



Die Hochrheinbahn. Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Basel–Erzingen für den Schienenpersonennahverkehr

Unser Fahrplan.

Was ist? Geschichte der Hochrheinbahn

Was wird gebraucht? Ausbau und Elektrifizierung

Was wird geplant? Die Einzelmaßnahmen

Was, warum und wieviel? Die neue Qualität

Wie geht es weiter? Wann passiert was? Unser Fahrplan

Die Basis der Zukunft.

Die gute Nachricht!

Der Ausbau der Hochrheinbahn kommt.

Eine Insel kann eine tolle Sache sein! Ein Sehnsuchtsort, eine abgeschiedene Idylle, ein Platz voller Ruhe, sicher vor Überraschungen.

Auf die Hochrhein-Region trifft diese Beschreibung zu. Aber dieses wunderschöne Stück Baden mit seinen stolzen Einwohnern kann mehr! Und braucht ganz sicher keine „Dieselinsel“ mehr, die im Eisenbahnnetz der Hochrheinbahn weder Sehnsucht noch Idylle verspricht. Deren Zugtechnik immer mal wieder zu Überraschungen neigt. Zwischen dem Badischen Bahnhof in Basel und dem Bahnhof in Erzingen zeugen die „Dieselfahren“ der Lokomotiven und Triebfahrzeuge von ihrer schweren Arbeit. Eigentlich ein Bild aus dem letzten Jahrhundert, das so gar nicht zur Innovationsregion im südlichen Baden-Württemberg und der Nord-Schweiz passen will. Darum muss es sich ändern.

Diese Veränderung muss es in sich haben. Auf dem „Ausbaufahrplan“ steht neben der wichtigen Elektrifizierung als Ziel der Ausbau der Strecke Basel–Erzingen für einen leistungsstarken und zuverlässigen Schienenpersonennahverkehr. Für eine optimale Ertüchtigung können drei neue Haltepunkte das Benutzen der Hochrheinbahn kundenfreundlicher machen. Das Verlängern und Erhöhen vieler Bahnsteige ermöglicht den Einsatz längerer Züge mit mehr Platzkapazität sowie eine verbesserte Barrierefreiheit. Moderne Weichen und Signaltechnik sind Voraussetzung für eine höhere Reisegeschwindigkeit und mehr Züge in besserem Takt.

Dieser einzigartig schöne ländliche Raum erhält mit dem gesamten Maßnahmenpaket zum Ausbau und zur Elektrifizierung eine neue Qualität des Nahverkehrs auf der Schiene. Damit werden wir der Bedeutung der Hochrhein-Region wieder gerecht.

Die positiven Auswirkungen werden Viele spüren: keine Dieselaabgase mehr, im Flüsterton werden die Elektromotoren die Triebwagen und Lokomotiven antreiben – dieses neue Angebot ermöglicht allen eine Mobilität, die

schnell, sicher, sozial und einfach nachhaltig sein wird. Noch ein wichtiger Punkt muss unterstrichen werden: Mit unseren Projektpartnern in der Schweiz ziehen wir an einem Strang.. Nur durch einen in die Zukunft weisenden Schulterschluss werden wir der grenzüberschreitenden Region gerecht. Nur so haben wir die Chance auf neue attraktive Verbindungen ins Schweizer Bahnnetz sowie die logische Anerkennung der Schweizer Bahntarife in der gesamten Hochrhein-Region.

Den letzten 75 „Dieselkilometern“ wird es nun an den Kragen gehen. Sie bekommen eine Oberleitung über die Strecke, deren Ökostrom Takt und Geschwindigkeit von IRE und RB erhöhen, dass es eine Freude wird.

Die dafür erforderlichen Absichtserklärungen und Planungsvereinbarungen sind unterschrieben. Damit zeigt das Hauptsignal GRÜN für den Start des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens.

In dieser Broschüre stellen wir die aktuellen Planungen für den Ausbau der Infrastruktur mit neuen Haltepunkten, verbesserten Bahnsteigen, mit moderner Gleis- und Signaltechnik sowie den damit verbundenen Einzelmaßnahmen vor. Wo es dafür Entscheidungsbedarf gibt, informieren wir über Ausbauvarianten.

