

Der Fall Pofalla und Stuttgart 21

Strafanzeige gegen Merkel-Vertrauten wegen Anstiftung zur Untreue

Gegen den einstigen Chef des Bundeskanzleramtes, Ronald Pofalla (CDU), ist am 12.1.2014 bei der Berliner Staatsanwaltschaft eine Strafanzeige eingegangen. Der Vorwurf: Anstiftung zur Untreue im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21. Bei den Anzeigerstaten handelt es sich um den ehemaligen SPD-Bundestagsabgeordneten Peter Conradi, Rechtsanwalt Eisenhart von Loeper sowie den ehemaligen Staatsanwalt und Richter Dieter Reicherter. Auslöser waren aktuelle Presseberichte.

So heißt es in einem Artikel des Berliner »Tagesspiegels« vom 7. Januar 2014 unter der Überschrift »Pofalla-Debatte löst Führungschaos bei der Bahn aus« unter anderem:

»Rüdiger Grube muss stundenlang telefonieren, jeden Tag. (...) Da ist jede Entlastung willkommen. So zum Beispiel am 5. März des vergangenen Jahres. Da klingelte früh am Morgen bei mehreren Aufsichtsräten des Staatsunternehmens das Telefon, es ging um frische Milliarden für den Bahnhofsbau Stuttgart 21. Sie sollten das Geld bei der für diesen Tag anberaumten Sitzung doch bitte unbedingt freigeben, das sei sehr wichtig, appellierte der Anrufer. Es war aber nicht etwa Viel-Telefonierer Grube. Am anderen Ende der Leitung sprach Ronald Pofalla (CDU), damals noch Chef des Kanzleramtes. Und sehr bemüht um das Wohl der Bahn. Der Aufsichtsrat stimmte zu – und Grube und Pofalla konnten einen wichtigen Erfolg verbuchen. Heute, zehn Monate später, bringt ihnen ihre enge Allianz viel Ärger ein.«

»Pofalla hat ... dafür gesorgt, dass Stuttgart 21 überlebt«

Hinzu kamen weitere Meldungen, die das Verhalten der Aufsichtsratsmitglieder am 5. März 2013 in einem ganz neuen Licht erscheinen lassen. So etwa bei stern online (Auszug):

»Grünen-Fraktionschef Hofreiter erinnert sich überdies an eine (...) Aktion des ehemaligen Kanzleramtsministers. So habe Pofalla Anfang 2013 Versuche von drei Staatssekretären gebremst, das teure Bahnhofsbau-Projekt Stuttgart 21 kritisch

zu hinterfragen. In der Tat hatten damals Beamte des Verkehrsministeriums Zweifel an dem Prestigevorhaben geäußert. Nach einem Gespräch mit Pofalla ließen die Staatssekretäre Bedenken wegen der steigenden Kosten aber fallen. Die Bundesregierung hielt in der Folge an dem umstrittenen Großvorhaben fest – wohl auch, um im Bundestagswahlkampf einen Gesichtsverlust für Kanzlerin Merkel zu vermeiden, die den Stuttgarter Bahnhofsbau zu einer Grundsatzfrage der Zukunftsfähigkeit des Landes erklärt hatte. Pofallas Engagement für Stuttgart 21 sei aber auch »ganz im Interesse von Bahnchef Rüdiger Grube« gewesen, kritisierte Hofreiter. Die Bahn AG hätte bei einem Ausstieg nämlich »kurzfristig 800 Millionen Euro zurückzahlen müssen, während die Milliardenkosten eines Weiterbaus erst Jahre später

Im Bundestagswahlkampf sollte ein Gesichtsverlust für Kanzlerin Merkel vermieden werden.

anfallen« würden, wenn Grube vielleicht gar nicht mehr im Amt sei.

»Pofalla hat zusammen

mit Kanzlerin Angela Merkel dafür gesorgt, dass Stuttgart 21 überlebt«, resümierte der Grünen-Fraktionschef.«

