

Staatsanwaltschaft Berlin

11.02.2013

10548 Berlin

loe - 4/13 -

Strafanzeige

in Sachen

1. Dr. Eisenhart von Loeper, Rechtsanwalt, Hinter Oberkirch 10, 72202 Nagold
2. Dieter Reicherter, Vorsitzender Richter am Landgericht Stuttgart a.D., Ochsenhastr.25, 71566 Althütte

- Anzeigerstatter -

gegen

1. Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, Potsdamer Platz, 10785 Berlin
2. Dr. Volker Kefer, Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG, Potsdamer Platz, 10785 Berlin

- Beschuldigte -

wegen Tatverdacht der Vergehen nach §§ 263, 266 StGB

Hiermit erstatten wir Strafanzeige mit dem

Tatvorwurf:

Den Beschuldigten wird zur Last gelegt,

1. in der Absicht, sich einen Vermögensvorteil zu verschaffen, das Vermögen eines anderen dadurch beschädigt zu haben, dass sie durch Unterdrückung wahrer Tatsachen einen Irrtum erregten und dadurch Vermögensverfügungen veranlassten, indem sie das ihnen seit dem 2. Juli 2012 bekannte vorläufige Ergebnis der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers(PwC), wonach eine Kostenüberschreitung bei dem Bahnprojekt „Stuttgart 21“ von bis zu 2,3

Milliarden Euro zu erwarten sei, dem Aufsichtsrat der DB AG vor dem Zeitpunkt der Vertragsverlängerung des Beschuldigten Ziffer 2 zum 9. September 2012 verschwiegen, um diesem dadurch die Zustimmung des Aufsichtsrats der DB AG zu der ihn begünstigenden Vertragsregelung zu verschaffen;

2. die ihnen obliegende Pflicht, fremde Vermögensinteressen wahrzunehmen, verletzt und dadurch dem, dessen Vermögensinteressen sie zu betreuen haben, Nachteil zufügten, indem sie
 - a) trotz ihrer Verpflichtungen aus dem Finanzierungsvertrag vom 2.04.2009 gegenüber den Projektpartnern und
 - b) trotz ihrer aktienrechtlichen Verpflichtung zur Wahrung der Wirtschaftlichkeit des Projekts Stuttgart 21 entgegen den Vermögensinteressen der Deutschen Bahn AG das ihnen seit dem 2. Juli 2012 bekannte 2,3 € Milliardendefizit des Projekts Stuttgart 21 dem Aufsichtsrat der DB AG sowie den Stuttgart 21 - Projektpartnern verschwiegen und dadurch pflichtwidrig trotz des eingetretenen Wegfalls der Projektfinanzierung weder den gebotenen Vergabestopp noch den schadensmindernden Abbruch der Bauarbeiten verfügten und somit die Kosten des absehbaren Ausstiegs aus „Stuttgart 21“ erhöhten,
 - c) einseitig entgegen ihrer Informationspflicht gegenüber dem Aufsichtsrat diesem das Rechtsgutachten von Prof. Dr. Urs Kramer, Universität Passau, das grundlegend und kritisch zum Verkauf und zur Entwidmung des Gleisvorfeldes des Stuttgarter Hauptbahnhofs Stellung bezieht, vorenthielten.

Begründung:

I. Zur rechtlichen Ausgangslage

Am 2. April 2009 haben acht Projektpartner den Finanzierungsvertrag (FinVe) zum Bahnprojekt „Stuttgart 21“ abgeschlossen. Zu den Vertragspartnern zählen das Land Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart, die Flughafen Stuttgart GmbH, drei Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU, das sind DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH) sowie die Deutsche Bahn AG.

Beweis: Drucksache Landtag von Baden-Württemberg 14/4382 in Kopie als Anlage

Für die DB AG und die EIU ist es nach § 2 Abs. 2 FinVe „im Hinblick auf die Zukunft des Unternehmens von besonderem Interesse, dass für die DB AG und die EIU aus der Realisierung des Gesamtprojektes keine unkalkulierbaren Risiken entstehen und dass die Wirtschaftlichkeit dargestellt ist.“

Die Vertragsparteien sind gemäß § 5 Abs. 1 FinVe von Baukosten in Höhe von 3,076 Mrd. € ausgegangen und haben für Kostensteigerungen einen Risikopuffer von 1,45 Mrd. € vereinbart (§ 8 Abs. 2, 3 FinVe). Damit standen insgesamt Finanzierungsmittel von 4,526 Mrd. € zur Verfügung.

