

Juristen erstatten Strafanzeige gegen Verantwortliche der Deutschen Bahn wegen des Verdachts des besonders schweren Betruges gem. § 263 Strafgesetzbuch

Mehrere Rechtsanwälte und Richter aus dem Arbeitskreis der Juristen zu Stuttgart 21 haben heute bei der Staatsanwaltschaft Stuttgart **Strafanzeige** gegen die im Jahr 2009 Verantwortlichen der Deutschen Bahn erstattet. „Es besteht der Verdacht, dass das Land und die Stadt Stuttgart beim Abschluss des Finanzierungsvertrages von Angehörigen der Deutschen Bahn betrogen wurden“, erklärte der frühere Strafrichter Axel Tschorn. Die Deutsche Bahn hatte im Finanzierungsvertrag und in der Pressemitteilung vom 02.04.2009 erklärt, dass die Baukosten 3,076 Mrd. € betragen würden und eine Kostensteigerung über eine Milliarde Euro „unwahrscheinlich“ sei. „Nach unseren Recherchen besteht der Verdacht, dass die Deutsche Bahn schon damals mit einer Kostensteigerung von über einer Milliarde Euro gerechnet hat und ihre Angaben zu Baukosten und Risiken daher falsch waren“, sagt **Rechtsanwalt Bernhard Ludwig**. Der Verdacht geht auf einen veröffentlichten internen Vermerk des Innenministeriums zurück, nachdem die Deutsche Bahn bereits im November 2008 die Kostenkalkulation für die Planfeststellungsabschnitte 1.2 (Fildertunnel) und 1.6a (Ober-/Untertürkheim) abgeschlossen hatte, aus denen „dramatische Kostensteigerungen“ erkennbar waren.

Mit ihrer Strafanzeige wenden sich die Juristen gegen eine Verfügung der Staatsanwaltschaft vom 30.08.2011, mit der diese die Eröffnung eines Ermittlungsverfahrens

Zahlen wurden im Juli 2009 von dem externen Projektsteuerer Drees & Sommer bestätigt. Die Deutsche Bahn hätte das Land und die Stadt Stuttgart nicht in dem Glauben lassen dürfen, die mit 3,076 Mrd. € angegebenen Baukosten seien realistisch und der Risikopuffer von 1,45 Mrd. € stehe ungeschmälert zur Verfügung, nachdem sie – dem Verkehrsministerium zufolge – schon im November 2008 deutliche Hinweise auf dramatische Kostensteigerungen hatte. Prof. Löffelmann hat keinen Zweifel: „Angesichts der noch nicht vollständig genehmigten Planfeststellungsabschnitte und der erheblichen Nachtragsrisiken bezüglich Baugrund und Wasserhaltung wird der Kostenrahmen von 4,526 Mrd. € mit Sicherheit nicht ausreichen.“ Dem Land und der Stadt droht dadurch ein Schaden in Höhe von mehreren hundert Millionen Euro. Bereits der Vertragsabschluss ohne ausreichenden Risikopuffer stellt für das Land und die Stadt einen Vermögensschaden in der Form einer Vermögensgefährdung dar. Eine Steigerung der kalkulierten Baukosten um bis zu einer Milliarde Euro nach Baubeginn haben selbst die Projektbeteiligten für nicht unwahrscheinlich gehalten, so dass mit Gesamtkosten von 5,088 Mrd. € zu rechnen ist. Das muss zum Scheitern von Stuttgart 21 führen. Denn die öffentlichen Vertragsparteien haben schon jetzt erklärt, keine Nachschüsse leisten zu wollen. Die bereits gezahlten Baukosten sind dann verloren.

„Betrug in einem besonders schweren Fall wird mit Freiheitsstrafe zwischen sechs Monaten und zehn Jahren bestraft. „Bei dem hohen Schaden dürfte ein Angeklagter nicht mehr mit einer Bewährungsstrafe davonkommen“, sagt **Strafrichter** a.D. Axel Tschorn.



