

Strafanzeige gegen

- **Andreas Scheuer**, geboren am 26.09.1974, wohnhaft Graf-Salm-Straße 37, 94036 Passau

-Beschuldigter-

wegen des Verdachts der falschen

uneidlichen Aussage des Zeugen Andreas Scheuer vor dem Untersuchungsausschuss „Stammstrecke“ des bayerischen Parlaments,

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit wird von der Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN im Bayerischen Landtag Strafanzeige erstattet gegen den Zeugen Andreas Scheuer wegen des Verdachts der falschen uneidlichen Aussage (§ 153 StGB) vor dem vom Bayerischen Parlament eingesetzten Untersuchungsausschuss „Stammstrecke“ und Strafantrag gestellt wegen aller in Betracht kommenden Delikte.

Sachverhalt:

Der ehemalige Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer war am 22.05.2023 in der 14. Sitzung des Untersuchungsausschuss „Stammstrecke“ geladen. Das Protokoll der 14. Sitzung ist über das Landtagsamt (Bayerischer Landtag, Maximilianeum, Max-Planck-Straße 1, 81675 München) beizuziehen.

Andreas Scheuer wurde als Zeuge geladen, da in seiner Amtszeit als Bundesverkehrsminister wesentliche Teuerungen und Bauzeitverlängerungen des Projekts „Zweite Stammstrecke München“ stattgefunden haben.

Beweis: Ladung vom 24.04.2023

herbeizuziehen über das Landtagsamt

Grund der Zeugenladung:

Zum Projekt „Zweite Stammstrecke München“ gab es Austausch des Landes Bayern mit dem Bundesverkehrsministerium, dessen zuständiger Minister Andreas Scheuer vom 14. März 2018 bis zum 8. Dezember 2021 als Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur im Kabinett Merkel IV war. Die Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr liegt bei den Ländern und Kommunen bzw. den von ihnen benannten Aufgabenträgern. Das umfasst die Planung, die Organisation, die Finanzierung und auch die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV. In der Regel sind damit erhebliche Investitionen verbunden. Um die zuständigen Länder und Aufgabenträger in die Lage zu

versetzen, die notwendigen Investitionen stemmen zu können und ein ÖPNV-Angebot zu gewährleisten, unterstützt der Bund diese bei dessen Finanzierung. Bei den Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz fördert der Bund Investitionen in den schienengebundenen ÖPNV zu 60%, trotz der originären Zuständigkeit der Länder und Kommunen für die Planung, Ausgestaltung, Organisation und Finanzierung. Die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes dürfen unter anderem verwendet werden für den Neu- und Ausbau von Verkehrswegen, zum Beispiel Straßen-, Stadt- und U-Bahnen sowie S-Bahn.

Für jedes Infrastrukturvorhaben, das mit Bundesmitteln finanziert werden soll, ist nach § 7 der Bundeshaushaltsordnung eine angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erforderlich. Der Bund darf immer nur dann fördern, wenn das Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1 ist. Die zweite Stammstrecke wies ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1,05 auf. Die Wirtschaftlichkeitsberechnung stammt allerdings aus dem Jahr 2016 und wurde vom Bundesrechnungshof geprüft mit dem Ergebnis, dass der Nutzen-Kosten-Faktor fehlerhaft berechnet wurde und das Projekt durch den Bund nicht förderfähig war (Der Prüfbericht kann ebenfalls herbeigezogen werden).

Die Prüfungsmitteilung stammt vom 22. Januar 2018. Die Rolle des Bundesverkehrsministeriums als Fördermittelgeber liegt in erster Linie darin, zu beurteilen, ob die technischen Standards sowie die Rahmenbedingungen einer Förderung und dabei insbesondere das Wirtschaftlichkeitskriterium erfüllt sind.

