

Ausbau der Rheintalbahn

## Hauk: Geld aus Aufbau Ost nehmen

dpa/lsw, veröffentlicht am 16.02.2010



Arbeiter stehen im Rohbau des Katzenberg-Bahntunnel zwischen Efringen-Kirchen und Bad Bellingen. Er ist ein Eisenbahntunnel der Neu- und Ausbaustrecke Karlsruhe-Basel, mit dem die Kapazität und Streckenhöchstgeschwindigkeit im Zug der Rheintalbahn erhöht werden sollen.

Foto: dpa

Stuttgart - "Nach 20 Jahren Aufbau Ost müssen die Verhältnisse wieder etwas umgekehrt werden. Die Mittel müssen wieder mehr dorthin fließen, wo die Räder rollen", sagt der neue CDU-Landtagsfraktionschef Peter Hawk. Der Ausbau der Rheintalbahn von Karlsruhe nach Basel von zwei auf vier Gleise soll mindestens 4,3 Milliarden Euro kosten. Experten rechnen damit, dass das Projekt nicht vor dem Jahr 2020 abgeschlossen wird. Auch wird ein deutlicher Anstieg der Kosten befürchtet.

Nach Hauks Worten hat die Bahn ein hohes Eigeninteresse, dass die Strecke ausgebaut wird. Denn die Schweiz sei mit ihren Arbeiten für den Schienenausbau auf der sogenannten Alpentransversale schon weit vorangekommen. Die Rheintalbahn bildet den notwendigen Anschluss dazu. Irgendwann müsse man damit rechnen, dass die Schweiz den Lkw- Güterverkehr drastisch einschränke.

Der CDU-Fraktionschef setzte sich außerdem für den Schutz der Anwohner ein, auch wenn das die Kosten nach oben treibt: "Das Rheintal ist dicht besiedelt. Deshalb sollten wir alles daran setzen, einen möglichst großen Konsens mit den betroffenen Anliegern herzustellen. Dabei muss der Anspruch der Menschen auf Lärmschutz beachtet werden." Zudem müsse der Naturschutz zu seinem Recht kommen und die Trassenführung entsprechend angelegt werden. Sonst werde über mehrere hundert Kilometer "Europa quasi zweigeteilt" durch eine sechsspurige Autobahn und eine parallel verlaufende vierspurige Bahnstrecke. "Diese Grenze kann dann kaum ein Säugetier mehr ohne weiteres überwinden", mahnte Hawk, der derzeit auch noch Agrarminister und damit für den Naturschutz zuständig ist.

### "Dort investieren, wo der Verkehr rollt"

Für die Mehrkosten muss nach Hauks Worten Geld aus dem bisherigen Aufbau Ost bereitgestellt werden: "Die neuen Bundesländer nähern sich langsam dem durchschnittlichen Steueraufkommen im gesamten Bundesgebiet an. Deshalb sind jetzt andere Prioritäten möglich: Investitionen sind in Zukunft dort nötig, wo der Verkehr auch rollt." Die Mittel aus dem Solidaritätszuschlag müssten stufenweise für den Ausbau der Verkehrswege im Westen umgewidmet werden "bis zu einem Grad, der in etwa dem Verkehrsaufkommen im Westen entspricht".

Bei der Rheintalbahn sei das Land auch zu einem - allerdings begrenzten - finanziellen Beitrag bereit. Dessen Höhe könne aber erst dann festgelegt werden, wenn über die konkrete Planung verhandelt werde. "Im Unterschied zur Schnellbahnstrecke Stuttgart-Ulm hat die Bahn auf der Nord-Süd-Verbindung im Rheintal keine Alternative zur Verfügung. Da sind bei den Verhandlungen die Voraussetzungen für das Land deutlich besser", meinte Hawk.

An der Schnellbahntrasse nach Ulm beteiligt sich das Land Baden- Württemberg mit 950 Millionen Euro, damit die Strecke in Verbindung mit der Verlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs unter die Erde im Projekt Stuttgart 21 früher fertig wird. So konnte aus Sicht des Landes auch verhindert werden, dass die Bahn sich bei ihren Ausbauplänen auf die Strecke über Würzburg und Nürnberg konzentriert.