

Christoph Strecker
Richter a. D.
Mediator

www.christoph-strecker.eu

Rosentalstr. 12
70563 Stuttgart
Tel +49-711- 733552
Fax - 7355802
c_strecker@t-online.de

19.02.2013

Per Einschreiben

An die
Staatsanwaltschaft Berlin
Turmstr. 91
10559 Berlin

Vorab per E-Mail poststelle@sta.verwalt-berlin.de

**Strafanzeige wegen Subventionsbetrugs gem. § 264 StGB
im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erstatte ich Strafanzeige wegen des Verdachts auf Subventionsbetrug **gegen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)**. Die Benennung einer konkreten Person ist mir nicht möglich, weil die mir vorliegende Kopie des Antrags, auf den sich diese Anzeige bezieht, nicht erkennen lässt, von wem der Antrag unterzeichnet wurde.

Sollte die Unterzeichnerin oder der Unterzeichner des Antrags geltend machen, den Antrag zur Unterschrift vorgelegt bekommen und dessen Inhalt vor Unterzeichnung nicht überprüft zu haben, richtet sich die Anzeige gegen die Person, die den Antrag formuliert hat.

Es handelt sich um den dieser Anzeige als Anlage 01a beigefügten vermutlich vom 12.07.2007 datierenden **Antrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** im Rahmen des „Multi-annual work programme 2007-2013, Field 1 –TEN-T Priority Projects“. Dieser Antrag dürfte den Tatbestand des Subventionsbetrugs erfüllen.

Die für den Antrag verantwortlichen Personen sind verdächtig, eine Subvention der Europäischen Union in Höhe von **114.470.000 Euro** erschlichen zu haben. **Die Subvention wurde beantragt für eine Maßnahme zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs; tatsächlich aber wird die Leistungsfähigkeit des geplanten mindestens um ein Drittel unter derjenigen des bestehenden Bahnhofs liegen.**

Es folgt die Darstellung der Tatsachen, aus denen sich der genannte Verdacht ergibt. Die darin genannten Anlagen füge ich als Dateien auf einer CD bei.

Ich bitte Sie, mir die Entscheidung der Staatsanwaltschaft mitzuteilen.

Mit freundlichen Grüßen

Christoph Strecker

1. Einleitung

Die Deutsche Bahn AG plant im Rahmen des Projekts „Stuttgart 21“, den Stuttgarter Hauptbahnhof, einen Kopfbahnhof mit 16 Gleisen, zu einem unterirdischen Durchgangsbahnhof mit 8 Gleisen umzubauen. Sie hat die oberirdischen Gleisflächen an die Stadt Stuttgart verkauft, die darauf neben einer Erweiterung des vorhandenen Parks eine Bebauung für gewerbliche und Wohnzwecke plant.

Die Europäische Union gewährt einen Zuschuss von 114.470.000 Euro. Partner dieser Vereinbarung sind die EU und die Regierung der Bundesrepublik Deutschland.

Die Bewilligung erfolgte unter dem Aktenzeichen “K (2008)8055 endgültig” durch Entscheidung vom 12.12.2008 (dort S. 31 – 32).

(Anlage 01 Europäische Kommission, Subventionsentscheidung vom 12.12.2008)

Der vermutlich vom 12.07.2007 datierende **Antrag auf Gewährung dieses Zuschusses** war im Rahmen des „Multi-annual work programme 2007-2013, Field 1 –TEN-T Priority Projects“ vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gestellt worden.

(Anlage 01 a)

In der **Begründung** wurde unter Zif. 1.5 ausgeführt (S. 9):

„Die Untersuchungen und Simulationen haben ergeben, dass **der achtgleisige Durchgangsbahnhof eine wesentlich höhere Kapazität hat.**“

Unter Zif. 4.1 der Begründung heißt es (S. 13

„Stuttgart 21 hat als Durchgangsbahnhof **die doppelte Leistungsfähigkeit.**“

Diese Begründung war unrichtig und irreführend im Sinne des § 264 StGB.

