

Landgericht Stuttgart
Urbanstr. 20

70182 Stuttgart

24.03.2014

loe - 70/13 -

31 Ns 1 Js 20634/13

In dem Strafverfahren

gegen

Dr. Wolfgang Sternstein

führe ich als Verteidiger des Angeklagten zur einstweiligen

Berufungsbegründung

aus:

I.

Das Rechtsmittel wird in vollem Umfang durchgeführt, denn das angefochtene Urteil des Amtsgerichts geht auf wesentliche, zu prüfende Fragen überhaupt nicht ein und vermag insgesamt nicht zu überzeugen.

Die Verteidigung des Angeklagten stützt sich bisher auf vorgetragene Gründe des zivilen Ungehorsams gegen schwerwiegendes staatliches Unrecht (Seite 14 seiner schriftlichen Verteidigung). Zwar gilt ziviler Ungehorsam nicht als eigenständiger Rechtfertigungsgrund. Die Vorinstanz hat aber offenbar übersehen, dass sich damit die Frage stellt, ob die Sitzblockaden des Angeklagten als Widerstandshandlung gegen S 21 durch den weitgehend mit dem zivilen Ungehorsam deckungsgleichen Tatbestand des rechtfertigenden Notstands nach § 34 StGB gerechtfertigt sind.

Nicht minder hätte geprüft werden müssen, ob die vorgeworfenen Taten überhaupt als verwerflich nach § 240 Absatz 2 StGB gelten können.

Der Angeklagte hat auf den Seiten 15 bis 17 seiner Verteidigungsschrift (Bl. 51 bis 53 d.A.) ausgeführt, warum der Nötigungsvorwurf nach der Rechtsprechung des BVerfG entgegen der widersprüchlichen sog. Zweite-Reihe-Rechtsprechung des BGH unbegründet sei. Darauf ist an dieser Stelle zur Vermeidung von Wiederholungen zu verweisen. Die nachfolgenden Ausführungen sind von dieser Kritik unabhängig.

II.

Von wesentlicher Bedeutung erscheint es, dass das Projekt S 21 schwerwiegende Funktions-, Finanzierungs- und Rechtsmängel aufweist, die einen Notstand begründen.

Es beruht jedenfalls seit dem Spätjahr 2009 auf dem Wissen und Willen der Bahnchefs Grube und Kefer, von den damals durch den bestinformierten Projektleiter Hany Azer ermittelten Projektkosten von 4,9 Milliarden Euro gezielt 891 Millionen Euro „Einsparpotentiale“ abzuziehen, um mit solcher „Schönrechnung“ das sonst kündbare Projekt zu retten. Allein rund 598 Mio. Euro strich man aus den Kosten heraus aufgrund bloßer „Markt- und Vergabeanalyse“ sowie 294 Mio. Euro aus nicht realisierbarer „Optimierung der Bauwerke“.

Beweis: Internes DB - Dokument „Aktueller Sachstand Stuttgart 21“ vom 10.12.2009 als Anlage

Drei Jahre später, am 12.12.2012 hat die DB AG nicht allein Mehrkosten des Projekts von 2,3 Milliarden Euro oberhalb der maximalen Kosten veranschlagt, sondern auch eine die früheren „Einsparpotentiale“ übersteigende „Kalkulationsdifferenz“ von 1,1 Milliarden Euro eingestanden, bestehend aus 610 Millionen Euro „nicht budgetierte Leistungen“ und 490 Millionen Euro „nicht realisierbare Planansätze“.

Beweis Bahndokument vom 12.12.2012 als Anlage

Die Bahnchefs Rüdiger Grube und Volker Kefer sowie die mitverantwortlichen Aufsichtsräte haben die Bahn AG sowie die Projektpartner hiernach über die reale Kostensituation, die 2008 bereits der Bundesrechnungshof nicht öffentlich mit 5,3 Milliarden Euro erfasst hatte, seit dem Jahre 2009 getäuscht und den Projektpartnern dadurch die in § 2 Finanzierungsvertrag eingeräumte Möglichkeit zum „qualifizierten Abschluss“ des Projekts gezielt genommen. Das hat die Bahn AG und die Projektpartner entgegen §§ 263, 266 StGB geschädigt. Ihr Verhalten hat sich mit dem Aufsichtsratsbeschluss vom 5.03.2013, mit dem S 21 „grünes Licht“ zum Weiterbau bekam, entgegen dem Aktienrecht und dem Untreuetatbestand fortgesetzt. Daher haben am 25. März 2013 Dieter Reicherter, der ehemalige Vorsitzende Richter des LG Stuttgart, der langjährige frühere MdB Peter Conradi und der Unterzeichner gegen die Bahnchefs und Aufsichtsräte Strafanzeige wegen Betrugs und Untreue erstattet, über die noch nicht abschließend entschieden ist.

