

RAe Butteweg, Sigmaringer Str. 98, 70567 Stuttgart

Staatsanwaltschaft

70190 Stuttgart

SIGMARINGER STR. 98
70567 STUTTGART (MÖHRINGEN)
TELEFON: (0711) 7 28 04 79
TELEFAX: (0711) 7 28 04 59
info@ra-butteweg.de

IN KOOPERATION MIT:
FISCA STEUERBERATUNGSGESELLSCHAFT MBH
PLIENINGER STR. 66
70567 STUTTGART (MÖHRINGEN)
TELEFON: (0711) 7 26 17 42

17.10.2012 bg/ kö

Öffentliche Strafanzeige und Strafantrag

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit zeige ich an, dass ich Herrn Jens Loewe, Ostendstrasse 106, 70188 Stuttgart vertrete.

Namens und im Auftrag meines Mandanten und im eigenen Namen erstatte ich hiermit aufgrund des nachfolgend geschilderten Sachverhaltes Strafanzeige, stelle zugleich vorsorglich Strafantrag wegen aller in Betracht kommender Delikte, insbesondere wegen Untreue und Betrug und beantrage weiter, gegebenenfalls die Aufhebung von Immunität zu betreiben.

A Gegenstand dieser Strafanzeige ist das Bahnprojekt Stuttgart 21, welches wir grundsätzlich als bekannt voraussetzen. Auch wenn andere zahlreiche Ansatzpunkte vorhanden sind, beschränken wir die vorliegende Strafanzeige auf den unterirdischen Bahnhof (PFA 1.1) und dessen Leistungskapazität.

B1 Im Februar 1998 lag der DB die von ihr selbst in Auftrag gegebene Personenstromanalyse der Durth Roos Consulting GmbH vor, die sie laut Schreiben vom 21.8.2002 dem Eisenbahnbundesamt vorlegte und laut diesem Schreiben ihren Planungen zu Grunde legte. Danach ging die DB von ca. 30 Zügen in der Spitzenstunde aus. Diese Grundlage wurde bis heute nicht verändert.

Dr. Engelhardt, wie auch andere Fachleute, hat bezüglich der Leistungskapazität Plausibilitätsberechnungen anhand der offiziellen Planunterlagen angestellt, mit nahezu gleichem Ergebnis.

Er gelangt bei seinen Berechnungen auf ca. 32 Züge in der Spitzenstunde.

Wir verweisen dazu auf folgende links:

- http://www.ingenieure22.de/index.php?option=com_content&view=article&id=62:s21-nur-fuer-30-zue-gegeplant&catid=35:presse&Itemid=58

- http://www.bei-abriss-aufstand.de/wp-content/uploads/2012-07-18_WikiReal-Pressmitteilung_Stuttgart21_Rueckbau.pdf

B2 Im Gegensatz dazu wurden folgende Leistungskapazitäten behauptet:

- S21-Projektmagazin der DB, 1998, S. 1: „... kann die Zahl der Ankünfte und Abfahrten in der Hauptverkehrszeit mehr als verdoppelt werden.“

- S21-Projektmagazin der DB, Frühjahr 2002: „Mehr als doppelt so viel Züge wie bisher können den neuen Durchgangsbahnhof anfahren.“

- Broschüre DB Infrastruktur ProjektBau, Oktober 2007, „Neubauprojekt Stuttgart – Ulm, Fragen und Antworten zum neuen Verkehrskonzept für Stuttgart und die Region“ ([pdf](#), S.3 „Der neue Hauptbahnhof ist doppelt so leistungsfähig wie der bisherige. Und er ist sogar auf Zuwachs geplant und könnte in einigen Jahrzehnten bei Bedarf weiter ausgebaut werden.“

und S. 4: „Stichwort Zukunftsfähigkeit: Der Durchgangsbahnhof wird schon bei seiner Eröffnung die doppelte Leistungsfähigkeit des heutigen Hauptbahnhofs haben.“

http://www.boa-bw.de/downloads/redbar/frei/9c383c6a-8b49-4792-a332-97296e7c6c64/0/BAHNPROJEKT_STUTTGART_ULM_DE/DE_DE/DOWNLOAD/200710_DB_FRAGENANTWORTEN_VERKE.PDF

