 8 oben der Strafanzeige, vgl. auch § 62 VwVfG i.V.m. § 314 BGB und § 723 BGB). Dies hat Justizminister Stickelberger, Land Baden-Württemberg, in der Antwort auf eine Kleine Anfrage der CDU, Landtags-Drucksache 15/ 616 vom 29.09.2011, S. 7 f.) ausdrücklich bestätigt.
 - c) Erschwerend kommt hinzu, dass die bloße Sprechklausel des § 8 Absatz 4 FinVe die Parteien im Dunkeln lässt, ob sie sich an den nicht vorgesehenen Mehrkosten beteiligen müssen oder ob solche Kosten – mangels gesetzlicher und vertraglicher Grundlage – allein Sache des Projektträgers sind.
 - d) Dabei ist auch zu bedenken, dass je weiter das Projekt fortgeschritten ist, umso mehr erhöhen sich die Ausstiegskosten und verursachen damit zunehmend eine Zwangslage, die den möglichen Ausstieg schwieriger und kostenträchtiger macht. Die rechtzeitige gewissenhafte und vollständige Information der zu erwartenden Überschreitung der Kostenobergrenze zu unterlassen, macht die Projektpartner so zur Geisel der Bahn und ist unvereinbar mit zentralen Treuepflichten der Bahnchefs gegenüber ihren Projektpartnern.
 - e) Fraglich mag insoweit erscheinen, ob der Aufsichtsrat als Kontrollgremium gegenüber dem Vorstand auch Rechtspflichten gegenüber Dritten außerhalb der Aktiengesellschaft wahrzunehmen hat. Unzweifelhaft sind aber die Beschuldigten des Vorstands gegenüber Dritten kraft ihrer vertraglichen Verantwortung haftbar. Insoweit geht es auch, wie ausgeführt um eine echte vertragliche Hauptpflicht, mit deren Missachtung die Vertragsgrundlagen nach § 60 VwVfG wegfallen.
 - f) Festzustellen ist ferner entsprechend der oben Ziffer 2 in der Rechtsprechung und Fachliteratur anerkannten Vermögensbetreuungspflicht: Die Bahnchefs haben hier sowohl Planungs- wie Bauausführungspflichten wahrzunehmen wie ein Architekt oder ein Ingenieur, der auch mit der Vergabe und Abrechnung beauftragt ist (vgl. § 3 Abs. 1 FinVe). Hinzu kommt, dass die Projektpartner nach § 10 FinVe genau festgelegte jährliche Zahlungen gegenüber der Bahn zu leisten haben, so dass die Bahnchefs bei allen ihren Dispositionen stets wesentlich auch das Eigeninteresse der Partner an der Wahrung auch ihrer Interessen – einschließlich der Entscheidungsfreiheit zur Projektbeendigung bei Wegfall der Finanzierungsbasis – zu beachten haben.

Zwar ist die Bahn hier auch Bauträgerin (und nicht das Land und seine Partner). Das Land und seine Partner sind aber ähnlich beteiligt, nämlich finanziell und mitbestimmend im Lenkungskreis.

- g) Schließlich lässt sich auch das Mannesmann-Urteil des BGH (BGHSt 50, 331 ff.) als Bestätigung der diesseitigen Einschätzung heranziehen: Dort wird klargestellt (zu BGHSt 47, 148 und 187), dass der Tatbestand der Untreue bei unternehmerischen Entscheidungen eines Gesellschaftsorgans die Verletzung der Vermögensbetreuungspflicht voraussetzt, die aber nicht zusätzlich „gravierend“ sein muss. Das Merkmal der gravierenden Verletzung bezieht sich vielmehr unmissverständlich auf die Verletzung der Informations- und Prüfungspflicht, woraus für die Wahrung der Interessen des Vermögensinhabers der Pflichtenverstoß gemäß § 266 StGB folgt (BGHSt 50, 331, 344). Genau diese Ausgangslage zeigt sich vorliegend: Weil das Verschweigen der Kostensteigerung deutlich über dem „Kostendeckel“ von 4,5 Milliarden Euro die Informations- und Gestaltungsrechte der Projektpartner folgenschwer verletzte bzw. behinderte, folgt daraus, dass die Vermögensbetreuungspflicht gegenüber den Projektpartnern nach § 266 StGB verletzt wurde.
- h) Insgesamt kann daher dem Tatvorwurf der Untreue zumindest der Bahnchefs gegenüber den Projektpartnern nicht entgegengehalten werden, die Verantwortung bestehe nur gegenüber der AG, denn die Bahnchefs haben die Auswirkungen der verschleierten Kostenüberschreitung als Verstoß gegen wesentliche Pflichten aus dem Vertrag sowohl gegenüber der DB AG als auch gegenüber den am Projekt beteiligten Partnern zu vertreten.

Folgerichtig ist jedenfalls den Beschuldigten Dr. Grube und Dr. Kefer vorzuwerfen, dass sie schon 2009 Untreue gegenüber den Projektpartnern begangen haben.

IV.

Soweit der angefochtene Bescheid schließlich auf Seite 5 Ziffer 3 den Vorwurf des Betrugs der Beschuldigten Dr. Grube und Dr. Kefer verneint, wird auch hier behauptet, bedingt vorsätzliches Handeln liege fern, weil die angeblichen Einsparpotentiale von 891 Millionen Euro auch nach der Auffassung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaften während der „Schlichtung“ im Herbst 2010 betriebswirtschaftlich noch vertretbar gewesen seien. Diese Argumentation kann jedoch aus genau jenen Gründen nicht überzeugen, die im einzelnen oben auf den Seiten 1 bis 7 unter I Ziffer 1 bis 8 erläutert und für die Beweis angetreten ist.

Der Bescheid vom 31.10.2013 darf daher insgesamt aus vielfältigen Gründen keinen Bestand haben. Die Aufnahme der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen ist dringend geboten.