Hermann, Prof. P.Löffelmann, B. Ludwig, Geissler

Report Mainz: Finanzaffäre Stuttgart 21 - Neue Belege zeigen, wie die Bahn bei den Kosten trickste

Video: [http://www.juristen-zu-stuttgart21.de/Home/Eintrage/2011/9/20_Juristen_zu_Stuttgart_21_im_interview_in_Report_Mainz_\(Das_Erste\).html](http://www.juristen-zu-stuttgart21.de/Home/Eintrage/2011/9/20_Juristen_zu_Stuttgart_21_im_interview_in_Report_Mainz_(Das_Erste).html)

auf Antrag von mehreren Bürgern mangels Tatverdachts abgelehnt hatte. „Die Begründung der Staatsanwaltschaft ist nicht haltbar“, kritisiert Rechtsanwalt Ludwig. „Ihr waren offensichtlich nicht alle Fakten bekannt. Anders lässt sich die Entscheidung nicht erklären.“ Die Juristen widersprechen der Staatsanwaltschaft, die die Kostenzusammenstellungen vom November 2008 als irrelevanten „Zwischenschritt in der Kostenplanung“ bewertet hat. „Mir ist nicht klar, was die Staatsanwaltschaft damit meint“, sagt **Prof. Löffelmann, ein Stuttgarter Rechtsanwalt und anerkannter Fachmann im Bereich des Bau- und Architektenrechts**. „Die Kostenauflistung der nach Art und Umfang beschriebenen Werkleistungen vom November 2008 war sehr gründlich und fachgerecht und stellte den damaligen Wissensstand dar.“ Journalisten des ARD Politikmagazins „**Report Mainz**“ hatten Prof. Löffelmann die Kostenauflistung vorgelegt. Diese

Der Arbeitskreis Juristen zu Stuttgart 21 hat am 23.09.2011 nachfolgenden Brief an alle Abgeordneten des Baden-Württembergischen Landtags gerichtet.

Abstimmung über Kündigungsgesetz S 21

Sehr geehrte «Anrede» «Titel» «Nachname»,

Am 13.05.2009 haben die Abgeordneten des Landtages dem Finanzierungsvertrag zu Stuttgart 21 mit angeblichen Baukosten von 3,076 Mrd. € zugestimmt. Die Deutsche Bahn wusste bereits damals, dass das Projekt um über eine Milliarde Euro teurer werden würde. So wurden die Abgeordneten getäuscht. Deshalb haben wir am 20. September 2011 Strafanzeige gegen Verantwortliche der Deutschen Bahn wegen



Video: <http://www.youtube.com/watch?v=IPujzkMfNHM>

Verdachts des Betruges erstattet. Parlamentsentscheidungen auf der Grundlage eines falschen Sachverhalts vermitteln keine demokratische Legitimation. Am 28.09.2011 sollen Sie und später sogar die baden-württembergischen Bürgerinnen und Bürger über eine Kündigung abstimmen. Wieder verschweigt die Bahn die ihr bekannten aktuellen Kosten. Aus den beiden Abschnitten des Projekts, für die bisher noch keine Planfeststellung vorliegt, werden sich weitere Kosten ergeben, deren Höhe die Verantwortlichen der Deutschen Bahn noch gar nicht kennen können. Das wird ebenfalls verschwiegen. Somit fehlt Ihnen eine Entscheidungsgrundlage. **Die grün-rote Koalitionsvereinbarung (S. 31) hat den Weg aufgezeigt:**

Nach Abschluss des Stresstests und der Bewertung der Ergebnisse wird eine aktualisierte Kostenrechnung von der Deutschen Bahn AG eingeholt und von der Landesregierung geprüft. Die Landesregierung wird darauf drängen, dass für die Bauabschnitte, für welche bislang kein Baurecht besteht, die DB AG unmittelbar nach dem Stresstest Planfeststellungsanträge einreicht.

Dieser Weg wird nicht eingehalten. Jetzt soll abgestimmt werden, obwohl keine aktualisierte und von der Landesregierung geprüfte Kostenrechnung der Deutschen Bahn und keine Berechnung der Kostenrisiken (Risikopuffer) vorliegt. Wie wollen Sie über eine Kündigung wegen Kostensteigerungen entscheiden, wenn Sie die Kosten nicht kennen? Wie können Sie eine solche Abstimmung dem Volk zumuten? Das Projekt Stuttgart 21 hat zu einer tiefen Spaltung der Bevölkerung und einem empörten Widerstand geführt. Die Ursache liegt in der fehlenden Transparenz und dem hieraus resultierenden Misstrauen gegenüber Entscheidungsträgern und Entscheidungsprozessen. Sie als Abgeordnete dürfen den Bürgerinnen und Bürgern keine Entscheidung über einen unbekanntem Sachverhalt zumuten!