Beweis: Kopien der Strafanzeige nebst Ergänzungsschriftsatz vom 2.05.2013, des Ablehnungsbescheids vom 3.05.13, der Beschwerde vom 3.06.13, des Bescheids des Generalstaatsanwalts vom 31.10.2013 und der weiteren Beschwerde vom 28.02.2014 als Anlagen

Auf den Inhalt der Strafanzeige und der weiteren zitierten Unterlagen nehme ich voll Bezug.

Auffällig ist im Ergebnis: Die Generalstaatsanwaltschaft Berlin beruft sich nicht mehr darauf, die Beschuldigten hätten die objektiven Tatbestände von Betrug und Untreue nicht erfüllt. Es soll vielmehr nur noch das bedingt vorsätzliche Tathandeln „fern liegen“, weil Wirtschaftsprüfer die bahnseitigen Berechnungen für „plausibel“ befunden hätten. Diese Argumentation ist strafprozessual nicht schlüssig, weil sie die Wahrheitsfrage auslöst und daher strafrechtliche Ermittlungen zwingend geboten sind. Im vorgelegten diesseitigen Schriftsatz vom 28.02.2014 wird das gründlich genau erläutert.

Immerhin ist selbst nach dem bisherigen Votum der Generalstaatsanwaltschaft Berlin kein vernünftiger Zweifel mehr möglich, dass die Beschuldigten den objektiven Tatbestand des Betrugs und der Untreue begangen haben. Schon dies rechtfertigt den Widerstand des Angeklagten nach § 34 StGB.

Ob die Beschuldigten - entgegen allem hoch qualifizierten Sachverstand ihrer Fachleute und entgegen der durchsichtigen Motivation zum unbedingten Weiterbau von S 21 - grob fahrlässig zur richtigen Kostenkalkulation unfähig waren oder clever genug bedingt vorsätzlich agierten und dadurch „Stuttgart 21“ den schweren Makel massiver Wirtschafts-kriminalität zufügten, mag sich noch klären. In jedem Falle begründet sich daraus für die Projektpartner ein „Wegfall der Geschäftsgrundlage“ nach § 60 VwVfG und ein Kündigungsrecht der Stadt wegen schweren Vertrauensbruchs der Bahn AG. Auch das Verwaltungsgericht Stuttgart hat die Ausgangslage nach § 60 VwVfG in der Verhandlung vom 17.07.2013 zum zweiten Bürgerbegehren gesehen, die nun - da sie mit dem Begehren zur Mischfinanzierung nicht zu erfassen war - durch neuere Bürgerbegehren Storno 21 und Leistungsrückbau S 21 verfolgt wird.

Beweis: Unterschriftslisten zu den genannten Bürgerbegehren, deren Sammlung derzeit noch läuft

Über die Frage der - entgegen Art. 104 a GG - verfassungswidrigen Mischfinanzierung, auf die sich das zweite Stuttgarter Bürgerbegehren vom März 2011 berief, läuft derzeit noch die vom VG Stuttgart wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Sache zugelassene Berufung beim VGH Mannheim, Az 1 S 1949/13.

Dazu nur als Einstieg: Die finanzverfassungsrechtlichen Normen der Art. 104 a bis 108 GG gelten als „tragende Eckpfeiler der bundesstaatlichen Ordnung des Grundgesetzes“, so dass „Kompetenzverschiebungen zwischen Bund und Ländern auch nicht mit Zustimmung der Beteiligten zulässig sind“ (siehe BVerfGE 32, 145, 156; 39, 96, 109).

Bei Zugrundelegung dieses Sachverhalts bricht dem Projekt S 21 mehr als ein Drittel der Finanzierung weg, so dass damit die gesetzliche Planrechtfertigung entfällt und das Projekt scheitern muss. Denn die DB AG darf ihrerseits wegen des aktienrechtlich strikten Wirtschaftlichkeitsgebots keine große Zusatzfinanzierung leisten. Ihr Aufsichtsrat hat deshalb - wenn auch sicher vergeblich - im Beschluss vom 5.03.2013 darauf bestehen müssen, dass ihr Vorstand die Projektpartner auf Beteiligung an den Milliarden Mehrkosten verklagen muss. Die Bahn will also - was die derzeitigen Sondierungsgespräche im Sinne der Sprechklausel des § 8 Absatz 4 FinVe bekräftigen - dem Konflikt mit dem aktienrechtlichen Gebot der Wirtschaftlichkeit und mit dem strafrechtlichen Verbot der Untreue entgehen.

