

Dr. Eisenhart von Loeper
24.4.2018

Unabhängiger Experte des Wirtschaftsstrafrechts Jens Bülte zu Stuttgart 21:
Gegen Bahn-Entscheidungsträger muss wegen Untreue ermittelt werden

Im langjährigen Streit um Stuttgart 21 gibt es eine neue Lage: Der Experte für Wirtschaftskriminalität der Universität Mannheim, Professor Jens Bülte, stellt in einem umfangreichen Rechtsgutachten fest, wegen der Entscheidungen zu Stuttgart 21 müsse gegen die Verantwortlichen der Deutschen Bahn AG wegen des Anfangsverdachts der Untreue ermittelt werden. Die Berliner Staatsanwaltschaft hatte das im November letzten Jahres und im Februar 2018 abgelehnt – trotz der Ende Januar eingestandenen Bauzeitverzögerung von S 21 bis Jahresende 2025 und der Kostensteigerung auf 8,2 Milliarden Euro, die den prognostizierten unverzichtbaren Rahmen der Wirtschaftlichkeit des Projekts um rund 3,5 Milliarden Euro sprengt.

Auftraggeber des Gutachtens ist das Aktionsbündnis gegen S 21. Bündnissprecher und Rechtsanwalt Eisenhart von Loeper legt besonderen Wert auf die Feststellung: Für den Gutachter versteht es sich, dass er sein Gutachten ausschließlich nach bestem Wissen und rechtswissenschaftlichen Maßstäben auf der Grundlage ihm zugänglicher und nachgewiesener Dokumente erstellt hat. Es ging gerade darum, mit unabhängiger hoher Qualität eine Wahrheitsfindung zu gewinnen, die sich für die Konfliktlösung eignet. Das Gutachten wurde am 12. April fertig gestellt und liegt seit dieser Woche der Generalstaatsanwaltschaft Berlin mit 37 Seiten und 30 Anlagen (zusammen 330 Seiten) vor.

Ergebnisse, allgemein: Der Gutachter hält die Ermittlungen wegen Untreue jetzt für unaufschiebbar und erkennt dafür eine beeindruckende Vielzahl von Gründen. Sie erstreckt sich durchgängig auf die unterschiedlichen Stufen der Projektentwicklung. Da die Bahn die Funktion des öffentlichen Personenverkehrs und die Wirtschaftlichkeit sichern müsse, sei jede dafür nachteilige Entscheidung pflichtwidrig.

Schon beim Abschluss des Finanzierungsvertrags vom April 2009 habe eine belastbare Kostenkalkulation gefehlt. Die zugrunde gelegten Zahlen waren veraltet und zudem durch die vom Bundesrechnungshof 2008 erkannte Finanzierungslücke von 1,3 Milliarden Euro erschüttert, der Vertragsschluss war – so der Gutachter – eine Fehlentscheidung.

Das bestätigte sich wenige Monate später, als der Bahnvorstand 4,979 Milliarden Euro Kosten ermittelte und man nur durch 891 Millionen Euro dubioser „Einsparpotentiale“ den Projektausstieg vereitelte. Es liege nahe, dass die Einsparpotentiale „nicht hinreichend valide und lediglich als griffweise Schätzungen“ ermittelt wurden. Ferner sei auch die am 5. März 2013 vom Aufsichtsrat getroffene Entscheidung für den Weiterbau des Projekts ohne solide Kostenermittlung, auf die besonders die Experten aus dem Bundesverkehrsministerium gedrungen hatten, eine „besonders schwerwiegende Pflichtverletzung“ (Gutachten S. 18).

Im Sinne der Rechtsprechung des BGH habe man die Grenze vertretbaren Handelns überschritten:

„nach Art eines Spielers bewusst und entgegen der Regeln der kaufmännischen Sorgfalt eine ... äußerst gesteigerte Verlustgefahr“ auf sich genommen, um „nur...eine höchst zweifelhafte Gewinnaussicht zu erhalten“.