Alle Interessierten und von Amts wegen Beteiligten sind eingeladen und aufgefordert, notwendige Entscheidungen vor Ort zu treffen, die Finanzierung zu sichern und das dann startende Planfeststellungsverfahren intensiv zu nutzen. Dieses Verfahren sichert für die unmittelbar Beteiligten ihre Rechte und Pflichten zur Mitwirkung und garantiert der Öffentlichkeit den Zugang zu allen wesentlichen Informationen. Was bisher vorgesehen ist und wie das Verfahren konkret ablaufen wird, erläutert diese Broschüre.

Also – viel Freude beim Lesen und noch mehr Lust auf's Mitplanen!



Was ist? **Geschichte der Hochrheinbahn**



Die Hochrheinbahn ist eine 144 km lange Eisenbahnstrecke voller Geschichte und Geschichten. Landschaftlich einzigartig führt sie grob gesagt von Basel über Waldshut, Schaffhausen und Singen bis nach Konstanz. Schon ab 1850 wurde sie von den Großherzoglich Badischen Staats-Eisenbahnen als Teil der Badischen Hauptbahn erbaut.

Eröffnung des ersten 30 km langen Abschnitts von Basel Badischer Bahnhof bis Bad Säckingen war am 4. Februar 1856. Nur acht Monate später und 25 km weiter erreichten die Gleisbauer am 30. Oktober 1856 schon Waldshut. Dann aber kam es, wie es wohl kommen musste – dieses Tempo war nicht zu halten. Der Weiterbau stotterte und stockte. Die noch fehlenden rund

90 km bis Konstanz konnten erst am 15. Juni 1863 mit einem Sonderzug, gezogen von der schnaufenden „Küssaburg“-Dampflokomotive, eröffnet werden.

Ein Kuriosum von Anfang an: der Badischen Staatsbahn unterstanden alle Anlagen der Hochrheinbahn, auch die auf dem Gebiet der Schweiz. Noch heute gehören sie, bis auf den Bahnhof Schaffhausen, zur Deutschen Bahn. Allerdings: ein Staatsvertrag aus dem Jahr 1852 räumt der Schweiz das Recht ein, die auf ihrem Gebiet gelegenen Abschnitte der Hochrheinbahn nach Einhaltung einer fünfjährigen Kündigungsfrist zurückzukaufen. Nach dem Ersten Weltkrieg zogen die Schweizer dies in Erwägung, gekündigt wurde der Vertrag bis heute nie.



„Für den Landkreis und die Arbeitsplätze im Dreiländereck bedeuten die Elektrifizierung und der Ausbau eine wesentliche Verbesserung des Standortes. Die Anbindung der Region an das Schienennetz ist sowohl national als auch international von enormer Bedeutung.“

Landrätin Marion Dammann (Lörrach)



„Die Elektrifizierung der Hochrhein-strecke nimmt weiter Fahrt auf, ein Meilenstein für diese grenzüberschreitende Region.“

Landrat Dr. Martin Kistler (Waldshut)

Seit 1987 ist die Strecke zum größten Teil zweigleisig, allerdings verfügt der Abschnitt zwischen Waldshut und Erzingen auch heute noch nur über ein Gleis. Von November 2012 bis Oktober 2013 bekam dann auch der Streckenabschnitt zwischen Erzingen und Schaffhausen ein zweites Gleis. Der gesamte 18 Kilometer lange Abschnitt zwischen Schaffhausen und Erzingen erhielt eine elektrische Oberleitung. Dazu wurden etwa 900 Masten aufgestellt und rund 50 Kilometer Fahrdrat gespannt. Zusätzlich wurde in Berlingen ein zweiter Haltepunkt gebaut.

Was blieb? Umgeben von elektrifizierten Strecken fährt auch heute noch zwischen Basel und Erzingen kein IRE und keine RB ohne Dieseltreibstoff. Das und noch Einiges mehr wird sich ändern. Aus der „Dieselinsel“ wird ein Mobilitätskorridor mit Zukunft – ganz auf die Bedürfnisse der Einwohnerschaft in der Hochrhein-Region und darüber hinaus zugeschnitten: elektrisch und effizient, nachhaltig und die Ressourcen schonend. Und dank zeitgemäßer Infrastruktur schneller und zuverlässiger. So geht mobile Zukunft.