Der Subvention liegt die Erwartung zu Grunde, die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs, d.h. die Zahl der Züge pro Stunde, werde gesteigert und sogar verdoppelt.

Die Trans European Transport Network Executive (TEN-T) Agency beschreibt das Projekt 2007-DE-17200-P folgendermaßen:

„Dieses Projekt ist ein Teil des Vorrangprojekts 17, Paris–Straßburg–Stuttgart–Wien–Bratislava. **Sein Hauptteil ist das Projekt „Stuttgart 21“**, das die umfassende **Renovierung des Stuttgarter Hauptbahnhofs** und seiner Gleisanschlüsse vorsieht. **Nach Abschluss der Arbeiten wird die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs verdoppelt** und die Reisezeit auf der ganzen PP 17 – Achse erheblich verkürzt sein.“

(Anlage 02 TEN-T Agency Internetauftritt April 2012)

Diese Annahme ist nicht und war nie realistisch. Im Gegenteil wird die geplante Maßnahme die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs erheblich, und zwar um etwa ein

Drittel, verringern. Damit erweist sich die Maßnahme im Übrigen zusätzlich als bahnrechtlich unzulässig, weil das hierfür erforderliche Verfahren gemäß § 11 des Eisenbahngesetzes nicht durchgeführt wurde.

Nur vorsorglich sei darauf hingewiesen, dass die Subvention sich nicht – wie vielfach behauptet und geglaubt wird – auf die Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm bezieht. Aus der oben zitierten Darstellung sowie sämtlichen die Subvention betreffenden Schriftstücken geht eindeutig hervor, dass der Zuschuss der Europäischen Union für den Bahnhof in Stuttgart bestimmt ist.

2. Die Ausgangslage

Von Anfang an war das Projekt – und ist es noch – aus vielen Gründen hoch umstritten. Über Jahre hinweg wurde dagegen protestiert und demonstriert. Am 30. September 2010 kam es zu einer Eskalation mit einem unverhältnismäßig harten Einsatz der Polizei. Im Erschrecken über diese Eskalation des Konflikts einigten sich die Projektpartner und die Gegner des Projekts auf ein als „Schlichtung“ bezeichnetes Verfahren. Eines der Ergebnisse war ein als „Stresstest“ bezeichnetes Verfahren, durch das die Deutsche Bahn AG beweisen sollte, dass der geplante Durchgangsbahnhof mit 8 Gleisen bei guter Qualität mindestens 30 % mehr Züge pro Stunde bewältigen könne als der bestehende Kopfbahnhof (Protokoll der Schlichtung vom 30.11.2010 S. 44)

(Anlage 03 Schlichtungsprotokoll vom 30.11.2010)

Einige Monate später präsentierte die Deutsche Bahn AG das Ergebnis, der geplante Bahnhof könne bei „wirtschaftlich optimaler“ Qualität 49 Züge pro Stunde abfertigen (Protokoll der Präsentation des Stresstests S. 15, 35, 52 – 53 und passim)

(Anlage 04 Protokoll der Präsentation des Stresstests am 29.07.2011. Die farbigen Markierungen im Text betreffen nicht diesen Gesichtspunkt)

Das ist allerdings eine Steigerung um 30 % nur gegenüber dem aktuellen Verkehrsaufkommen von 35 bis 37 Zügen pro Stunde, aber **keine Verbesserung gegenüber der tatsächlichen Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs.**

Vielmehr wird der geplante Durchgangsbahnhof eine Reduzierung um ein Drittel mit sich bringen.