Der Gutachter erklärt auch den dafür ausgeübten politischen Druck, der die Entscheidung des Aufsichtsrats als feststehend behandelte, um dessen Stimmverhalten zu beeinflussen, für gesetzwidrig.

Weiter prüft der Sachverständige, ob die Entscheider dem Bahnkonzern im Sinne strafbarer Untreue zugleich auch einen Vermögensnachteil zufügten. Dies sei der Fall, wenn die Kosten des Projekts nicht durch wirtschaftliche Vorteile der DB AG kompensiert würden. Angesichts der 2009 bereits eingetretenen Kostensteigerung jenseits der Kostenobergrenze von 4,526 Mrd. Euro auf 4,979 Mrd. Euro und der selbst erklärten Wirtschaftlichkeitsgrenze von 4,767 Mrd. Euro liege ein Schaden „auf der Hand“ (S. 20). Der Finanzierungsvertrag hätte hiernach gekündigt werden müssen. Auch die Weiterbau-Entscheidung des Aufsichtsrats vom 5. März 2013, die mit höheren Ausstiegskosten gerechtfertigt wurde, sei nicht plausibel begründet. Wenn man aber (wie die DB AG) das Gegenteil annehme, dass die Projektdurchführung wegen höherer Ausstiegskosten von zwei Mrd. Euro begründet sei, – und das zeigt die Sackgasse der Fehlentscheidungen zu Stuttgart 21 –, dann erweise sich der Vertragsschluss zum Projekt selbst als unzweifelhaft objektiv schädigende Untreue (S.21, letzter Absatz).

Schließlich kommt der Gutachter auch dazu, den Untreuevorsatz der Tatverdächtigen im Sinne billiger Inkaufnahme pflichtwidrigen Handelns und des daraus folgenden Schadens zu bejahen, weil zugrunde liegende Kostenschätzungen zu wenig belastbar waren.

Sehr bedeutsam ist, dass die Untreuetaten selbst aus dem Jahre 2009 wegen des nicht abschließend eingetretenen Schadens bis heute nicht als verjährt gelten dürfen (S. 24).

S 21 kann eine Art Kollateralschaden weiterer Untreue für die Bahn-Entscheider dadurch hervorrufen, dass der gegenwärtige Vorstand es unterlässt, gegen frühere Entscheider – etwa die Ex-Vorstände Dr. Grube und Dr. Kefer – Schadensersatzansprüche wegen deren Fehlentscheidungen durch den Weiterbau von S 21 geltend zu machen (S. 24 f.).

Andere eigenständige Untreuesachverhalte kommen hinzu (S. 25 f.).

Ein weiterer wichtiger Teil des Gutachtens betrifft **spezielle Fragen und Sachverhalte**:

So geht es zuerst um die bei S 21 verminderte Leistungsfähigkeit mit Schadensfolgen: Sie verbietet sich im Grunde aus der notwendigen Funktion der DB AG für den öffentlichen Personenverkehr. Der Gutachter betont, mögliche Kosten des Rückkaufs der Grundstücke müssten in die Berechnung der Projektkosten einbezogen werden. Jedoch komme es auf die Gesamtkosten und die erreichte Verkehrsleistung an. Richtig sei auch, dass bei einem Projektumstieg eine mögliche Umwidmung erfolgter Investitionen den sonst zu erwartenden Schaden ausgleichen oder mindern könne (S. 27 f.).