Was wird gebraucht? **Ausbau und Elektrifizierung**

Wenn der Verkehr auf der Straße elektrisch wird, kann der Schienenverkehr nicht einfach weiterdieseln. Darum kommt nicht nur Fahrdraht über die Gleise von Basel nach Erzingen, sondern die „Dieselinsel“ wird zu einem modernen Mobilitätsraum ausgebaut, der Maßstäbe für einen leistungsstarken Schienenpersonennahverkehr setzen wird.

Unsere Ziele für eine attraktive West-Ost-Verbindung:

- Zuverlässiger und leistungsstarker Schienenpersonennahverkehr von Basel über Erzingen bis nach Schaffhausen und Singen,
- Ausbau und Elektrifizierung als Voraussetzung für eine spürbare und dauerhafte Angebotsverbesserung,
- Die stolze und starke Region bekommt damit eine beispielgebende Mobilitätsinfrastruktur,



„Die derzeitigen Verspätungsprobleme und Zugausfälle zeigen, dass wir eine leistungsfähigere und verlässlichere Infrastruktur brauchen, das heißt zusätzliche Haltepunkte und Ausweichmöglichkeiten. Das rechtfertigt deutlich höhere Investitionen.“

Minister für Verkehr Baden-Württemberg,
Winfried Hermann

- Wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung dieses Mobilitätspaketes ist ein grenzüberschreitender, weitreichender und dauerhafter Schlußschluss mit der Schweiz,
- Dann profitiert die gesamte Hochrhein-Region von der besseren Bahn An- und Verbindung.



„Die trinationale Agglomeration Basel braucht endlich ein attraktives S-Bahnangebot. Der Ausbau der Hochrheinbahn ist wichtig, damit sie in dieses Netz eingebunden werden kann.“

Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels,
Vorsteher Bau- und Verkehrsdepartement
Kanton Basel-Stadt

- Umbau der Infrastruktur auf den Bahnhöfen Lauchringen und Waldshut sowie im Haltepunkt Tiengen für mehr und schnellere Züge in einem höheren Takt,
- Verlängerung von 23 Bahnsteigen in 18 Stationen auf 155 m Bahnsteiglänge für längere Züge,
- Erhöhen der Bahnsteigkante auf 32 Bahnsteigen für mehr Barrierefreiheit,
- Neubau von Haltepunkten in Rheinfelden-Warmbach, Bad Säckingen-Wallbach und Waldshut-West,
- Neu- und Ausbau des Rappensteintunnels.



Die Hauptmaßnahmen für einen optimalen Schienenpersonennahverkehr wären:

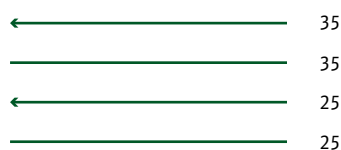
- Elektrifizierung von rund 75 km Streckenlänge zwischen Basel und Erzingen,

„Les dunde ipidel iliquo quamet prepra aut quiae officipis magnatis ant verspid que simus istrum dolor audi aut quatate caborro cusam nihit labo. To isciamus. Perore nihic magnam haruptionae voluptas et.“

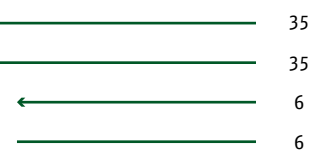
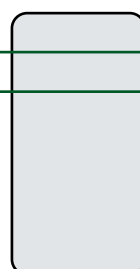
Jürgen Lange, Konzernbeauftragter der Deutschen Bahn AG für deutsche Bahnstrecken auf Schweizer Gebiet

Verkehrsströme nach Ausbau und Elektrifizierung

Basel Bad Bf*



Waldshut



— SPNV — SPNV S-Bahn — 14 — Anzahl Züge/Tag



Durch Optimierung und Ausbau der Gleisanlagen plus Elektrifizierung wird eine Erhöhung von Takt und Reisegeschwindigkeit möglich.

