

**ADFC, Kreisverband Freiburg, Emmendingen, Breisgau-Hochschwarzwald  
BUND, Regionalverband Südlicher Oberrhein e.V.  
Klimabündnis Region Freiburg  
Mehr Demokratie e.V.  
NaturFreunde Baden e.V.  
VCD, Regionalverband Südlicher Oberrhein e.V.**

**Pressemitteilung, 28.1.2011**

## **Baden braucht 'Kopfbahnhof21' in Stuttgart!**

**Die Umweltverbände ADFC, BUND, NaturFreunde und VCD sowie das Klimabündnis Region Freiburg und Mehr Demokratie e.V. fordern den sofortigen Stopp des aus ihrer Sicht unsinnigen und gewaltige Mittel bindenden 'Stuttgart 21'-Projektes sowie des Ausbaus der A5. Anstatt dessen sollten der Stuttgarter Kopfbahnhof nach dem Modell ‚Kopfbahnhof21‘ modernisiert und die Gelder auf den raschen sowie menschen- und umweltverträglichen Ausbau der Rheintalbahn konzentriert werden.**

**Anders als kürzlich eine Reihe von Oberbürgermeistern aus Baden-Württemberg sehen die Verbände großen Schaden, den S21 im Rheintal und ganz Baden-Württemberg anrichtet, wo wirklich wichtige Bahn-Projekte nicht vorankommen.**

**Mit einer Kundgebung und Demonstration am 5. Februar 2011 in Freiburg und weiteren Aktionen soll in den nächsten Monaten auf die Problematik hingewiesen werden.**

Während in Stuttgart die Kosten für die Verlegung des Hauptbahnhofs unter die Erde explodieren und mit den derzeit genannten 4,8 Mrd. € noch lange nicht am Ende sind, fehlt im Rheintal das Geld, z.B. um den planfestgestellten und wichtigen Rastatter Tunnel zu bauen.

Während der Stuttgarter Hauptbahnhof noch über ausreichend Kapazitäten verfügt – er hat in der Vergangenheit bereits viel mehr Züge bewältigt als heute – und bestens an das ICE-Netz angeschlossen ist, ist die Rheintalstrecke längst an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Die Folge ist, dass der notwendige Ausbau des Regionalverkehrs nicht möglich ist, neue Trassen von der Bahn nicht mehr genehmigt werden.

Mit dem steigenden Güterverkehrs-Bedarf auf der zukünftigen transeuropäischen Magistrale Rotterdam–Genua wird der ÖPNV weiter in die Defensive geraten. Die Lärmbelastung für die Bevölkerung wird ohne Ausbau der Strecke in den nächsten Jahren weiter zunehmen.

Der Ausbau der Rheintalbahn läuft seit 1987, doch erst 45 von 180 km sind fertig gestellt. Während entsprechend dem Vertrag von Lugano zwischen Deutschland und der Schweiz die Tunnel in unserem Nachbarland 2019 fertig sein werden, wird im Rheintal weiter im Schnecken-tempo gebaut. Auch für die nächsten Jahre sind nur jeweils 100 Mio. € pro Jahr vorgesehen. So wird die Strecke nicht vor 2050 fertig sein!

Um Mittel für das Rheintal frei zu machen, sollte der Ausbau des Stuttgarter Hbfs entsprechend des viel kostengünstigeren und modular umsetzbaren Konzeptes 'Kopfbahnhof 21' erfolgen. Und auch der Ausbau der Rheintal-Autobahn A5 sollte nicht weitergeführt werden, da auch hierdurch große Mittel gebunden werden und weiterer umweltschädlicher PKW- und LKW-Verkehr erzeugt wird.

Um den umwelt- und menschenfreundlichen Ausbau der Strecke zu beschleunigen, sollte aus Sicht der Verbände auch auf einen Ausbau der Strecke für Geschwindigkeiten von bis zu 250 km verzichtet werden. Dies könnte Mittel in bedeutender Höhe einsparen und die wichtigen Bahnknoten Freiburg und Offenburg mit kurzen Übergangszeiten vom und zum Regionalverkehr könnten beibehalten werden.

Nach Ansicht der Vereine schadet Stuttgart 21 aber auch der Weiterentwicklung einer lebendigen Demokratie in unserem gesamten Bundesland. Sie bedauern den ängstlichen Schlichterspruch Heiner Geißlers, der sich außerstande sah, mehr direkte Mitbestimmung der Bevölkerung in der Frage des Stuttgarter Bahnknotens einzufordern.

Deshalb fordern die Verbände

- den sofortigen Stopp von 'Stuttgart 21' und des Ausbaus der Rheintal-Autobahn
- den Verzicht auf Ausbau der Rheintalbahn auf 250 km/h
- die Erhöhung der Ausbaumittel für die Rheintalbahn auf mindestens 500 Mio. € pro Jahr durch Umwidmung der Mittel

- die konsequente Orientierung der Ausbauplanungen an Lärmschutz- und Umweltkriterien

- den schnellstmöglichen Baubeginn für den fertig geplanten Rastatter Tunnel

- die sofortige Kapazitätserweiterung der Rheintalbahn durch den Einbau von zusätzlichen Signalen, Weichen und Überholstellen

- bis spätestens 2020 den ausschließlichen Einsatz von lärmarmen Güterwaggons auf der Strecke und bereits vorher die Lärminderung durch gestaffelte Trasengebühren

'Stuttgart 21' schadet durch die Bindung großer Summen dem Bahnverkehr im Rheintal und ganz Baden-Württemberg. Deshalb braucht Baden den kostengünstigen modularen Ausbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs entsprechend dem Modell 'Kopfbahnhof 21'!

**Kontakt: Hannes Linck, VCD, Tel. 0761-400 433-5, Email [hlinck@ngi.de](mailto:hlinck@ngi.de)**