Wird der Finanzierungsvertrag nicht auf Grund Ihrer Entscheidung gekündigt, wird die Bevölkerung mit der Aussage getäuscht, das Land werde sich an Mehrkosten über 4,562 Mrd. € hinaus nicht beteiligen. Denn wenn es irgendwann wegen des Baufortschritts kein Zurück mehr gibt, wird das Land bis zum bitteren, milliardenschweren Ende zu Nachschüssen gezwungen sein. [...]

Wenn Sie meinen, dem Gesetz jetzt nicht zustimmen zu können, verschieben Sie bitte Ihre parlamentarische Entscheidung, bis eine aktualisierte und geprüfte Kosten- und Risikorechnung vorliegt!

Pressekontakt: Bernhard Ludwig, Rechtsanwalt, Kernerplatz 2, 70182 Stuttgart Telefon: 0711/22021690

Geissler gegenüber Report Mainz:
„dann sind die Vertragspartner damals von falschen Voraussetzungen ausgegangen.“

Die Bahn ist nun verpflichtet, eine aktualisierte, realistische und ehrliche Kostenrechnung vorzunehmen, vor allem vor der Volksabstimmung, weil diese sonst keine reelle Grundlage hat.“

Hannes Rockenbach, Sprecher des Aktionsbündnisses gegen S21 am 19. September 2011

Wir mit unserer Demokratiebewegung haben an der alten Arbeitsteilung: die da oben regieren und wir da unten lassen uns brav regieren, gerüttelt. Und das ist eine Bedrohung für die Merkels dieser Welt, deren Welt bisher so schön alternativlos war. Alternativlos, weil man das Denken den Lobbyisten überlassen hat und das Handeln den Finanzmärkten und machen wir uns nicht vor: es ist doch egal ob Stuttgart21, Bankenkrise oder Klimawandel, immer sind wir es, die den Schaden bezahlen müssen, während andere immer reicher werden ...

Da kommt eine Volksabstimmung, und wir wissen nicht, wie wir damit umgehen sollen ... wie's jetzt aussieht, kommt diese VA und zwar genau so es geht nicht um oben bleiben oder unten, nur um den Finanzierungsanteil es wird diskutiert, ob die VA eine Falle ist wenn wir die Mehrheit bei dieser VA, wovon ich nicht ausgehe, nicht kriegen, was passiert denn dann? Dann haben wir kein Ausstiegsgesetz, und das ist doch dann genauso wie heute! ... und wir demonstrieren doch heute auch und das wird nach der Volksabstimmung noch genauso sein egal wie sie ausgeht! Unser Widerstand wird danach genauso legitim sein, wie er es heute ist, und er wird auch nötig sein. Denn die Bahn hat doch schon angekündigt, egal was da rauskommt, sie will danach sofort den Südflügel abreißen. Da müssen wir uns überlegen, was wir im Vorfeld tun können, um unsere Bewegung zu stärken.

Diese Volksabstimmung kommt mit Regeln und Quoren, die eigentlich dazu gemacht sind, die Rechte der Demokratie zu verhindern, und diese Volksabstimmung kommt auch, bevor die Verfassungsmäßigkeit der Finanzierungsvereinbarung zu S21 überprüft wurde. Wir werden nicht müde werden in unserer Bewegung, das zu skandalisieren gegenüber Kretschmann ... wir lassen die Grünen nicht aus der Verantwortung. Es geht hier in diesem politischen Machtkampf nicht um die reine Lehre und was man gerne hätte, wollte, könnte und irgend etwas anderes, 'ne richtige, 'ne echte Volksabstimmung, sondern es kommt DIE ...

Kopfbahnhof-Leistungsfähigkeit wird ermittelt

In vielen Stunden ehrenamtlicher Arbeit haben die Ingenieure22 Daten erfasst, auf deren Grundlage unabhängige Verkehrsberater (Vieregg & Rössler) nun ermitteln, wie viele Züge im Kopfbahnhof in der Spitzenstunde sicher fahren können.

Impressum: Diese Nachrichtenzusammenfassung (teilweise gekürzt) erscheint wöchentlich.
Bearbeitung: Uwe Manke, Oberboihngen