Wichtige Verbesserungen auf der West-Ost-Verbindung:

- Das InterRegioExpress IRE-Angebot von Basel Badischer Bahnhof–Singen (Hohentwiel) wird vom Stundentakt auf einen kontinuierlichen 30 Minuten-Takt erhöht.
- Das RegionalBahn RB-Angebot zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut wird auf einen 30 Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und einen Stundentakt in der Nebenverkehrszeit (NVZ) erhöht.
- Zwischen Waldshut und Lauchringen werden in der HVZ zusätzliche Regionalbahnen RB verkehren.
- Da die Regionalbahn RB von Basel bis Lauchringen zukünftig in Waldshut

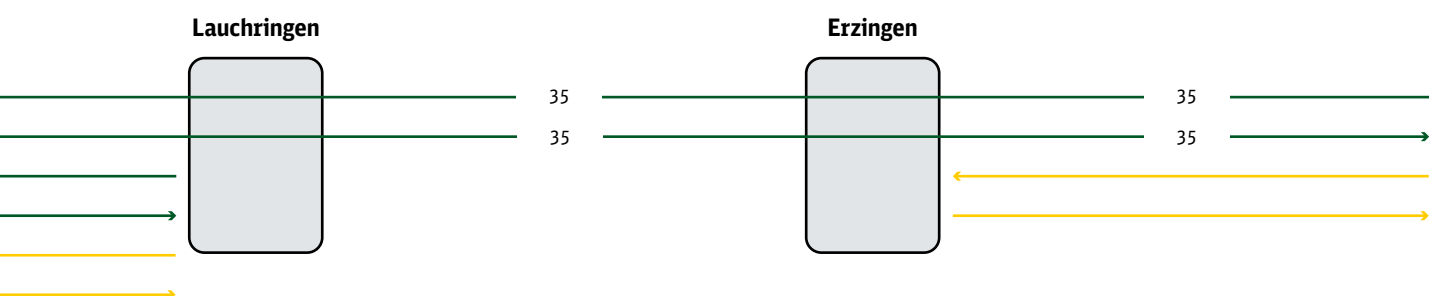
endet, hält der InterRegioExpress IRE ersatzweise alternierend in Lauchringen und Lauchringen-West und schafft hierdurch ein heute nicht vorhandenes systematisches Angebot von Lauchringen in Richtung Erzingen – Singen.

- Die IRE-Linien werden von Basel Badischer Bahnhof nach Basel SBB verlängert sowie von Singen nach Friedrichshafen, wenn die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn erfolgt ist bzw. nach St. Gallen als sogenannter Spangenzug.
- Möglich wird der Neubau von bis zu drei weiteren Haltepunkten zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut, die systematisch von der RegionalBahn RB bedient werden.

- Die RB Basel Badischer Bahnhof–Waldshut wird in das Linienkonzept der Trinationalen S-Bahn Basel künftig integriert.

Nach Ausbau und Elektrifizierung erhöht sich die Kapazität:

