

Kleine Anfrage

der Abg. Gabriele Rolland SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Ausbau der Rheintalbahn – Unterstützung für Kreise
und Gemeinden**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie viele Brückenbauwerke müssen nach aktueller Planung im Zuge des Aus- und Neubaus der Rheintalbahn am Oberrhein zwischen Offenburg und Müllheim insgesamt neu errichtet bzw. ersetzt werden?
2. Bei wie vielen dieser Brückenbauwerke werden die Kreise und Gemeinden als Straßenbaulastträger die Kosten tragen müssen?
3. Wie hoch schätzt sie die dadurch zu entstehenden Kosten für die betroffenen Kreise und Gemeinden?
4. Welche Fördermöglichkeiten stehen den Kreisen und Gemeinden derzeit diesbezüglich zur Verfügung?
5. Hält sie die bestehenden Fördermöglichkeiten für ausreichend, damit die betroffenen Kreise und Gemeinden die Kosten für die Brückenbauwerke tragen können?
6. Plant die Landesregierung, die Förderquote über das LGVFG über die bisher möglichen 50 Prozent bzw. 75 Prozent hinaus zu erhöhen?
7. Wie steht die Landesregierung zu der Forderung der Kommunen, die kommunalen Kostenanteile bei Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz – analog zur Regelung im Freistaat Sachsen – zu 100 Prozent aus Landesmitteln zu übernehmen?

23.9.2025

Rolland SPD

Eingegangen: 24.9.2025 / Ausgegeben: 24.10.2025

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier; ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Der Ausbau der Rheintalbahnstrecke am Oberrhein erfordert den Neubau bzw. Ersatz zahlreicher Brückenbauwerke. Nach den Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes sind die betroffenen Kreise und Gemeinden als Straßenbaulastträger erheblich an den Kosten zu beteiligen, selbst wenn die Maßnahmen von der Bahn veranlasst werden. Dies führt zu finanziellen Belastungen, die insbesondere kleinere Kommunen an die Grenze ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit bringen. Angesichts der Dimension der anstehenden Maßnahmen und der gerade ohnehin stark angespannten Lage vieler kommunaler Haushalte ist fraglich, ob die bisherigen Landesförderungen ausreichend sind, um die Kreise und Gemeinden adäquat bei dieser Aufgabe zu unterstützen. Vor diesem Hintergrund ist zu prüfen, ob eine vollständige Förderung der kommunalen Kostenanteile – wie sie in Sachsen bereits praktiziert wird – auch in Baden-Württemberg eingeführt werden sollte.

Antwort

Mit Schreiben vom 17. Oktober 2025 Nr. VM3-0141.5-34/85/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie viele Brückenbauwerke müssen nach aktueller Planung im Zuge des Aus- und Neubaus der Rheintalbahn am Oberrhein zwischen Offenburg und Müllheim insgesamt neu errichtet bzw. ersetzt werden?

Zu 1.:

Die DB InfraGO AG als Vorhabenträgerin des Ausbaus der Rheintalbahn (ABS/NBS Karlsruhe/Basel) hat mitgeteilt, dass zwischen Offenburg und Müllheim im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens etwa 295 Brückenbauwerke in der Betrachtung seien. Es handele sich dabei hauptsächlich um Straßenüberführungen und Eisenbahnüberführungen, aber auch um Gewässerüberführungen, Landschafts- und Grünbrücken, sowie teilweise auch um kombinierte Bauwerke, die z. B. ein Verkehrsweg und ein Gewässer überspannen würden. Es sei notwendig, nahezu alle kreuzenden Bauwerke zwischen Offenburg und Müllheim neu zu errichten bzw. zu ersetzen. Entlang der autobahnparallelen Neubaustrecke sei die Notwendigkeit der Brückenneubauten offensichtlich, entlang der Bestandsstrecke ergebe sich der Neubau bzw. Ersatz daraus, dass die bestehenden Bauwerke aufgrund ihres Alters oder ihrer Dimensionierung den künftigen Anforderungen nicht mehr genügen.

Die DB InfraGO AG weist darauf hin, dass durch die Investitionen in den Neubau von Brücken die Qualität und Verfügbarkeit der Infrastruktur für alle Verkehre wesentlich verbessert werde. Dieses gelte nicht nur für die Bahnanlagen, sondern vielfach auch für Straßenbreiten, Traglasten oder Radwege, die im Bestand nicht im gewünschten Maß vorhanden seien. Zusätzlich könnten beispielsweise Anforderungen des Hochwasserschutzes oder naturschutzfachliche Anforderungen berücksichtigt werden, diese seien bei älteren Bestandsbauwerken nicht durchgängig auf heutigem Stand.

Das Ministerium für Verkehr verfügt über keine eigenen Zahlen, insbesondere nicht zur Anzahl betroffener Brückenbauwerke in Baulast der Kreise und Kommunen. Es ist zudem anzumerken, dass für den Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Müllheim nur für den Abschnitt Riegel–March (PFA 8.1) ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt. In den anderen Abschnitten laufen noch Planungs- und Genehmigungsverfahren, sodass sich Anzahl und Ausgestaltung der betroffenen Brückenbauwerke noch ändern können.

2. Bei wie vielen dieser Brückenbauwerke werden die Kreise und Gemeinden als Straßenbaulastträger die Kosten tragen müssen?