Dies wird nachstehend mit Nachweisen eingehender dargelegt:

3. Die Leistungsfähigkeit des bestehenden Kopfbahnhofs mit 16 Gleisen
4. Die Leistungsfähigkeit des geplanten Durchgangsbahnhofs mit 8 Gleisen

3. Die Leistungsfähigkeit des bestehenden Kopfbahnhofs mit 16 Gleisen

Zweifelsfrei kann und konnte der bestehende Kopfbahnhof 50 und mehr Züge pro Stunde bewältigen.

3.1 Egon Hopfenzitz, der 14 Jahre lang von 1981 bis 1994 Bahnhofsvorsteher des Hauptbahnhofs war, hat in der Schlichtung ausgesagt, dass der Bahnhof zeitweilig 66 Züge pro Stunde abgefertigt hat (Schlichtungsprotokoll vom 12. November 2010, S. 17 - 18).

(Anlage 5 Schlichtungsprotokoll vom 12.11.2010)

3.2 Professor Martin, der an der Planung des Projekts beteiligt war, schätzt die Leistungsfähigkeit des bestehenden Bahnhofs nicht auf der Basis praktischer Erfahrung, sondern eines Computermodells auf 43 bis 51 Züge pro Stunde (a.a.O. S. 18).

3.3 Eine Gruppe von Ingenieuren (Ingenieure 22) gab zwei Gutachten in Auftrag, von denen eines durch Dr. Felix Berschin, Nahverkehrsberatung Südwest bei einer Pressekonferenz am 22. November 2011 vorgestellt wurde. Er kam zu dem Ergebnis, dass der bestehende Bahnhof eine Leistungsfähigkeit von mindestens 50 Zügen pro Stunde aufweise.

(Anlage 06 Presseerklärung vom 22.11.2011)

3.4 Das zweite Gutachten wurde von dem Münchener Büro Vieregg and Roessler am 27. Oktober 2011 erstattet. Es kam zu dem Ergebnis, der bestehende Bahnhof könne bei guter Qualität stündlich 56 Züge bewältigen

(Anlage 07 Vieregg and Roessler, Gutachten vom 27.10.2011)

3.5 Zu diesem Gutachten hat das Baden-Württembergische Ministerium für Verkehr und Infrastruktur eine Stellungnahme der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg eingeholt, die mit Datum vom 21. November 2011 ihren „Prüfungsbericht“ erstattete, der bestehende Bahnhof könne pro Stunde 50 Züge und mit einer modernisierten Sicherheitstechnik 56 Züge bewältigen (NVBW Prüfung der Untersuchung V&R S. 6).

(Anlage 08 NVBW Prüfung der Untersuchung V&R 22.11. 2011)

3.6 Das Baden-Württembergische Ministerium für Verkehr und Infrastruktur teilte Herrn Wolfgang Kübart, einem der Ingenieure, mit Schreiben vom 12. November 2011 mit, es teile diese Auffassung.

(Anlage 09 MVI an Wolfgang Kübart Schreiben vom 21.11.2011)

4. Die Leistungsfähigkeit des geplanten Durchgangsbahnhofs mit 8 Gleisen

4.1 Die Deutsche Bahn AG hat nach der Schlichtung (s. o. Ziff. 2) in eigener Regie einen so genannten „Stresstest“ in Form einer Computersimulation durchgeführt, dem durch ein Gutachten der Firma SMA in Zürich eine Leistungsfähigkeit von 49 Zügen pro Stunde bestätigt wurde. Das Ergebnis wurde bei einer öffentlichen Veranstaltung am 29. Juli 2011 vorgestellt und diskutiert (Anlage 04 Protokoll der Präsentation des Stresstests, S. 114,115)

4.2 Die Validität und Zuverlässigkeit dieser Simulation ist angezweifelt worden.

Herr Heiko Frischmann aus Mainz und Dr. Christoph Engelhardt aus Garching, Gründer des Internetportals „Wikireal“, legen dar, dass ein Fehler im Computerprogramm „Railsys“ das

Ergebnis verfälscht hat und dass sich nach dessen Korrektur die Leistungsfähigkeit verringert und jedenfalls nicht mehr als 46 Züge pro Stunde beträgt.