Der Beschuldigte Ziffer 2 hat am 12. Dezember 2012 in der Sitzung des Aufsichtsrats der DB AG und öffentlich eingestanden, dass die voraussichtlichen Baukosten 4,696 Mrd. € betragen werden und zuzüglich eines Risikopuffers von 5,626 Mrd. € Gesamtkosten auszugehen sei.

Zu erwarten seien auch weitere 1,2 Mrd. € Kostenüberschreitungen durch „externe Einflussfaktoren“, so dass hiernach mit insgesamt 6,8 Mrd. Projektkosten zu rechnen ist.

Allerdings war der Beschuldigte Ziffer 2 darüber seit dem 2. Juli 2012 vorläufig informiert worden, ohne dies damals bereits dem Aufsichtsrat und den Projektpartnern mitzuteilen.

Beweis: Dossier des Bundesverkehrsministeriums anlässlich des Informations- Workshops der DB AG zu Stuttgart 21 für die Aufsichtsrats-Vertreter am 5.02.2013 (S. 6) als Anlage

Es ist davon auszugehen, dass der Beschuldigte Ziffer 2 als Infrastrukturvorstand den Beschuldigten Ziffer 1 als Vorstandsvorsitzenden informierte und sich beide gemeinsam darauf verständigten, die für das Projekt S 21 sehr prekäre Nachricht bis auf Weiteres weder dem Aufsichtsrat noch den Projektpartnern mitzuteilen..

Es ist deshalb nachfolgend darauf einzugehen, welche Rechtsfolgen es auslöste, dass der Kostenrahmen in der dargestellten Weise um 2,3 Mrd. € überschritten wurde:

1. Nach dem Finanzierungsvertrag vom 2.04.2009 ist die Projektfinanzierung eine gemeinsame Aufgabe der Vertragspartner (§ 3 Abs. 1 FinVe). Nur innerhalb dieses festgelegten Rahmens wird die Finanzierung geschuldet. Diese Rechtslage hebt sich ab von einer „normalen“ Subvention, bei der die öffentliche Hand lediglich bestimmte Maßnahmen fördert und dabei dem Subventionsempfänger auferlegt, die Zuwendung zweckentsprechend zu verwenden, auch wenn die Gesamtfinanzierung teurer wird, als geplant (siehe dazu sowie vertiefend www.juristen-zu-stuttgart-21.de/Home/Einträge/2013/1/30_Pressemitteilung). Die Vorschriften der §§ 6 ff. FinVe zeigen, dass sämtliche Finanzierungsanteile, auch jene der Deutschen Bahn als Projektträgerin, absolut nach oben begrenzt sind. Unbegrenzte Finanzierungs- und Nachschusspflichten sollten hiernach ausgeschlossen sein. Deshalb wurde sogar für die „unwahrscheinlichen Mehrkosten“ ein Puffer von 1450 Mio. € vorgesehen (§ 8 Abs. 3 FinVe).

Zwar erwähnt § 4 FinVe, dass die Deutsche Bahn für die Projektdurchführung verantwortlich ist, jedoch betrifft dies nur die technische und kaufmännische Durchführung, nicht die Finanzierung. Dies folgt aus den Spezialnormen der §§ 3 Abs. 1, 6 Abs. 1, 8 Abs. 3 FinVe, wonach die Finanzierung allen Vertragsparteien und nicht dem Projektträger zugewiesen ist.

Bei Überschreitung des vereinbarten Kostenrahmens gilt lediglich § 8 Absatz 4 FinVe, in dem es heißt:

„Im Falle weiterer Kostensteigerungen nehmen die EIU und das Land Gespräche auf...“

Diese bloße Pflicht zu Gesprächen bedeutet im Umkehrschluss, dass kein Vertragspartner zu bestimmten Zusagen inhaltlicher oder finanzieller Art verpflichtet werden kann.

Finden die Vertragsparteien keine einvernehmliche Lösung über die Projektfinanzierung, ist das gemeinsame Projektziel nicht mehr zu erreichen.

Unter diesen Voraussetzungen ist die Deutsche Bahn AG verpflichtet, den Bau des Projekts einzustellen - sobald die Finanzierung nicht mehr gesichert ist. Denn die vertragliche Projektausführung „mit der erforderlichen Sorgfalt“ (§ 4 S. 1, 3 FinVe) schließt ein, das Vermögen der Vertragspartner vor wertlosen Ausgaben zu schützen. Solange eine neue Finanzierungsvereinbarung nicht sichergestellt ist, lässt sich das Projektziel nicht erreichen. Jede weitere

Baumaßnahme ist nicht mehr „erforderlich“ mit der Folge, dass dadurch bei dem voraussehbaren Scheitern der Gespräche die Rück- bzw. Umbau - und Abwicklungskosten nur erhöht werden.