In einem Spitzengespräch am 2. Juli 2019 wurden im Beisein des Zeugen Andreas Scheuer umfassende Umplanungen des Projekts gebilligt, bestehend aus einem Stationsbauwerk am Hauptbahnhof, das nunmehr eine Haltestelle für eine zukünftige U9 beinhalten soll und einer veränderten Trassenführung vom Marienhof zum Ostbahnhof, respektive nunmehr über die Friedensstrasse zum Leuchtenbergring. Die Billigung fand statt, ohne erneut eine Wirtschaftlichkeitsberechnung durchzuführen und damit ohne Prüfung der Fördervoraussetzungen.

Nach Angaben des nachfolgenden Zeugen Volker Wissing, amtierender Bundesverkehrsminister, wird dann der Minister informiert, wenn Probleme bei einem Projekt auftauchen, etwa wenn sich in dem Fall Änderungen bei der Förderung ergeben. Das wäre ein Grund, den Minister zu informieren, so Wissing.

Das Spitzengespräch am 2. Juli 2019 war nach den Angaben des Zeugen Andreas Scheuer in öffentlicher Sitzung des Untersuchungsausschusses am 22.05.2023 das einzige Gespräch, an dem er zur Zweiten Stammstrecke teilgenommen habe.

Bereits bei diesen Angaben bestehen Zweifel an der Richtigkeit der von dem Zeugen Andreas Scheuer getroffenen Aussagen.

Verdacht der Falschaussage:

Ein anderer Teil der Aussage des Bundesverkehrsministers a.D. wurde allerdings durch den amtierenden Bundesverkehrsminister richtiggestellt:

Gemäß den Akten des Untersuchungsausschusses wurde die Bayerische Staatsministerin Kerstin Schreyer am 25.09.2020 über erhebliche Kostensteigerungen und Bauzeitverzögerungen bei dem Projekt informiert mittels einer Präsentation der Deutschen Bahn (Akte Nr. 375, herbeizuziehen über das Landtagsamt).

Beweis: Akte Nr. 375

herbeizuziehen über das Landtagsamt

Am 2.10.2020 schrieb daraufhin ein Ministerialbeamter des Bayer. Ministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr an die Ministerin eine E-Mail (Akte Nr. 476), in der unter der Überschrift: 2. Stammstrecke, steht:

„Sehr geehrte Frau Ministerin,

uns wurde gerade seitens des Bundesverkehrsministeriums zugetragen, dass Herr Ministerpräsident bei dem Termin am Montag in Nürnberg (Vorstellung von Plänen zu dem neuen ICE-Werk Nürnberg) das Thema 2. Stammstrecke gegenüber BM Scheuer und Pofalla ansprechen wird.“

Beweis: Akte Nr. 476

herbeizuziehen über das Landtagsamt

Bei diesem Termin am 05.10.2020 in Nürnberg war der Zeuge Andreas Scheuer dabei, wurde jedoch nach seiner Aussage nicht auf die Zweite Stammstrecke angesprochen (Protokoll vom 22.05.2023, S. 54,55). Er sagte: „Ob ich irgendwo danebengestanden bin oder zwischen Tür und Angel über eine Stammstrecke geredet wurde, das kann ich Ihnen nicht entkräften. Das kann gewesen sein. Aber nicht: Jetzt setzen wir uns alle hin und reden zur zweiten Stammstrecke, weil das Thema ein ganz anderes war, nämlich ein freudiges, das ich gerne noch wirklich erlebt hätte, in Nürnberg ein ICE-Stellwerk zu haben.“ (Protokoll vom 22.05.2023, S. 55).

Am 07.10.2020, also zwei Tage nach dem Termin in Nürnberg, hat die Ministerin Schreyer dem Zeugen Andreas Scheuer und auch dem Infrastrukturvorstand der DB, Ronald Pofalla, geschrieben (Akte Nr. 375, S. 1): „Lieber Andreas, wie ich Dir bereits telefonisch berichtet habe, hat die Deutsche Bahn (DB) deutliche Verzögerungen bei der Realisierung der 2. Stammstrecke für die S-Bahn München angekündigt“.

