

## **Erörterungsverhandlung Planänderung GWM am 12.12.2013 - eine Art Presseerklärung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Kenntnis schicke ich Ihnen im Anhang den Antrag des Landesnaturschutzverbandes AK Stuttgart, dem Vorhabenträger die Genehmigung der 7./6./2. Planänderung GWM für S21 zu versagen. Meinen wortgleichen Antrag mit der Ergänzung um einen weiteren Antrag, die zukünftige Kooperation zwischen Vorhabenträger und Behörden betreffend, hänge ich ebenfalls an.

Zur Begrüßung sprach die Verhandlungsleitung des Regierungspräsidiums immer noch von einem Antrag auf "Erhöhung der Grundwasserentnahmemengen und -raten". Bekanntermaßen geht es aber um einen kombinierten Antrag aus Erhöhung der Wassermengen und zugleich Aufhebung definierter Höchstmengen und -raten zugunsten eines sogenannten "flexiblen Wasserrechts".

Bemerkenswert daran ist und bleibt, dass der Antrag dieses sogenannten "flexiblen Wasserrechts" überhaupt erst in der Erörterungsversammlung im September von den Vertretern des AfU, des LGRB und der Bahn nach und nach beim Namen genannt wurde, nachdem kurz zuvor in der Presse von unbegrenzten Wassermengen die Rede gewesen und während der Versammlung aus Sitzungsprotokollen des "Arbeitskreises Wasserwirtschaft" bzw. des "AK GWEM" der sogenannte "Petrus-Faktor" zitiert worden war.

In den ausgelegten Unterlagen zu den Planänderungsanträgen finden sich Hinweise auf die Besonderheit und Neuartigkeit der wasserrechtlichen Antragstellung allenfalls im Kleingedruckten.

Erst nach dem vermeintlichen Ende der Erörterungsverhandlung im September fing die Bahn an, relativ unverblümt die Einzigartigkeit ihres sogenannten "flexiblen Wasserrechts" zu rühmen. (s. Pressemitteilung vom 13.09.2013 [http://www.deutschebahn.com/de/presse/pi\\_regional/4452630/bw20130914.html?start=0&itemsPerPage=20](http://www.deutschebahn.com/de/presse/pi_regional/4452630/bw20130914.html?start=0&itemsPerPage=20))

Die wahren Gründe dafür - nämlich die nicht genehmigungsfähigen Höchstwerte für einen Antrag nach der üblichen Vorgehensweise: Mittelwasserstand plus Zuschlag für Hochwasser - hatten die Bürgerinnen und Bürger den Vertretern von Bahn und Behörden im Laufe der Verhandlungstage im September mühsam wie die sprichwörtlichen Würmer aus der Nase ziehen müssen.

Interessant war heute Vormittag die Wortmeldung eines Einwenders, der die Entstehung und die historische Entwicklung des sogenannten AWW (Arbeitskreis Wasserwirtschaft) und des daraus hervorgegangenen AK GWEM beschrieben und kritisch beleuchtet hat.

Kann es im Sinne des Gemeinwesens und der Bürgerinnen und Bürger sein, wenn diejenigen Stellen, die am Ende den Daumen über einen Planfeststellungsbeschluss für ein Vorhaben heben oder senken, quasi von Anfang an an der Entwicklung der Pläne beteiligt sind?

Welcher Bauherr kommt sonst in den Genuss einer solchen Vorzugsbehandlung, die ihm alle genehmigungsrelevanten Steine aus dem Weg räumen hilft, bevor er seinen Bauantrag überhaupt gestellt hat?

Die Frage, ob die Skandalträchtigkeit der jahrzehntelangen Kooperation zwischen Vorhabenträger einerseits und Kontroll-, Aufsichts- und Genehmigungsbehörden andererseits womöglich deswegen nie thematisiert wurde, weil diese Zusammenarbeit der Öffentlichkeit frühzeitig und offensiv gewissermaßen als einzigartiger Glücksfall verkauft wurde, treibt mich um. (siehe: <http://www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/show/1201850/rps-ref52-aww-abschltagung.pdf> - bezeichnenderweise veröffentlicht von der zuständigen Fachbehörde des Regierungspräsidiums Stuttgart)

Vielleicht ließen sich Argumente finden, dass ein solches Vorgehen bei einem wichtigen Infrastrukturprojekt von "überwiegendem öffentlichen Interesse" phasenweise sinnvoll sein mag.

Wenn aber auf diesem Wege der Sachverstand und die Kontrollfunktion von Behörden, die für den Natur- und Gewässerschutz sowie die Betrachtung des geologisch äußerst komplizierten Stuttgarter Untergrunds mit seinen Mineralquellen zuständig sind, "neutralisiert" wird, geht das eindeutig zu weit.

Leider passt es ins Bild, dass ausgerechnet der Sachverständige, der für die umfangreichen Lärm- und Erschütterungsgutachten zur Erstellung genehmigungsfähiger Pläne von der Bahn beauftragt wurde, hinterher als "unabhängiger" Immissionsschutzbeauftragter sowohl während der Bauzeit als auch während des späteren Betriebs von Stuttgart 21 fungiert. Das Eisenbahnbundesamt ließ uns auf Anfrage wissen, dass es nicht zu beanstanden sei, wenn ein Sachverständiger darüber wacht, dass die von ihm selbst prognostizierten Lärm- und Erschütterungswerte der Realität entsprechen und - wie vorhergesagt - keine unzulässige Überschreitung derselben eintritt.

Dankenswerterweise wurden heute Vormittag die völlig unerforschten Gefahren, die bei der vierfachen Untertunnelung des Neckarbetts zwischen Wangen und Untertürkheim lauern könnten, eindrucksvoll und fachkundig dargestellt. Dieser Teil des Projekts gilt vielen als der heikelste, dem gleichwohl bislang relativ wenig Beachtung geschenkt wird. Er bereitet uns auch wegen der Untertunnelung des nahegelegenen Schulzentrums und der Wohnbebauung im Lindenschulviertel mit geringster Überdeckung im teilweise mit Müll aufgeschütteten ehemaligen Neckarbett wirklich große Sorgen.

Mit bestem Dank für Interesse sowie freundlichen Grüßen

Infobündnis Zukunft Schiene – Obere Neckarvororte

c/o Sabine Reichert, Postfach 600436, 70304 Stuttgart