»Form der bezahlten Korruption«

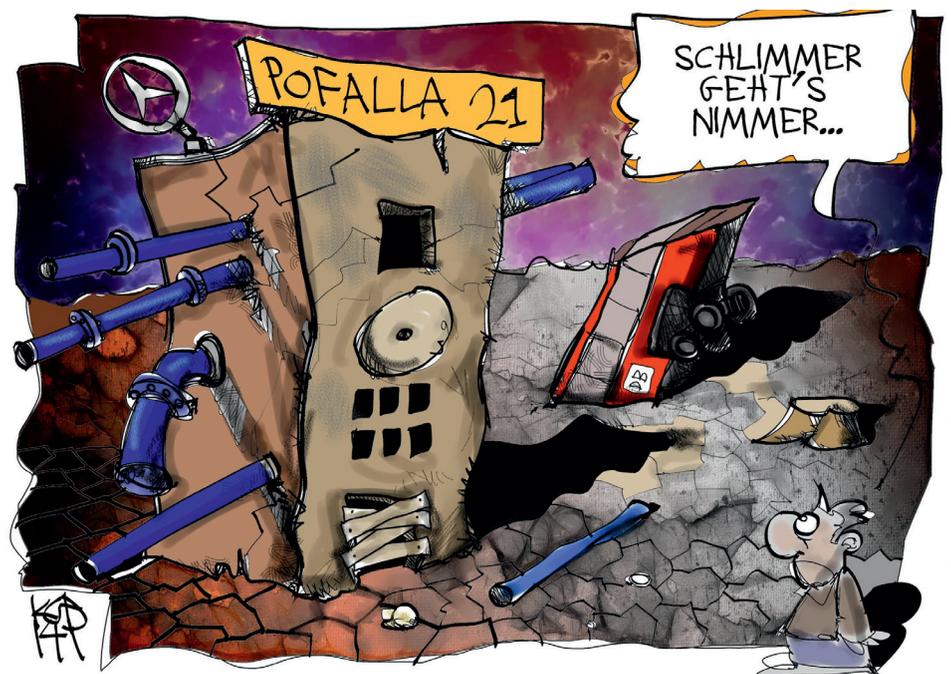
Focus online berichtete am gleichen Tag u. a.: »Der Staatsrechtler Hans Herbert von Arnim hat den möglichen Wechsel

VERANSTALTUNGSHINWEIS

Gegenöffentlichkeit und Gegenwehr Workshop mit Thomas Trüten Di., 4. Februar 2014, 19:30 Uhr, Esslingen, HendlHouse, Marktplatz 5
Nicht erst die fadenscheinig begründeten Demonstrationsverbote für Stuttgart-21-GegnerInnen vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof zeigen: Jede fortschrittliche politische Bewegung muss auch für die Erweiterung und den Erhalt von Grundrechten streiten. Wie kann es gelingen, die Interessen von abhängig Beschäftigten, sozialen Bewegungen und Initiativen zu artikulieren und eigene Themen zu setzen? Welche Rolle spielt die Systemkrise für Inhalte und Formen von sozialem Protest? Wie können Streik, Protest und Gegenwehr in unserer Gesellschaft wirksam organisiert werden? Auf welche Reaktionen der Gegenseite müssen wir uns einstellen?

von Ex-Kanzleramtschef Ronald Pofalla (CDU) in den Vorstand der Deutschen Bahn scharf kritisiert. »Für mich ist das eine Form der bezahlten Korruption«, sagte von Arnim in Speyer. Das Vorgehen begründe den Verdacht der Interessenkollision, denn Pofalla könne schon in seinem politischen Amt die Interessen seines künftigen Arbeitgebers mit im Blick gehabt haben.«

Fortsetzung Rückseite →



Unter dem Druck des Kanzleramts

Dass die DB-Aufsichtsratsmitglieder damals unter starkem politischen Druck des Bundeskanzleramts zu Stuttgart 21 entschieden haben, daran dürfte heute wohl kaum noch ein Zweifel bestehen. Dies hatte – sicher ohne die Konsequenzen für eine neue Entwicklung der vorgenannten Art zu bedenken – bereits die Berliner Generalstaatsanwaltschaft in einem die Ermittlungen »gegen Dr. Grube und andere« ablehnenden Entscheid vom 30. Oktober 2013 auf Seite 4 angedeutet: »Dass sich besonders die Vertreter der Bundesministerien im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG bei ihrer Entscheidung am 5. März 2013 einem gewissen politischen Druck ausgesetzt gesehen haben mögen, bietet gleichfalls noch keinen zureichenden Anhalt dafür, daß die Beschuldigten (Anm.: die Aufsichtsratsmitglieder) sich, wie Sie meinen, in Kenntnis der Unwirtschaftlichkeit der Fortführung des Projekts ›Stuttgart 21‹ im Vergleich zu dessen Abbruch aus sachfremden Erwägungen für die Fortführung des Projekts ausgesprochen haben.«

Aus sachfremden Erwägungen?

Aus den neuen Erkenntnissen im Fall Ronald Pofalla ergibt sich nun, dass die Aufsichtsratsmitglieder eben gerade aus sachfremden Erwägungen entschieden haben, nämlich wegen des Drucks aus dem Kanzleramt über die Person Pofalla, und deshalb der Tatbestand der Untreue auch bei den seinerzeit beschließenden Aufsichtsratsmitgliedern erfüllt wäre. Eine weitere Beschwerde gegen den (bisher) ablehnenden Beschluss der Berliner Generalstaatsanwaltschaft müsste deshalb Erfolg haben.