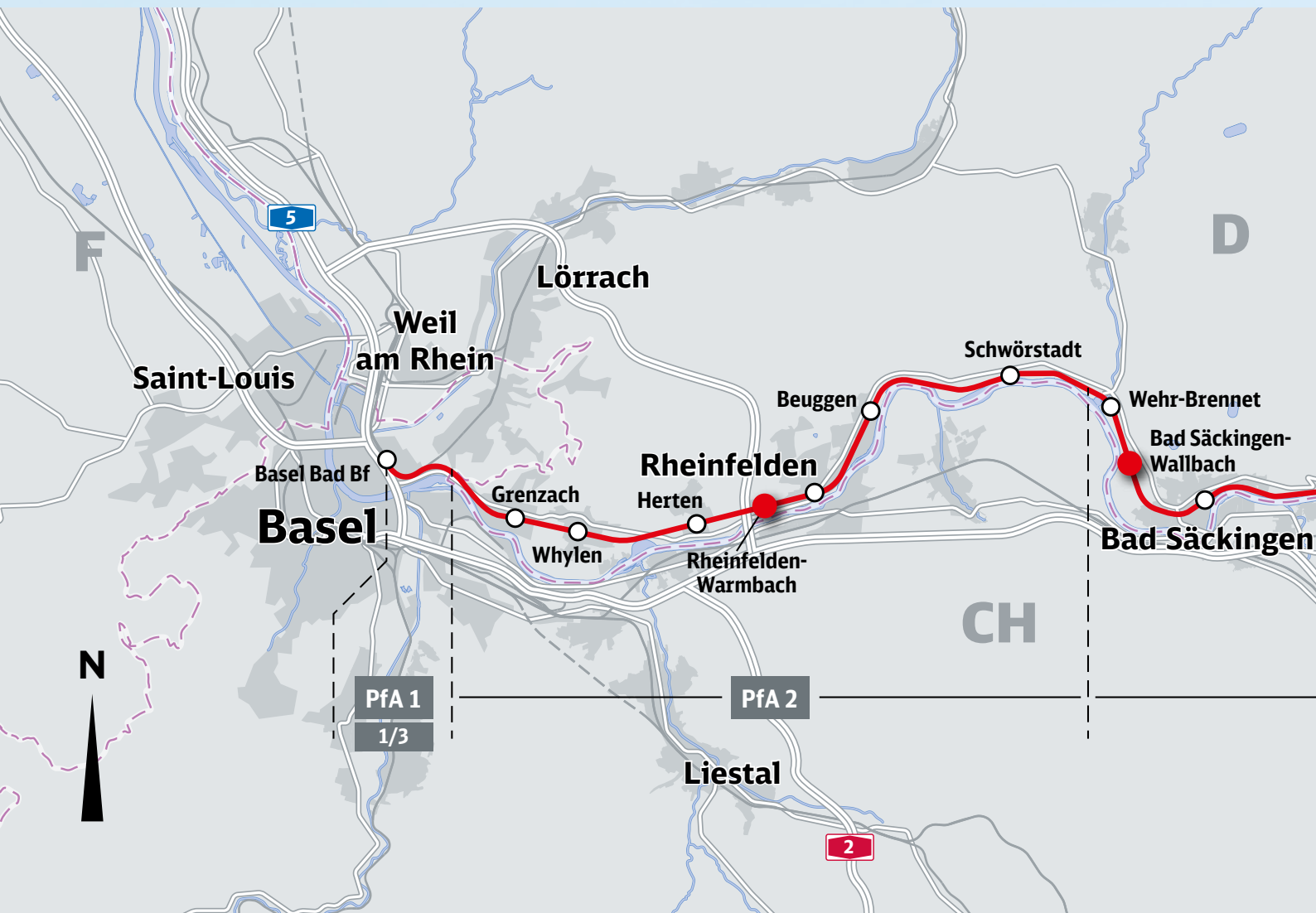
- Zwischen Basel und Waldshut von 90 auf 120 Züge/Tag.
- Zwischen Waldshut und Lauchringen von 70 auf 82 Züge/Tag
- Zwischen Lauchringen und Erzingen von 40 auf 70 Züge/Tag

