



Land bietet Mitfinanzierung der Rheintalbahn an

Der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel ist das verkehrlich bedeutendste Ausbauprojekt im Schienennetz des Landes Baden-Württemberg. Um den Ausbau der Rheintalbahn zu beschleunigen und so menschen- und umweltverträglich wie möglich zu gestalten, will sich das Land mit bis zu 50 Prozent an den Mehrkosten beteiligen, die über die Finanzierungspflicht des Bundes hinausgehen und insbesondere weiteren Verbesserungen im Lärmschutz dienen sollen, teilten die Vorsitzenden aller im Landtag vertretenen Fraktionen am Freitag in Stuttgart mit.

„Dazu haben wir erneut einen interfraktionellen Antrag eingebracht, um auch in den Abschnitten Offenburg-Riegel und Müllheim-Auggen eine finanzielle Beteiligung des Landes zu ermöglichen“, erklärten die Fraktionsvorsitzenden Guido Wolf, Edith Sitzmann, Claus Schmiedel und Hans-Ulrich Rülke. Dieser gemeinsame Antrag knüpft die Mitfinanzierung durch das Land aber auch an Bedingungen (Drucksache 15/6723; siehe Anlage).

„Nur wenn sich Bund, Bahn und Land gemeinsam um eine finanzielle Lösung bemühen, wird eine Realisierung im Sinne der Bürgerinnen und Bürger vor Ort, aber auch des gesamten Landes möglich sein“, sagte Guido Wolf, Vorsitzender der CDU-Fraktion. „Der Ausbau der Rheintalbahn zieht sich schon viel zu lange hin. Wir brauchen einen zügigen Ausbau, der für Baden-Württemberg den größten Nutzen und für die Menschen zwischen Karlsruhe und Basel wirksamen Lärmschutz bringt“, sagte Edith Sitzmann, Fraktionschefin der Grünen.

Der Ausbau des Schienennetzes ist zwar originäre Aufgabe des Bundes und der Deutschen Bahn AG, jedoch gehen die gewünschten Verbesserungen gerade im Bereich des Lärmschutzes in Teilen über die Finanzierungsverantwortung des Bundes hinaus. Dadurch entstehende Mehrkosten soll das Land nach dem Willen der vier Fraktionen bis zur Hälfte aus Landesmitteln mitfinanzieren.

„Wir stehen zu unserem Wort und bekräftigen die Co-Finanzierung der Bürgertrasse durch das Land, so wie es die SPD bereits seit 2007 vertreten hat“, betonte Claus Schmiedel, Vorsitzender der SPD-Fraktion. „Die FDP-Fraktion trägt diesen Beschluss im Sinne einer Verantwortung für die Bürger und Wirtschaftsunternehmen des Landes mit. Dabei ist entscheidend, dass es zu wirklichen Verbesserungen in der Verkehrsinfrastruktur kommt. Zunächst ist die Bahn in der Pflicht, eine fundierte Planung

vorzulegen“, erklärte Hans-Ulrich Rülke, Vorsitzender der Fraktion FDP/DVP.

Konkret geht es um mögliche Mehrkosten, die sich aus der autobahnparallelen Trassenführung südlich von Offenburg bis Riegel (sog. Kernforderung 2), einer besseren Anbindung des Katzenberg-Tunnels (so genannte Kernforderung 6) und im Bereich Müllheim-Auggen ergeben. In anderen Abschnitten (Kernforderungen drei und vier) beteiligt sich das Land bereits seit 2011 freiwillig schon mit 125 Millionen Euro.

Um keinen Blankoscheck für den Bund auszustellen, wird die Landesregierung aufgefordert, in Verhandlungen mit dem Bund genau zu definieren, welche Mehrkosten tatsächlich über das gesetzliche Erfordernis hinausgehen und vom Land getragen werden sollen.

Das Land wird sich nicht an Mehrkosten beteiligen, wenn eine vermeintlich günstigere Planung der Deutschen Bahn AG gar nicht genehmigungsfähig ist, oder wenn die Mehrkosten keinen vernünftigen Zusatznutzen für Baden-Württemberg bringen. Auch Instandhaltungen und Sanierungen an der schon bestehenden Trasse dürfen nicht den Ausbaumaßnahmen zugerechnet werden.