- EU-Kommission / Brüssel, den 12.12.2008 K(2008) 8055 / Entscheidung über die Gewährung eines Zuschusses für eine Maßnahme (bis zu € 114 Mio.). Unter der Überschrift Hauptziele der Maßnahme (Bedingung im Sinne des § 3) steht geschrieben:

S. 11: „...Stuttgart 21 hat als Durchgangsbahnhof die doppelte Leistungsfähigkeit ...“

S. 3: „...der Zuschuss wird gewährt, zu den in dieser Entscheidung und den Anhängen festgelegten Bedingungen...“. Basierend auf den Angaben der antragstellenden Organe der Bundesrepublik Deutschland.

<http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/3/2008/DE/3-2008-8055-DE-F-0.Pdf>

Gleichlautend findet sich diese Angabe auf der Webseite der EU-Kommission: (2007-DE-17200-P)

http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/germany/2007-de-17200-p.htm

- S21-Finanzierungsvertrag vom 30. März 2009: Das „Betriebsszenario“ in Anlage 3.2a Anh. 1 zum Finanzierungsvertrag 2009 ([pdf](#)) weist einen Verkehrszuwachs laut BVWP 2003 (Bundesverkehrswegeplan) von +50 % als „Anforderung“ an das Projekt aus (Ziff. 3.2, S. 6).

Dort ([pdf](#)) wird das „Betriebsszenario“ gem. Anlage 3.2a Anhang 1 ausdrücklich als „Vertragsgegenstand“ und „Projektgrundlage“ bzw. „Projektbeschreibung“ (§ 3 Abs. 2) und „Vertragsbestandteil“ (§ 16 Abs.15) ausgewiesen. Unmissverständlich heißt es außerdem: „Das Projekt trägt maßgeblich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei“ (§ 16 Abs. 6).

Finanzierungsvertrag 2009: http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/102376/Finanzierungsvertrag_S21.pdf?command=downloadContent&filename=Finanzierungsvertrag_S21.pdf

Anhang 3.2a Anh. 1: http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/102376/Finanzierungsvertrag-Anl_3_2a_%20Anh%20_1.pdf?command=downloadContent&filename=FinanzierungsvertragAnl_3_2a_%20Anh%20_1.pdf

Diverse Verträge zu S21: <http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/103127/>

- PFB 1.1 / Planfeststellungsbeschluss v. 28.1.2005 / Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.1 (Talquerung) Im Planfeststellungsbeschluss 1.1 (Bahnhof) vom 28.1.2005 ist eine Verbesserung der Bahnhofsinfrastruktur festgeschrieben als Teil der Planrechtfertigung.

http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/uploads/tx_smediamediathek/PFA_1_1.pdf

- Der Projektpartner LHS Stuttgart, Stabsabteilung Kommunikation, führt in seiner Broschüre „Menschen verbinden – das neue Verkehrskonzept für Stuttgart und die Region“, Oktober 2007, aus, dass S21 die doppelte Leistungsfähigkeit des heutigen Kopfbahnhofs habe.

B3 Das Gutachten der Vieregg-Rössler GmbH vom 27.10.2011 zur Ermittlung der Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs kommt zu dem Schluss, dass in der Spitzenstunde bei guter Betriebsqualität 56 Züge möglich sind.

<http://www.vr-transport.de/archiv/VR-Kopfbf-Bericht-27-10-11.pdf>

Dieses Gutachten wurde von der Nahverkehrs-gesellschaft Baden-Württemberg im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur überprüft und mit Datum vom 21.11.2011 als zutreffend bestätigt.

<http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/104632/Pruefung%20der%20Untersuchung%20Vieregg-Roessler.pdf?command=downloadContent&filename=Pruefung%20der%20Untersuchung%20Vieregg-Roessler.pdf>

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg kommt infolgedessen mit seiner Pressemitteilung vom 22.11.2011 zu dem Ergebnis, dass der Kopfbahnhof schon heute mehr Züge abwickeln kann, als S21.