In seiner Verteidigungsrede hat der Angeklagte auch treffend den Leistungsrückbau erwähnt, der durch den Bau des Tiefbahnhofs entgegen allen Zusicherungen (auch in § 3 Abs. 1 FinVe) verursacht wird. Er hat einen Vortrag von Prof. Karl-Dieter Bodack „Stuttgart auf dem Wege zur Skandalhauptstadt“ vorgelegt und sich der Argumentation von Dr. Christoph Engelhardt angeschlossen, was unter III Ziffer 7 mit einem Beweisantrag erfasst ist.

Wesentlich für den Widerstand des Angeklagten ist auch, dass Stuttgart 21 nicht nur in wesentlichen Teilabschnitten nicht rechtskräftig genehmigt ist (entgegen einem früheren Grundsatzbeschluss der Bahn AG), sondern dass es dafür beim Brand- und Katastrophenschutz kein funktions- und genehmigungsfähiges Gesamtkonzept gibt (siehe Seite 17 f. der Strafanzeige). „Stuttgart 21“ ist daher im Brandfalle geeignet, für Tausende Menschen zur Todesfalle zu werden. Auch dies ist in hohem Maße verfassungswidrig, weil Leben und Gesundheit der Menschen als die vitale Basis aller Grundrechte von höchstem

Rang sein und daher ohne Abstriche einen wirksamen vorbeugenden Gefahrenschutz schaffen sollen (vgl. etwa BVerfGE 39,1 zu werdendem Leben ; 39, 200 zu Jugendschutz).

Damit sind einige zwingende Gründe genannt, dass es der Angeklagte mit den Sitzblockaden erstrebte, auf die Rechts - und Verfassungswidrigkeit des Projekts aufmerksam zu machen und S 21 beenden zu helfen. Dies geschah gerade auch zur Verteidigung der Werte des Grundgesetzes und ihrer bundesstaatlichen Ordnung.

III.

Zur Beweisführung des Sachverhalts, dass spätestens seit dem Geständnis der Bahnchefs vom 12.12.2012 über die Sprengung des Kostendeckels von 4,526 Milliarden um 2,3 Mrd. Euro die Geschäftsgrundlage des Vertrags entfallen ist, die Bahnchefs und die Aufsichtsräte die Lage auch kannten und in Kauf nahmen wie auch zur Begründung dafür, dass die Tathandlungen des Angeklagten nicht als verwerflich gelten können, stelle ich folgende

Beweisanträge:

1. Es wird beantragt, das interne Dokument des Bundesverkehrsministeriums, das zur Vorbereitung des Gesprächs der DB-Aufsichtsräte vom 5. Februar 2013 und zur Vorbereitung der nachfolgenden DB-Aufsichtsratssitzung von Mitarbeitern des Ministeriums erarbeitet worden ist und das in der autorisierten Reinschrift-Fassung vom 30. Januar 2013 den Vermerk des federführenden Referats LK 17 des Bundesverkehrsministeriums trägt, durch Einholung einer Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur - Invalidenstr. 44, 10115 Berlin - beizuziehen und in der mündlichen Verhandlung zu verlesen zum Beweis der Tatsache, dass das Gesamtprojekt Stuttgart 21 wegen „der Mehrkosten bis zu 2,3 Milliarden Euro“ insgesamt nicht finanziert bzw. durch die Deutsche Bahn AG nicht mehr in dem nach dem Finanzierungsvertrag vom 2.04.2009 vorgesehenen Umfang (Kostendeckel 4,526 Mrd. Euro) finanzierbar ist.
2. Es wird beantragt, Herrn Staatssekretär Michael Odenwald, zu laden über das Bundesministerium für Verkehr u.a., Invalidenstr. 44, 10115 Berlin, als Zeugen zu hören zum Beweis der Tatsache, dass der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG, dem er selbst angehört, spätestens unmittelbar vor seiner Beschlussfassung vom 5. März 2013 sowie nach Kenntnis des in Ziffer 1 genannten Dokuments zu der - auch vom Vorstand der DB AG geteilten - Erkenntnis gekommen ist, dass das Gesamtprojekt Stuttgart 21 insgesamt nicht mehr finanzierbar bzw. in dem bisher vorgesehenen Umfang nicht finanzierbar ist.
3. Es wird beantragt, Herrn Staatssekretär Michael Odenwald (zu laden wie oben) zum Beweis der Tatsache zu vernehmen, dass der als Anlage vorgelegte Inhalt des Beschlusses des Aufsichtsrats der DB AG vom 5. März 2013 in dieser Weise zustande gekommen ist insbesondere mit dem Inhalt, die Projektpartner wegen der Mitfinanzierung der Milliarden Mehrkosten bei Weigerung freiwilliger Zahlung gerichtlich in Anspruch zu nehmen.
4. Es wird beantragt, Herrn Staatssekretär Michael Odenwald (zu laden wie zuvor) zum Beweis der Tatsache zu vernehmen, dass der damalige Kanzleramtsminister Ronald Pofalla Mitte Februar 2013 die drei Staatssekretäre der Bundesregierung im