Diesen Brief hat der Zeuge Andreas Scheuer angeblich nie erhalten. Auch an ein diesbezügliches Telefonat wollte sich der Zeuge nicht erinnern (Protokoll vom 22.05.2023, S. 56, 57).

Auf weitere Befragung des Abg. Dr. Markus Büchler (GRÜNE)

Dem Brief war eine Anlage beigefügt, nämlich eine Präsentation der Deutschen Bahn AG über viele Seiten, in der dargelegt wird, dass es zu massiven Kostensteigerungen und Bauzeitverzögerungen kommen wird.

Zeuge Andreas Scheuer: Herr Kollege, ich tue mich schwer, wenn ich öfter schon bestätigt habe, dass das Schreiben keinen Eingang bei mir gefunden hat. Dass ich die dann beigefügte Präsentation dafür haben sollte, ist in einem logischen Zusammenhang nicht möglich.

Abg. Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Sie kann ja auch auf einem anderen Wege als hier in dem Schreiben zu Ihnen gelangt sein. Kennen Sie aus dem Jahr 2020 eine Präsentation der Deutschen Bahn, die sich auf Kostensteigerungen und Projektverzögerung bei der 2. Stammstrecke bezieht und das ausführt?

Zeuge Andreas Scheuer: Aus meiner Erinnerung nicht.

(Protokoll vom 22.05.2023, S. 63)

Diese Aussage wurde durch den amtierenden Bundesverkehrsminister Volker Wissing in seiner nachfolgenden Vernehmung widerlegt:

In dem Wortprotokoll vom 22.05.2023 heißt es dazu auf S. 123, 124:

„Dieses Schreiben ist ja bei uns eingegangen, beim Bundesministerium am 14. Oktober 2020. Es ist auch erfasst worden – es hat also ein Erfassungskennzeichen – und ist dann handschriftlich, von der Poststelle wahrscheinlich, verfügt worden an L 10. Das heißt, es würde dann quasi von der Poststelle in den Ministerbereich, Leitungsbereich – – L ist Leitung. Und würde dann dort quasi weiterleitet werden. In dem Schreiben wird Bezug genommen auf ein Telefongespräch zwischen Frau Schreyer und dem Amtsvorgänger. Wir haben auch noch mal recherchiert, ob wir Informationen darüber haben, dass dieses Telefongespräch stattgefunden hat. Da gibt es einen Hinweis eines Mitarbeiters, eine E-Mail vom 6. Oktober. Das ist quasi der Tag vor dem Schreiben. Das Schreiben stammt vom 7. Oktober. Es gibt eine E-Mail eines Mitarbeiters, nein, einer Mitarbeiterin, Entschuldigung, an das Ministerbüro. Da steht: Bezug nehmend auf den heutigen Austausch zwischen Bundesminister Scheuer und Staatsministerin Schreyer, leiten wir Ihnen die Anlage weiter. (Zitat nicht verifiziert) Die Anlage dieser E-Mail ist dann dieses Thema: zweite S-Bahn-Stammstrecke München, Vorstellung Gesamtterminplan. Das ist dann auch das, was als Anlage in diesem Schreiben dabei war. Also: Frau Schreyer hat am 7. ein Schreiben mit der Anlage abgeschickt. Die Anlage ist vorab schon dem Ministerium zugeteilt worden, um das Gespräch am 6. zwischen Frau Schreyer und Herrn Scheuer vorzubereiten. Diese E-Mail stammt von Frau Kolewska (?) an Herrn Motzer, der im Leitungsbereich arbeitet und Terminkoordinierung macht. Den habe ich übernommen. Der ist heute noch da.“

Daher besteht der Verdacht, dass sich der Zeuge Andreas Scheuer der uneidlichen Falschaussage schuldig gemacht hat.

Ich bitte Sie, ein Ermittlungsverfahren einzuleiten und mich über den Ausgang des gerichtlichen Verfahrens zu unterrichten.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Markus Büchler, MdL, i.V. für die Fraktion