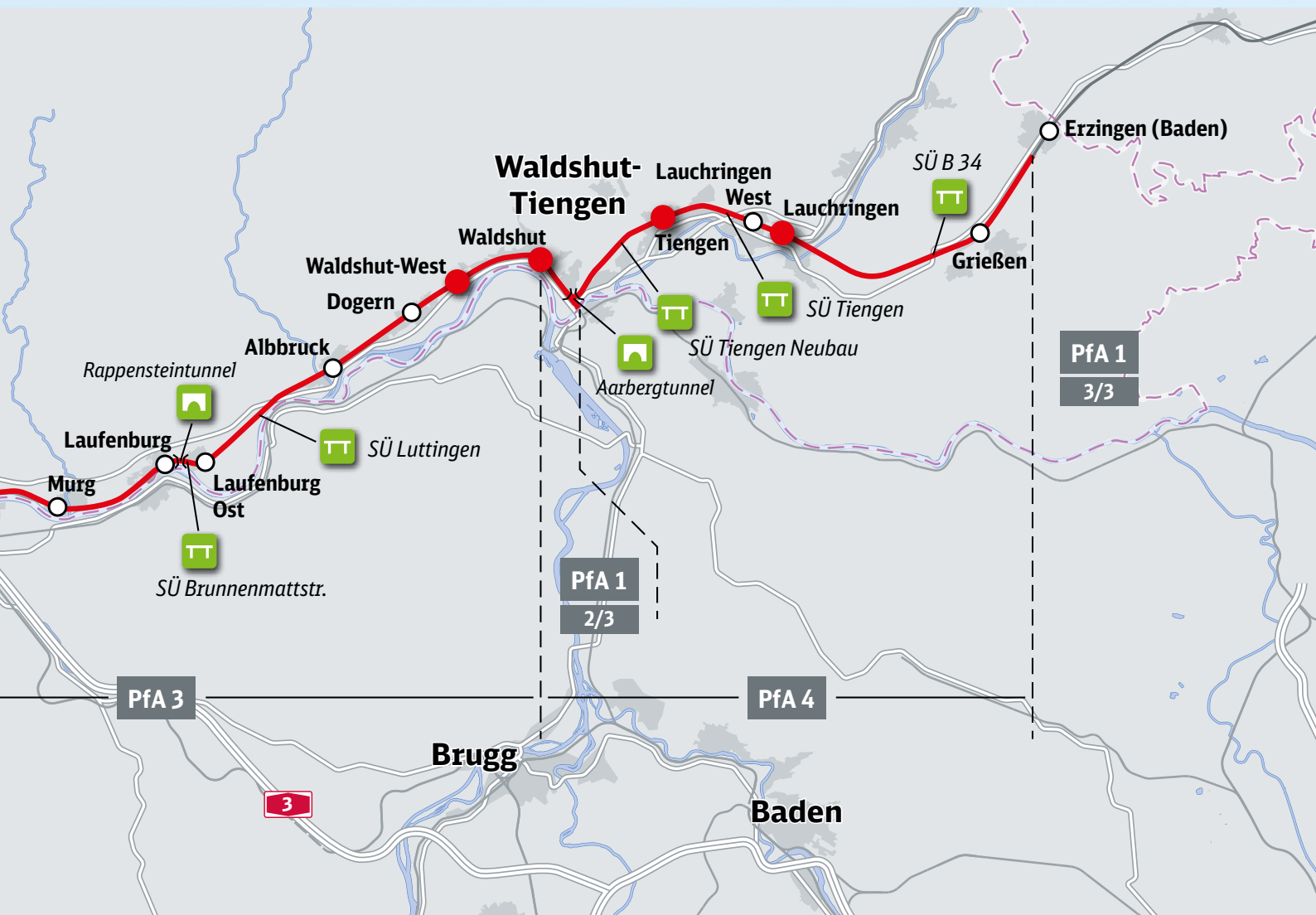


Stand 4. Quartal 2018

*= Knoten Basel Bad Bf nicht vollständig dargestellt

Was wird geplant? **Die Einzelmaßnahmen**







Dieses Motiv wird Geschichte sein. Laufenburg bleibt wunderschön, aber die neuen E-Triebwagen sind ohne Diesellärm und Abgasfahnen unterwegs.

Was, warum und wieviel? **Die neue Qualität**

Wenn die Angebotsqualität für die Fahrgäste spürbar besser werden soll, muss zusätzlich zur Elektrifizierung die technische Infrastruktur so ausgebaut werden, dass die Züge länger, schneller und in dichterem Takt fahren können.

Variante B

Elektrifizierung mit allen notwendigen Maßnahmen,

- Verlängerung der vorhandenen und neuen Bahnsteige auf 155 m Länge,
- Um- und Ausbau der Gleis-, Bahnsteig- und Signaltechnik in den Bahnhöfen Lauchringen und Waldshut (barrierefreie Gestaltung für durchgehende Verbindung in die Schweiz) sowie im Haltepunkt Tiengen,
- Neubau der Haltepunkte Bad Säckingen-Wallbach, Rheinfeldern-Warmbach und Waldshut-West,
- Verbesserung der Barrierefreiheit durch erhöhte Bahnsteigkanten sowie neue Rampenanlagen und Blindenleitsysteme auf den neuen Haltepunkten

Ursprünglich waren für die Elektrifizierung im Jahr 2013 Gesamtkosten für Planung und Bau in Höhe von 160 Millionen Euro vorgesehen. Die aktuelle Kostenschätzung hat unter Berück-

sichtigung der derzeitigen Marktpreisentwicklung im Bausektor zu einer Kostenerhöhung auf 180 Millionen Euro geführt.