Zu 2.:

Die Finanzierungsverantwortung ergibt sich aus den bundesrechtlichen Vorschriften des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (EBKrG). Das EBKrG sieht in § 12 vor, dass die durch Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen an Überführungen entstehenden Kosten demjenigen zur Last fallen, der die Änderung verlangt oder im Fall einer Anordnung hätte verlangen müssen. Hierbei sind Vorteile auszugleichen, die dem anderen Beteiligten durch die Änderungen entstehen. Die Kosten fallen beiden Beteiligten anteilig zur Last, wenn beide die Änderungen verlangen oder sie im Fall einer eisenbahnkreuzungsrechtlichen Anordnung hätten verlangen müssen.

Das Änderungsverlangen der DB InfraGO AG wird grundsätzlich durch den Ausbau der Rheintalbahn ausgelöst. Die Kosten fallen daher grundsätzlich der DB InfraGO AG als Vorhabenträgerin zur Last, sofern kein Änderungsverlangen des Straßenbaulastträgers gegeben ist. Es kann je nach Einzelfall ein Vorteilsausgleich erfolgen. Das Ministerium für Verkehr hat keine Informationen, in wie vielen Fällen ein Verlangen oder ein sogenanntes Verlangensmüssen seitens der Kreise und Gemeinden in Betracht kommt, welches eine anteilige Kostentragung zur Folge hätte.

Die DB InfraGO AG teilt mit, dass eine seriöse Kostenaussage derzeit aufgrund der unterschiedlichen Planungsstadien in den einzelnen Abschnitten unmöglich sei. Aussagen zu den finanziellen Folgen könnten nur für jeden Einzelfall getroffen werden. Zwingende Voraussetzung zur Ermittlung von Kosten sei das Vorliegen aller Anforderungen der Beteiligten, insbesondere das eisenbahnkreuzungsrechtliche Verlangen bei Brückenbauwerken. Erst dann werde eine Planung ermöglicht, auf deren Grundlage eine Kostenaufteilung bauwerkspezifisch ermittelt werden könne. Die DB InfraGO AG hat angemerkt, dass einzelne Bauwerke auch ausschließlich auf Verlangen von Dritten errichtet würden und von diesen zu finanzieren seien.

3. Wie hoch schätzt sie die dadurch zu entstehenden Kosten für die betroffenen Kreise und Gemeinden?

Zu 3.:

Die Landesregierung ist nicht dergestalt in die Planungen eingebunden, als dass sie belastbare Schätzung tätigen könnte. Im Übrigen wird auf die Beantwortung der Frage 2 verwiesen.

4. Welche Fördermöglichkeiten stehen den Kreisen und Gemeinden derzeit diesbezüglich zur Verfügung?

Zu 4.:

Es steht eine Förderung des Landes nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) für Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen zur Verfügung, soweit Gemeinden, Landkreise oder kommunale Zusammenschlüsse als Baulastträger der kreuzenden Straße Kostenanteile zu tragen haben. Nach § 2 Nummer 10 und § 4 Absatz 1 Satz 2 LGVFG ist die Förderung mit bis zu 75 Prozent der zwendungsfähigen Kosten im Wege der Festbetragsfinanzierung zulässig. Im Zusammenhang mit der Schaffung von neuen Radwegverbindungen kann auch eine Förderung nach § 17 EBKrG durch den Bund in Betracht kommen.

5. *Hält sie die bestehenden Fördermöglichkeiten für ausreichend, damit die betroffenen Kreise und Gemeinden die Kosten für die Brückenbauwerke tragen können?*
6. *Plant die Landesregierung, die Förderquote über das LGVFG über die bisher möglichen 50 Prozent bzw. 75 Prozent zu erhöhen?*
7. *Wie steht die Landesregierung zu der Forderung der Kommunen, die kommunalen Kostenanteile bei Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz – analog zur Regelung im Freistaat Sachsen – zu 100 Prozent aus Landesmitteln zu übernehmen?*

Zu 5., 6. und 7.:

Die Fragen 5 bis 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die grundsätzliche Finanzierungsverantwortung der Kreise und Kommunen im Rahmen von Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen ergibt sich aus den bundesrechtlichen Vorgaben des EBKrG. Die Landesregierung erkennt an, dass Kreise und Kommunen durch Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen finanziell stark belastet werden können, z. B. durch eine Kostenbeteiligung im Falle eines Verlangens oder Verlangensmüssens oder durch den Ausgleich erhaltener Vorteile. Zur Entlastung kommunaler Baulastträger sieht das EBKrG bereits z. B. eine Sonderregelung vor, wonach der kommunale Kostenanteil vollständig von Bund und Land getragen wird. Diese Sonderregelung gilt jedoch nur für Bahnübergänge. Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen können außerdem mit bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten im Rahmen des LGVFG gefördert werden.

Die Forderung der Kommunen, in den noch in Planungs- und Genehmigungsverfahren befindlichen Abschnitten der Rheintalbahn, nach einer Anhebung der Fördersatzes auf 100 Prozent ist der Landesregierung bekannt, ebenso eine Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger vom 11. Mai 2023, nach der eine Förderung von bis zu 100 Prozent für Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen für den kreuzungsbedingten Anteil unter Berücksichtigung des Vorteilsausgleichs möglich ist, sofern der Zuwendungsempfänger nicht einseitiger Veranlasser ist.

Eine Änderung der landesrechtlichen Vorgaben für einen Fördersatz von über 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten hinaus ist derzeit jedoch nicht vorgesehen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass sich das Land entsprechend der Beschlüsse des Landtages von Baden-Württemberg (Drucksache 15/1851 und 15/6723) bereits mit 405 Millionen Euro zuzüglich Nominalisierung an den Mehrkosten für übergesetzliche Maßnahmen im Rahmen des im Projektbeirat beschlossenen menschen- und umweltgerechten Ausbaus der Rheintalbahn beteiligt.

Hermann

Minister für Verkehr