Aufsichtsrat der DB AG ins Kanzleramt zitiert und ihnen die klare Vorgabe gemacht hat, dass man vor der Bundestagswahl in jedem Falle den Ausstieg aus Stuttgart 21 wegen der befürchteten politischen Folgen vermeiden müsse - was auch in den sich anschließenden Agenturmeldungen „Bahn darf Stuttgart 21 trotz Mehrkosten bauen“ als feststehendes Faktum öffentlich verbreitet wurde.

5. Es wird beantragt, Herrn Professor Dieter Engels, Präsident des Bundesrechnungshofs, Adenauerallee 81, 53113 Bonn, als Zeugen zum Beweis der Tatsache zu vernehmen, dass - wie er in einem Interview mit der WAZ vom 28.02.2013 ausführte - seine Behörde bereits 2008 bei Realisierung von „Stuttgart 21“ Projektkosten von 5,3 Milliarden Euro ermittelte und diese Prognose auf Erkenntnissen beruhte, die auch dem Bundesverkehrsministerium und somit dem Aufsichtsrat und dem Vorstand der DB AG bekannt waren.
6. Es wird beantragt, den bis zum 29.10.2008 im Bundesverkehrsministerium tätig gewesenen Staatssekretär Matthias von Randow, zu laden über den Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V., Französische Straße 48, 10117 Berlin, als Zeugen zu vernehmen zum Beweis der Tatsache, dass er die ihm als Staatssekretär vom Bundesrechnungshof bekannt gewordenen Tatsachen über die realen Kosten des Projektes Stuttgart 21 dem Aufsichtsrat der DB AG umgehend zur Kenntnis gegeben hat.
7. Es wird beantragt,
 - a) Herrn Minister Winfried Hermann, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur , Hauptstätter Str. 67, 70178 Stuttgart,
 - b) Herrn Thomas Bopp, Verbandsvorsitzender des Verbandes Region Stuttgart, Kronenstr. 25, 70174 Stuttgart,
 - c) Herrn Oberbürgermeister Fritz Kuhn, Rathausplatz , Stuttgart,

jeweils zum Beweis der Tatsache zu vernehmen, dass der nach dem Finanzierungsvertrag zuständige Lenkungsreis weder einer Erhöhung des Gesamtwertumfangs von Stuttgart 21 noch einer Erhöhung der Projektkosten im Sinne der vorgelegten Beschlüsse des Aufsichtsrats der DB AG zugestimmt hat.

8. Es wird beantragt, Herrn Dr. Christoph Engelhardt, Hüterweg 12 c, 85748 Garching, als Sachverständigen zum Beweis der Tatsache zu vernehmen, dass der achtgleisige Tiefbahnhof Stuttgart 21 in der morgendlichen Spitzenstunde maximal 32,8 Züge bewältigen kann und dies bereits 1997 in den Untersuchungen von Prof. Wulf Schwanhäußel ermittelt wurde, so dass Stuttgart 21 bereits den gegenwärtigen Verkehrsbedarf von 38 Zügen nicht bewältigen könnte und im Verhältnis zur bestehenden Verkehrskapazität einen Rückbau um 30 % erzeugen würde, woraus folgt, dass der tägliche Weiterbau von Stuttgart 21 die öffentlichen Interessen an einer funktionierenden Bahninfrastruktur in hohem Maße schädigt.