Über die Elektrifizierung hinaus sind aufgrund der geplanten Angebotserweiterung und Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung und Pünktlichkeit im Schienenpersonennahverkehr zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen notwendig. Unter anderem wird der Ausbau der Haltepunkte entlang der Strecke, die Herstellung der Barrierefreiheit und der Neubau von bis zu drei zusätzlichen Haltepunkten unter den Beteiligten diskutiert.

Für das deutlich erweiterte Gesamtprojekt „Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den SPNV“ wird mit Preisstand 2018 eine Gesamtinvestition von 290 Millionen Euro als Basis für einen zusätzlichen Finanzierungsvertrag veranschlagt.

An diesem wichtigen grenzüberschreitenden Projekt beteiligen sich deutsche und schweizerische Finanzierungspartner sowie die Europäische Union.

Hintergrund

Die Elektrifizierung des Streckenabschnitts zwischen Erzingen (Baden) und Schaffhausen, der über Schweizer Gebiet verläuft, ist bereits seit Dezember 2013 fertiggestellt. Die Elektrifizierung und der Ausbau der gesamten Hochrheinstrecke stellen eine vor-dringliche Maßnahme für weitere verkehrliche Verbesserungen dar.

Mit der Basler Erklärung vom 18. Januar 2013 haben die Partner ein klares Bekenntnis zur Elektrifizierung der Hochrheinstrecke abgegeben. Dieses Bekenntnis wurde nochmals durch die Absichtserklärung zur Finanzierung und Elektrifizierung der Hochrheinhahn zwischen Basel (CH) und Erzingen (D) vom 14. März 2016 bekräftigt.

Die Finanzierung der Gesamtmaßnahme soll über das Bundesförderprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erfolgen.

Die aktuellen Planungskosten von rund 22 Millionen Euro, die durch Mittel der EU in Höhe von fünf Millionen Euro gefördert werden, wollen sich – vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Gremien - das Land Baden-Württemberg, die Landkreise Waldshut und Lörrach sowie der Kanton Basel-Stadt teilen.

Das Land hat das Vorhaben zum GVFG-Programm angemeldet. Nach den Regularien dieses Programms finanziert der Bund bis zu 60 Prozent der Baukosten. Die verbleibenden Kosten sollen von der deutschen und schweizerischen Seite gemeinsam getragen werden. Der Schweizer Bundesrat hat dazu in seiner Botschaft zum Ausbau der Bahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035) einen Beitrag zur Elektrifizierung der Hochrheinhahn aufgenommen. Die Eidgenössischen Räte werden die Vorlage voraussichtlich in diesem Jahr 2019 beraten.



Die Vorteile liegen auf der Hand: Für die Unternehmen in der Hochrheinregion bietet ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot ein wichtiges Argument im Wettbewerb um Fachkräfte. Wer Verkehrswende und Klimaschutz will, braucht ein attraktives Bahnangebot.

Oberbürgermeister Klaus Eberhardt,
Stadt Rheinfelden

Die Stromeinspeisung in die Fahrleitung erfolgt typischerweise in Abständen von 25 bis 30 km. Fährt in einem Versorgungsabschnitt zwischen zwei Einspeisepunkten kein Zug, so fließt kein Strom. Somit tritt auch kein magnetisches Feld auf. Sind jedoch Züge unterwegs, so ist das Magnetfeld entlang des ganzen Streckenabschnitts vorhanden, über den die Züge mit Strom versorgt werden. Die Feldbelastung (Elektrosmog) neben der Bahnlinie variiert mit dem Verkehrsaufkommen, der aktuellen Position der Züge und dem schwankenden Strombedarf der Triebfahrzeuge. Grenzwert zum Schutz vor dieser Emission sind 300 Mikrottesla.