Zweitens geht es um das sechsfach überhöhte Gleis- und Bahnsteiggefälle von 15,143 Promille. Nach Auffassung des Gutachters ist die Herstellung von Bahngleisen und Bahnsteigen entgegen den öffentlich-rechtlichen Vorschriften unzulässig. Die Betriebsgenehmigung kann daher – und das bedeutet einen Vermögensnachteil im Sinne der Untreue – versagt oder von zusätzlichen Sicherungen abhängig gemacht werden. Die erfolgte Planfeststellung rechtfertigt eine solche Fehlentwicklung nicht, zumal sie nach dem Gutachter Andersen ohne Sachprüfung stattfand. Hier müsse die Staatsanwaltschaft die verantwortlichen Entscheider ermitteln (S. 31). In Frage komme auch eine Untreue durch späteres Unterlassen, einen schädlichen Vertrag zu kündigen oder den Nachteil auf sonstige Weise zu verhindern. In keinem Falle könne eine behördliche Erlaubnis von den relevanten Strafvorschriften zum Schutz von Körper und Sacheigentum befreien.

Drittens: Tunnel im Anhydrit, Risiken der Betriebstauglichkeit.

Nach Professor Bülte darf ein Bauprojekt mit nicht beherrschbaren Risiken für die Betriebstauglichkeit grundsätzlich nicht durchgeführt werden. Gesundheitliche Risiken der Reisenden dürfen in keinem Falle in Kauf genommen werden. Wird „nur“ die Funktionsfähigkeit des Verkehrs gemindert, darf bei der Strafverfolgung zu Lasten der Tatverdächtigen nur ein Minimalschaden geschätzt werden (in dubio pro reo). Pflichtwidrig könne es sein, das Projekt im Vorfeld der Durchführung nur auf einen Gutachter zu stützen. Ob das technische Experiment auch im Sinne der Untreue schädigend wirke, erfordere eine Bewertung der Risiken ggfs. unter Saldierung mit dem Nutzen (S. 34 des Gutachtens).

Viertens: Untreue durch Verweigerung des Umstiegs auch bei Milliarden-Ersparnis?

Schließlich geht es um die Ende Januar 2018 vom Bahn-Aufsichtsrat beschlossene Erhöhung des Finanzrahmens für Stuttgart 21 auf 8,2 Milliarden Euro. Sie wird, wie schon 2013, mit nicht nachvollziehbaren Ausstiegskosten begründet, die bruchstückweise nur durch die Antwort der Bundesregierung auf eine GRÜNEN-Anfrage (BT-Drs. 19/779) erklärt werden. Hiernach wird in die „Abbruchkosten“ fälschlich die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm einbezogen. Und es werden – entgegen den Regeln des Finanzierungsvertrags – volle Rückbaukosten eingestellt, nicht aber die Schadensminderung der erfolgten Investitionen für einen Umstieg von S 21. Bei richtiger Berechnung ließen sich drei Milliarden Euro einsparen.

Auch zu diesen akuten „heißen Eisen“ nimmt der Gutachter Professor Bülte Stellung: Die vorgenannten Hinweise als richtig unterstellt, sei die Staatsanwaltschaft zur Beschlagnahme des bisher geheimen PwC-Gutachtens berechtigt und verpflichtet. Und zur Hauptfrage, ob die Staatsanwaltschaft gegen die Entscheider der DB AG Anklage wegen Untreue zu erheben habe, heißt es abschließend:

„Mit Blick auf die erheblichen Vermögensnachteile, die in der vorliegenden Konstellation zumindest nahe liegen und die außergewöhnlichen Fehlkalkulationen und Kostensteigerungen um mehr als 100 % sind Pflichtverletzungen der beteiligten Entscheidungsträger zumindest sehr wahrscheinlich. Ob diese strafrechtliche Relevanz haben, ist durch intensive staatsanwaltliche Ermittlungen zu klären. Dass diese hier geboten sind, ist evident.“

Das ist, so Bündnissprecher von Loeper, „der Hammer“, der geeignet sei, die seitherige Blockadehaltung gegen den Umstieg von S 21 aufzubrechen. Diese Quintessenz des Experten für Wirtschaftskriminalität werde nicht gemindert durch seinen abschließenden Zusatz, das Ergebnis der Ermittlungen lasse sich extern nicht prognostizieren, denn darin erweise sich die Unabhängigkeit und damit das hohe Gewicht dieses Gutachtens.