

Die Rheintalbahn kostet deutlich mehr

Die Schweiz macht sich Sorgen über mögliche Bauverzögerung in Deutschland

ESTHER JUNDT

Der Ausbau der Rheintalbahn zwischen Basel und Karlsruhe sorgt in Baden-Württemberg und in der Schweiz erneut für rote Köpfe. Diesmal sind es die Kosten, die für heftige Diskussionen sorgen. Anfang Woche veröffentlichte das Bundesverkehrsministerium den Investitionsbericht 2009, laut dem der Aus- und Neubau der Rheintalbahn 5,7 Milliarden Euro kosten wird. Das sind satte 1,4 Milliarden Euro mehr als noch vor einem Jahr angegeben wurde. Darin sind die Zusatzkosten für Lärmschutzmassnahmen nicht inbegriffen. Nun befürchten mehrere Bahnexperten, dass die Berliner Regierung angesichts der leeren Kassen und hohen Schulden das Bauprojekt nicht in der vorgesehenen Zeit realisieren kann. Der Deutsche Verkehrsclub ist der Meinung, der 1987 begonnene Ausbau werde erst 2038 abgeschlossen sein. Das hätte schwerwiegende Folgen für den schweizerischen Bahnver-

kehr, denn die Züge kämen nicht durch den Flaschenhals und würden irgendwo vor Basel stehen bleiben.

Um dies zu vermeiden, sicherte Deutschland 1996 der Schweiz vertraglich zu, die Rheintalbahn bis zur Fertigstellung des Gotthardtunnels im Jahre 2019 auf vier Gleise auszubauen. In Berlin sagten gestern Sprecher des Bundes zu deutschen Medien, dass die «Zulaufstrecke» zum Gotthard bis zur Inbetriebnahme des neuen Tunnels ausgebaut werde. Bisher seien in den Ausbau 1,8 Milliarden investiert worden.

Die Mehrkosten gehen laut der «Badischen Zeitung» auf neue Kostenkalkulationen zurück. Größere Schätzungen der Deutschen Bahn seien nun genauer berechnet worden. Die Zeitung spricht von einer «Kostenexplosion», zumal ursprünglich von einem geschätzten Aufwand von rund 3,4 Milliarden Euro die Rede war. Laut der Zeitung betragen die Zusatzkosten, die

«sich aus den Wünschen der Region ergeben» nochmals eine Milliarde Euro.

Die Basler Behörden nahmen die neuesten Hiobsbotschaften aus Deutschland zur Kenntnis. Wolfgang Fleischer von der Mobilitätsplanung im Bau- und Verkehrsdepartement sagte auf Anfrage der *bz*, diese Kostensteigerung könne nicht genau nachvollzogen werden. Der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn sei ein zentrales Element des EU-24-Korridors, der sich von Rotterdam bis Genau erstreckt. Darin inbegriffen seien auch die Schweizer Bahnprojekte.

Laut Fleischer ist die Rheintalbahn ein Dauerthema in der Oberrheinkonferenz und in den Zusammentreffen mit dem Regierungspräsidium Freiburg. Er erwarte, dass nun die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs der Nordwestschweiz das Thema behandeln werde. Für die Nordwestschweiz habe der Ausbau der Rheintalstrasse die gleiche hohe Priorität wie der Juradurchstich.