2. Die Informationspflicht der Beschuldigten gegenüber dem Kontrollorgan Aufsichtsrat folgt aus seiner Stellung nach den aktienrechtlichen Normen der §§ 93, 111, 116 AktG.
Unterbleibt nämlich trotz sich abzeichnender wesentlicher Veränderung der Sach- und Rechtslage die Information darüber an den Aufsichtsrat - und eine solche schwerwiegende Veränderung ist zweifelsfrei der Wegfall der Gesamtfinanzierung des Projekts - wird der Aufsichtsrat gravierend gehindert, seine gesetzliche Überwachungsaufgabe wahrnehmen.

II. Zu den Tatvorwürfen:

1. Durch das vorgelegte 15-seitige Arbeitspapier des BMVBS (S. 6) lässt sich eingrenzen, dass die Beschuldigten jedenfalls seit Juli 2012 genaue Kenntnis vom vorläufigen Ergebnis mit Gesamtüberblick der Chancen und Risiken von Stuttgart 21 durch PwC (S. 17 und 24) hatten und erste Einschätzungen auch am 3.08.2012 erörtert wurden. Das Ergebnis muss der Präsentation der DB vom 12.12.2012 entsprochen haben.
Dennoch haben die Beschuldigten daraus weder gegenüber dem Aufsichtsrat noch gegenüber den Projektpartnern Konsequenzen gezogen, so als wäre die Nachricht für die weitere Projektentwicklung unbedeutend.
2. Aus dem Dokument des BMVBS (S.10) geht ferner hervor, dass der Anstellungsvertrag mit dem Beschuldigten Ziffer 2 vor dem 9.09.2012 verlängert wurde, ohne dass der Aufsichtsrat über das PwC-Gutachten informiert wurde, so dass dieser gegen die Vertragsverlängerung sprechende Umstände nicht berücksichtigt werden konnte.
Dies begründet - von der Offenbarungspflicht der Beschuldigten in einer für die Unternehmensentwicklung wichtigen Frage ausgehend - den Tatverdacht des Betrugs, weil die Vertragsverlängerung weitreichende vermögensrechtliche Auswirkungen auf die DB AG hat.
3. Im Verhältnis zu den Partnern des Finanzierungsvertrags vom 2.04.2009 hat das Verschweigen des PwC-Gutachtens seit Juli 2012 eine schwere Vertrauenskrise hervorgerufen.

Beweis: Brief des Ministerpräsidenten Winfried Kretschmann vom 2.01.2013 an den Vorsitzenden des Aufsichtsrats Prof. Dr. Felcht als Anlage

Der Beschuldigte Ziffer 2 hat demzufolge sogar explizit wahrheitswidrig bei der Sitzung des Lenkungskreises vom 22.10.2012 noch auf Nachfrage behauptet, die Projektkosten würden 4,33 Mrd. € nicht überschreiten. Damit hat er in Kenntnis des PwC-Gutachtens die Vertragspartner grob getäuscht.

Dem lässt sich nicht entgegenhalten, am 2. Juli 2012 sei erst das „vorläufige“ Gutachtenergebnis mitgeteilt worden. Denn es war augenscheinlich gerade der Sinn der vorläufigen Nachricht, das absehbare Endergebnis mitzuteilen, damit sich der Auftraggeber so früh als möglich darauf einstellen konnte. Dann widerspricht es der Vermögensbetreuungspflicht der beiden Beschuldigten, die gravierenden

neuen, die Finanzierung betreffenden Ergebnisse den Mitbetroffenen - sei es dem Aufsichtsrat oder den Finanzierungspartnern - vorzuenthalten.

4. Bedeutsam ist, dass namentlich das Land Baden-Württemberg und die Landeshauptstadt Stuttgart mit dem Finanzierungsvertrag weitgehende Zahlungsverpflichtungen eingegangen sind, die jährlich mit Beiträgen in Millionenhöhe zu erbringen sind (vgl. § 10 FinVe). Besteht aber wegen des Wegfalls der Gesamtfinanzierung die Gefahr, dass das Projekt in einem Bautorso endet, wird nicht nur das unerlässliche Vertrauen in den Projektträger tief erschüttert, sondern zugleich das bereitgestellte Geld der Projektpartner veruntreut: Jeder tägliche Baufortgang ist - solange die Finanzierung nicht mehr gesichert ist - eine pflichtwidrige Schädigung der anvertrauten Gelder, die sich erhöhend auf die Ausstiegskosten auswirken und damit fremdes Vermögen entgegen § 266 StGB schädigen.