(Anlage 10 WikiReal Presseerklärung vom 12.03.2012)

4.3 Dr. Christoph Engelhard hat in ausführlichen und im Internetportal WikiReal veröffentlichten Untersuchungen nachgewiesen, dass der geplante Durchgangsbahnhof keinesfalls in der Lage sein würde, die versprochene Leistungssteigerung zu erbringen, sondern in Wahrheit einen Rückbau um etwa ein Drittel der Kapazität darstellt.

(Anlage 10 a Dr. Christoph Engelhardt Ausarbeitung vom 07.12.2012)

4.4 Im Februar 1998 erarbeitete die Durth Roos Consulting in Darmstadt im Auftrag der Deutschen Bahn eine Personenstromanalyse für den geplanten unterirdischen Bahnhof. Die Berechnung beruhte auf einer Vorgabe von 32 Zügen pro Stunde. Hieraus ergibt sich, dass die Deutsche Bahn in Wirklichkeit auf dieser Basis plant. Eine Personenstromanalyse auf einer fiktiven Basis wäre sinnlos. Diese Personenstromanalyse bestätigt, dass die Deutsche Bahn eine Reduzierung der Kapazität des Bahnhofs plant.

(Anlagen 11 / 12 Durth Roos Personenstromanalyse 1998)

4.5 Im September 2009 hat die Durth Roos Consulting die Personenstromanalyse aktualisiert, und zwar erneut auf der Basis von 32 Zügen pro Stunde (Anlage 13 S. 15).

Anlage 13 Durth Roos Abschlussbericht Personenstromanalyse Sept. 2009

Hierauf hingewiesen, pflegt die Deutsche Bahn zu antworten, es handle sich um vorläufige Berechnungen. Das ist keine hinreichende Erklärung. Die Untersuchung von Durth Roos kommt zu dem Ergebnis, dass die Bewegungsmöglichkeiten im geplanten Bahnhof nicht gut, sondern bestenfalls mittelmäßig sein würden, jedenfalls schlechter als im bestehenden Bahnhof.

Bei 49 anstelle von 32 Zügen pro Stunde würden die Bewegungsmöglichkeiten weiter eingeschränkt, der künftige Bahnhof wäre dem Personenaufkommen nicht gewachsen.

(Anlage 14 Strecker, Personenstrom spült Wahrheit zu Tage)

4.6 Diese reduzierte Kapazität des Bahnhofs wird auch als Möglichkeit im Planfeststellungsbeschluss und im Finanzierungsvertrag offen gehalten. Beide sprechen im Zusammenhang mit den Zielen des Projekts von einer Leistungssteigerung des Bahnhofs, eröffnen aber in den die Realisierung betreffenden Details ausdrücklich die Möglichkeit des Rückbaus auf etwa 32 bis 35 Züge pro Stunde.

(Anlage 14 a Strecker, Finanzierungsvertrag sieht Rückbau vor
Anlage 14 b Strecker, Widersprüchlichkeit des Finanzierungsvertrags)

4.7 Ich – der Unterzeichner dieser Anzeige, Christoph Strecker – habe seit Veröffentlichung der Personenstromanalyse (Anlage 14) im Mai 2012 bei der Bahn AG, der Landesregierung als Projektpartnerin und speziell dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg nachgefragt, ob die Feststellung, es handle sich um einen Rückbau, dementiert werde. Die Bahn AG hat auf derartige Anfragen immer nur ausweichend

geantwortet, der Ministerpräsident pflegt bei Anfragen an das Verkehrsministerium zu verweisen, das aber seinerseits keinerlei Stellungnahme zu dieser Frage abgibt. Dieses Schweigen erlaubt keinen anderen Schluss als den, dass ein Dementi nicht möglich ist.