Und gegen Ronald Pofalla müsste in einem Rechtsstaat daher zumindest wegen Anstiftung zur Untreue ermittelt werden. Sollte bei der Beeinflussung der Aufsichtsräte schon zwischen Bahnchef Grube und Pofalla dessen Berufung in den Vorstand als Gegenleistung klar gewesen sein, würde es sich zumindest um Vorteilsannahme seitens Ronald Pofallas handeln, wohl auch um Bestechlichkeit. Und bezüglich Bahnchef Rüdiger Grube läge zumindest Vorteilsgewährung vor, gegebenenfalls auch Bestechung im besonders schweren Fall.

Zur Aufnahme von Ermittlungen muss zunächst Pofallas Immunität als Bundestagsabgeordneter aufgehoben werden. Wobei es völlig egal ist, wer aus dem Bundeskanzleramt Ronald Pofalla eventuell zu seinem Tun angestiftet hat ... ■

Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung (FERPRESS)/Roland Kimmich

UMFALLER DES MONATS



Verkehrsminister Winfried Hermann (Fünfter von rechts) beim offiziellen Spatenstich für den Neubau der Bahnstrecke Wendlingen-Ulm am 5. März 2012 (Foto: Bahnprojekt Stuttgart-Ulm)

Winfried Hermann 2010: »Dieses Bahnhofsprojekt ist mit Abstand das größte, das teuerste, das riskanteste und das dümmste Projekt in der Geschichte

der Eisenbahn!« – »Versenken wir dieses Projekt in der Grube – mitsamt den Plänen zur Neubaustrecke!«

<http://youtu.be/uhPAH5s5wm0>

AKTUELL

Gutachten: Stuttgarter Innenstadt um 32 Meter anheben

Stuttgart (dpo) Erst gestern wurde bekannt, dass die Bauarbeiten am umstrittenen Großbauprojekt Stuttgart 21 wohl erst 2022 und damit ein Jahr später als geplant abgeschlossen werden. Passend dazu wurde heute ein neues Gutachten vorgestellt, demzufolge nun erstmals der Punkt erreicht ist, an dem eine Anhebung der gesamten Stuttgarter Innenstadt weniger kosten würde als die Fertigstellung des geplanten Tiefbahnhofs.

Bei der im Gutachten vorgeschlagenen Alternative »Stuttgart 32« würde das alte Stuttgarter Bahnhofsgebäude in seiner alten Form weitgehend erhalten bleiben. Um dennoch einen unterirdischen Bahnhof zu erhalten, würde jedes einzelne Gebäude, jeder Platz und jede Straße in Stuttgart-Mitte, -Nord, -Ost, -Süd und -West um etwa 32 Meter angehoben und die darunter entstandene Lücke mit Erde, Bauschutt und Juchtenkäfern aufgefüllt werden.

Gutachter Frank Zöllner, der die Studie im Auftrag des baden-württembergischen Verkehrsministeriums durchführte, erklärt: »Das klingt vielleicht kompliziert, wäre aber einfacher, schneller und rund 100 Millionen Euro günstiger, als diesen Albtraum von einem Bahnhof unter die Erde zu bringen.«

Die Einsparungen kämen laut Gutachten unter anderem dadurch zustande, dass die benötigten Eisenbahntunnel bei der Aufschüttung Stuttgarts gleich mit eingebaut werden könnten. Auch ein oder zwei neue U-Bahnlinien könnten quasi nebenbei kostengünstig realisiert werden.

Obwohl jeder Stuttgarter für die Zeit der Anhebung seines Wohngebäudes für etwa zwei Wochen ausquartiert werden muss, ergab eine Blitzumfrage des Meinungsforschungsinstituts Opinion Control eine breite Zustimmung von 94 Prozent für die im Gutachten genannte Alternative. Allerdings nur, weil Stuttgart dann exakt einen Meter höher läge als Freiburg. ■

Quelle: www.der-postillon.com

Lizenz: Creative Commons BY-NC-SA 3.0 DE

BUCHTIPP

Visionen und Aktionen für Kopfbahnhof und Stadt

Das neue Buch der ArchitektInnen für K 21 zeigt auf knapp 300 Seiten viele farbige Abbildungen und Entwürfe. Es dokumentiert Gespräche, Konflikte, Hoffnungen, Modelle und Visionen sowie den Einsatz kritischer Architektinnen und Architekten für sinnvolle Alternativen zum stadtzerstörenderen Milliardenprojekt Stuttgart 21.

■ Peter-Grohmann-Verlag
ISBN 978-3-944137-56-8
280 S., Broschur, 24,80 Euro



TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400
BLZ 430 609 67, GLS-Bank
Kontoinhaber: Umkehrbar e. V.
Stichwort: Tunnelblick