5. Gegenwärtig ist klar: Niemand will das gewaltige Milliardendefizit von Stuttgart 21 tragen (vgl. zuletzt Spiegel 7/13 vom 9.02.13, „Rette sich, wer kann“, S. 16-18): Die DB AG darf aktienrechtlich kein unwirtschaftliches Projekt durchziehen. Und niemand will die Verantwortung für Mehrkosten in Milliardenhöhe übernehmen. Die Projektpartner Land und Stadt sind zu weiteren „Geschenken“ (Verkehrsminister W. Hermann) nicht bereit. Erschwerend kommt hinzu, dass Stuttgart 21 wegen der nach Art. 104 a GG verfassungswidrigen Mischfinanzierung und wegen des nach §§ 11,23 AEG gesetzwidrigen Rückbaus der Leistungskapazität und wegen weiterer Mängel (vgl. die Hinweise unten Ziffer 7) angefochten ist.
 Hier geht es nur darum, dass das sich damit abzeichnende unausweichliche Aus des Projekts
 - a) statt am 12.12.2012 bereits fünf Monate früher hätte zur Sprache gebracht und damals jedenfalls mit einem einstweiligen Vergabe- und Baustopp hätte beantwortet werden müssen,
 - b) durch die Versäumnisse der Beschuldigten hohe Schäden verursacht wurden, die sich aus der Tatsache ergeben, dass nach dem Motto „Augen zu und durch“ noch bis auf den heutigen Tag der Wegfall der Finanzierung und damit der Planrechtfertigung im strafrechtlichen Sinn der Untreue ignoriert wird.

6. Als pflichtwidrige Missachtung der Vermögensinteressen der DB AG erscheint auch die Tatsache, dass der Vorstand das ihm bekannte Rechtsgutachten von Prof. Dr. Urs Kramer zu §§ 11, 23 AEG im Kontext zu „Stuttgart 21“ dem Aufsichtsrat etwa ein Jahr hindurch vorenthalten hat, bis es vom Verkehrsministerium in Stuttgart auf dessen Website jetzt publiziert wurde. Das Gutachten des sehr renommierten, unabhängigen Eisenbahnrechtlers ist insoweit von erheblicher Bedeutung, als es den Verkauf des Gleisvorfeldes von der Bahn an die Stadt Stuttgart als gesetzwidrige Entwidmung bezeichnet, womit - zusammen mit den Aspekten nach nachfolgender Ziffer 7 - absehbar wird, dass die Bahn den schon vor Jahren erhaltenen Kaufpreis samt Zinsen in Höhe von etwa 750 Mio. € wird zurückzahlen müssen.
 Auch das Verschweigen eines solchen kritischen Vorgangs lässt sich mit der gebotenen angemessenen Information des Aufsichtsrats nicht vereinbaren und gefährdet die Vermögensinteressen der Aktiengesellschaft.

7. Die PwC-Prüfer haben bei ihrem Testat bescheinigt, bei ihrem Auftrag bestehe „ein höheres Risiko, dass selbst wesentliche Fehler, rechtswidrige Handlungen oder andere Unregelmäßigkeiten nicht aufgedeckt werden“.

Beweis: Auszug aus dem Magazin Wirtschaftswoche Nr. 7 vom 9.02.2013

Das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 hat den Aufsichtsrat - und damit indirekt auch den Vorstand - am 30.11.2012 mit Anlagen insbesondere „Zur Faktenlage“ auf zahlreiche Funktions-, Finanzierungs- und Rechtsmängel hingewiesen, die insgesamt eine kaum zu überbietende Fülle von irreparabel schweren Schlagseiten des Projekts ergeben.

Beweis: Vorlage des Schreibens vom 30.11.2013 mit Anlagen, abrufbar über www.kopfbahnhof.de

Mit dem obigen Zitat bestätigen die PwC-Prüfer die Einschätzung der Staatssekretäre der Bundesregierung gemäß dem vorgelegten Dossier, dass deren Berechnungen teilweise nicht belastbar sind, zumal im Weiterführungsfall die Verlängerung der Bauzeit bis 2024 und andere nicht kalkulierte Risiken hinzutreten würden.

Augenscheinlich ist Stuttgart 21 ein „Fass ohne Boden“, weil die Beschuldigten als verantwortliche Projektbetreiber mit der Planung und Durchführung des Projekts völlig überfordert sind und dabei auch strafrechtlich versagt haben.

Abschließend bitte ich, mir den Eingang der Strafanzeige zu bestätigen und das dortige Aktenzeichen mitzuteilen, damit ich die Anzeige nötigenfalls ergänzen kann.

Sobald es der Stand der Ermittlungen zulässt, bitte ich sodann um Akteneinsicht.

Rechtsanwalt