<http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/104632/>

Zur Leistungsfähigkeit im Detail: Dr. Christoph Engelhardt, <http://www.wikireal.info/wiki/Hauptseite>

B4 Aus den vorstehend zitierten Quellen ergibt sich zwingend, dass weder die angekündigte, noch die vertraglich vereinbarte Leistungskapazität jemals durch S21 erreicht werden kann.

C1 Wenn die DB intern mit einer Leistungskapazität von ca. 30-32 Zügen in der Spitzenstunde plant, im Aussenverhältnis jedoch eine Leistungssteigerung um 50% bzw. 100% zusagt und hieraus einen wirtschaftlichen Vorteil generiert, so begehen die jeweils Verantwortlichen der DB einen Betrug.

C2 Wenn die Bundesregierung gegenüber der EU-Kommission Subventionsmittel beantragt und im Antrag wahrheitswidrig behauptet, S21 ermögliche eine Verdoppelung der Leistungsfähigkeit gegenüber dem bestehenden Kopfbahnhof und diese Behauptung auch bis heute nicht korrigierte (Bedingungsverstoß), so begehen die jeweils Verantwortlichen Subventionsbetrug, da zwischenzeitlich bereits Mittel geflossen sind.

C3 Wenn die Landesregierung Baden-Württemberg in der Begründung zum S21-Kündigungsgesetz auf Seite 15 ausführt, die Geschäftsgrundlage des Vorhabens sei entfallen, so begehen die jeweils Verantwortlichen Untreue, wenn weitere Zahlungen geleistet und bereits erbrachte Zahlungen nicht zurück gefordert werden.

C4 Gleiches gilt, wenn die Landesregierung Baden-Württemberg auf Seite 7 der Begründung zum S21-Kündigungsgesetz bestätigt, dass die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens durch S21 nicht in dem angekündigten Umfang erhöht wird.

C5 Wenn das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg Kenntnis davon hat, dass der Stuttgarter Kopfbahnhof heute schon mehr Züge abwickeln kann, als der mit dem Bahnprojekt S21 geplante unterirdische Durchgangsbahnhof, so wird durch die jeweils Verantwortlichen der Straftatbestand der Untreue verwirklicht, wenn weitere Zahlungen geleistet und geleistete Zahlungen nicht zurück gefordert werden.

C6 Wenn die LHS Stuttgart in Kenntnis der Tatsache, dass bei S21 zugesagte Leistungssteigerungen nicht realisiert werden können, als Projektpartner weitere Zahlungen leistet und geleistete Zahlungen nicht zurückfordert, so begehen die jeweils Verantwortlichen Untreue.

C7 Wenn der Verband Region Stuttgart in Kenntnis der Tatsache, dass bei S21 zugesagte Leistungssteigerungen nicht realisiert werden können, als Projektpartner weitere Zahlungen leistet und geleistete Zahlungen nicht zurückfordert, so begehen die jeweils Verantwortlichen Untreue.

C8 Wenn die Flughafen Stuttgart GmbH in Kenntnis der Tatsache, dass bei S21 zugesagte Leistungssteigerungen nicht realisiert werden können, als Projektpartner weitere Zahlungen leistet und geleistete Zahlungen nicht zurückfordert, so begehen die jeweils Verantwortlichen Untreue.

C9 Wenn die Projektpartner mit Ausnahme der DB Zahlungen leisten, obgleich bei der gegebenen Bundesaufgabe verfassungsrechtlich eine Mischfinanzierung verboten ist, so begehen die jeweils Verantwortlichen Untreue.

C10 Wenn die DB Ihre Projektpartner über die Leistungsfähigkeit von S21 getäuscht hat, so sind die sonstigen Projektpartner verpflichtet und verpflichtet gewesen, bei Kenntnis, die Finanzierungsvereinbarung anzufechten, bzw. ausserordentlich zu kündigen. Durch das Unterlassen haben die jeweils Verantwortlichen den Straftatbestand der Untreue erfüllt.

Es wird beantragt, die Ermittlungen aufzunehmen, Anklage zu erheben und die Unterzeichnenden über den Fortgang des Verfahrens und vorab über die Aktenzeichen zu informieren.

.....
RA Roland Butteweg

.....
Jens Loewe