5. Ergebnis

5.1 Der Vergleich beider Bahnhöfe ergibt, dass der geplante unterirdische Durchgangsbahnhof keine größere Leistungsfähigkeit haben wird als der derzeitige Kopfbahnhof.

Das wurde jüngst implizit auch von TEN-T eingeräumt: Im bisherigen Internetauftritt hieß es, durch das Projekt werde die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs verdoppelt (s. o. Anlage 02). Dieser Satz ist ersatzlos gestrichen worden.

(Anlage 15 TEN-T Agency TEN-T Agency Internetauftritt Dezember 2012)

5.2 Im Gegenteil: Die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhof wird um etwa ein Drittel reduziert.

Das wird auch von der Staatsanwaltschaft Stuttgart bestätigt: Dort war unter verschiedenen rechtlichen Gesichtspunkten eine Strafanzeige erstattet worden, weil im Zusammenhang mit den Entscheidungen über das Projekt Stuttgart 21 die Leistungsfähigkeit des künftigen Bahnhofs wahrheitswidrig mit etwa 50 anstelle der möglichen ca. 32 Züge pro Stunde angegeben worden war. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart (Aktenzeichen 1 Js 94142) teilte den Anzeigerstattem mit Verfügung vom 05.11.2012 mit, der Anzeige werde keine Folge gegeben. Eine Täuschung habe nicht vorgelegen, weil bei der Planung bereits bekannt gewesen oder zumindest damit gerechnet worden sei, der künftige Bahnhof solle nur 32 Züge pro Stunde abfertigen (Anlage 16 S. 6).

(Anlage 16 Verfügung OStA Häußler vom 05.11.2012)

Aus alledem folgt, dass die Subvention der Europäischen Union durch falsche Angaben erschlichen wurde.

5.3 Hiergegen kann auch nicht eingewandt werden, die Reduzierung der Kapazität des Bahnhofs habe sich erst nachträglich ergeben und sei beim Formulieren des Subventionsantrags noch nicht bekannt gewesen.

Der Antrag datiert aus dem Jahre 2007.

Damals lag bereits die im Jahre 1998 erstellte Personenstromanalyse (Anl. 11 / 12) sowie der Planfeststellungsbeschluss „PFA 1.1 Talquerung Hauptbahnhof“ vom 28.01.2005 vor, auf dessen S. 204 von einer Reduzierung der Kapazität auf 32 bis 35 Züge pro Stunde ausgegangen wird (Anlage 17).

Anlagen / Dokumente

01. EU Subventionsentscheidung K(2008)8055 vom 12.12. 2008
- 01 a. Subventionsantrag des BMVBS 2007
02. TEN-T Agency Internet Präsentation April 2012
03. Schlichtungsprotokoll vom 30.11.2010
04. Präsentation des Stresstests am 29.07. 2011
05. Schlichtungsprotokoll vom 12.11.2010
06. Ing22 Pressekonferenz am 22.11.2011
07. Vieregg & Roessler Gutachten vom 27.10.2011
08. NVBW Prüfung der Untersuchung V&R 22.11.2011
09. MVI an Kübart 21.11.2011
10. WikiReal Presseerklärung vom 12.03.2012
- 10 a. Dr. Christoph Engelhardt Ausarbeitung vom 07.12.2012
11. Durth Roos Personenstromanalyse 1998 S. 1
12. Durth Roos Personenstromanalyse 1998 S. 14
13. Durth Roos Personenstromanalyse Abschlussbericht Sept. 2009
14. Strecker Personenstrom spült Wahrheit zutage 27.05.2012
- 14 a. Strecker Finanzierungsvertrag sieht Rückbau vor
- 14 b. Strecker Widersprüchlichkeit des Finanzierungsvertrags
15. TEN-T Agency Internet Präsentation Dezember 2012
16. Verfügung OStA Häußler vom 05.11.2012
17. Planfeststellungsbeschluss PFA 1.1 Talquerung Hauptbahnhof