IV.

Aus den vorstehenden Erkenntnissen und beweisbaren Tatsachen folgt im Hinblick auf den Straftatbestand der Nötigung nach § 240 StGB und die gesetzlichen Voraussetzungen zur Anwendung des rechtfertigenden Notstands nach § 34 StGB:

1. Der Weiterbau von S 21 schädigt fortlaufend die Interessen der Allgemeinheit am Schutz des öffentlichen Eigentums. Das ergeben die - dem Gebot der Wirtschaftlichkeit des Projekts zuwiderlaufenden - Beschlüsse, die Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG seit 2009 zu den Projektkosten, aber auch wider besseres Wissen durch Verschweigen der Leistungsminderung von S 21 und der Verfassungswidrigkeit der Mischfinanzierung gefasst haben. Dabei haben sich die Sitzblockaden gerade auch der i.S. des § 34 StGB „gegenwärtigen Gefahr“ des weiteren Projektvollzugs entgegengestellt. Sie umfasst anerkanntermaßen auch eine Dauergefahr (BGH 48, 255).
2. Zu prüfen ist ferner, ob die beschriebenen Gefahren nicht „anders abwendbar“ waren, insbesondere ob rechtzeitige staatliche Hilfe möglich gewesen wäre. Solche andere Abhilfe hat die DB AG gerade durch die Vorenthaltung ihres Wissens zur realen Kostensituation von S 21 seit 2009 massiv vereitelt. Klar ist auch, dass dem Angeklagten kein einstweiliger Rechtsschutz mangels Betroffenheit in eigenen Rechten (§ 42 VwGO) zustand. Und die von ihm unterstützten Bürgerbegehren gewähren ebensowenig einstweilige staatliche Abhilfe, zumal dann nicht, wenn es um schwerwiegende, bisher konkret in vergleichbarer Lage nicht entschiedene Fragen der Verfassungswidrigkeit geht.
3. Bei der Abwägung der widerstreitenden Interessen höchstrangiger Schutzgüter des Grundgesetzes mit einer zeitweiligen Verzögerung des Bauvollzugs von S 21 lässt sich nicht ernsthaft bestreiten: Das vom Angeklagten mit seinem Tathandeln geschützte Interesse, für das er sich ohne jeglichen Nutzen für sich, allein der Gemeinschaft zuliebe einsetzte, überwiegt wesentlich das bahnseits beeinträchtigte Interesse.
4. Zusammenhängend ist die rechtfertigende Notstandslage des § 34 StGB nicht allein nach objektiven Tatbestandskriterien, sondern auch subjektiv erfüllt, weil der Angeklagte in der Absicht handelte, die höherwertigen Schutzgüter des Grundgesetzes zu verteidigen.

Der Angeklagte ist deshalb freizusprechen, weil sein Handeln gerechtfertigt war.

5. Unabhängig vom Rechtfertigungstatbestand des § 34 StGB ist ferner auch festzustellen: Die Sitzblockaden des Angeklagten waren ganz sicher nicht im Hinblick auf den vorstehend dargestellten Tatzweck „verwerflich“, so dass der Tatvorwurf der Nötigung auch deshalb entfallen muss. Der Angeklagte tritt als lebenslang erfahrener Friedens - und Konfliktforscher seit jeher in seinen Publikationen und in vielfältigen Einsätzen für gewaltfreie Aktionsformen ein. Ihm geht es im Einklang mit rechtsstaatlichen Maßstäben darum, dass der Widerstand gegen schweres Unrecht stets gewaltfrei, angemessen und geeignet, also nicht unverhältnismäßig sein muss. Jedenfalls kann demgemäß vorliegend kein verwerflich sozialwidriges Verhalten bei der Ausübung der zeitweiligen Sitzblockaden festgestellt werden. Gleiches gilt, wenn man die Maßstäbe des Bundesverfassungsgerichts zur Frage der Verwerflichkeit insoweit anwendet, als bei Straßenblockaden deren Umfang, Intensität, Dauer und Auswirkungen zu prüfen sind (BVerfGE 73,

257; 76, 217, Fischer, StGB-Kommentar, 2014, § 240 Rn 46 auch wegen Beachtung der Grundrechte der Meinungs - und Versammlungsfreiheit).

Nach alledem darf das angefochtene Urteil des Amtsgerichts keinen Bestand haben. Der Angeklagte ist freizusprechen.

Rechtsanwalt