Platzhalter: Elektrifizierung

Wann passiert was? **Unser Zeitplan.**

Jetzt brauchen wir Sie! Die Öffentlichkeit ist der wichtigste Partner im nun beginnenden Planfeststellungsverfahren. Wie das funktioniert, zeigt die grafische Darstellung unten. Die dafür erforderliche Transparenz ermöglicht den Bürgerinnen und Bürgern, den von Amts wegen beteiligten Institutionen und der interessierten Öffentlichkeit eine kontinuierliche Mitarbeit. Nur wenn das gelingt, werden die Maßnahmen für Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn effizient planen und in angemessener Zeit umsetzen können.

Hier nun die einzelnen Verfahrensschritte:

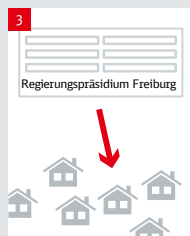
Ablauf eines Planfeststellungsverfahrens



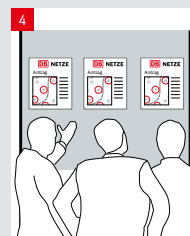
DB Netz AG erstellt Unterlagen für den Planfeststellungsantrag.



DB Netz AG reicht Antrag beim EBA ein.
Das Verfahren startet, wenn Änderungswünsche des EBA eingearbeitet sind und die Vollständigkeit des Antrages bestätigt wird.



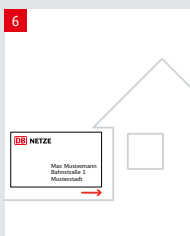
Das als Anhörungsbehörde zuständige Regierungspräsidium eröffnet das Anhörungsverfahren.



Die Unterlagen werden in den Kommunen während eines Monats zu jedermanns Einsicht ausgelegt.



Innerhalb zwei Wochen nach Ende der Offenlage können Privatpersonen ihre Einwände einreichen.
Innerhalb drei Monaten nach Ende der Offenlage können Träger öffentlicher Belange Stellung nehmen.



DB Netz AG erwidert die Einwände und Stellungnahmen schriftlich. Diese Erwidierungen erhalten die Einwender rechtzeitig vor dem EÖT.



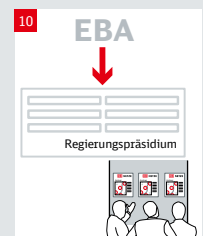
Das Regierungspräsidium prüft die Einwände und lädt die Einwender, Fachbehörden, TöB und die DB Netz AG zum Erörterungstermin ein.



Das Regierungspräsidium erstellt abschließende Stellungnahme.



Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) prüft alle Sachverhalte.



EBA erlässt Planfeststellungsbeschluss.
Die Unterlagen werden zugestellt und bei der jeweiligen Kommune offengelegt.

Legende

EBA = Eisenbahn-Bundesamt
TöB = Träger öffentlicher Belange
EÖT = Erörterungstermin

Terminplan für Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn

Nach Abschluss der Vorplanung arbeitet die Deutsche Bahn AG aktuell an der Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

Die Abstimmung der Finanzierungsvereinbarung für die Planung der zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen ist für das erste Quartal 2019 geplant.

Die Plangenehmigungsunterlagen sollen bei den zuständigen Behörden im zweiten Halbjahr 2020 eingereicht werden. Abhängig von der Finanzierung des gesamten Projektes, der Dauer der Plangenehmigungsverfahren und der Gestaltung des Bauablaufes ist die Realisierung des Projektes „Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel - Erzingen für den SPNV“ im Zeitraum 2025 – 2027 geplant.

Platzhalter: Grafik mit dem DB-Maulwurf.

Platzhalter: Grafik mit dem DB-Maulwurf.

Die wichtigsten Ansprechpartner

Deutsche Bahn DB Netz AG
Jürgen Friedmann
Großprojekte Südwest,
Referent Kommunikation
Gutschstraße 6, 76137 Karlsruhe
Tel. 0721 938-6203,

Impressum

Herausgeber:
xxx

xxxx@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com

Fotos:
XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand Februar 2019



Weitere Informationen zur Elektrifizierung
der Hochrheinbahn erhalten Sie unter
www.bauprojekte.deutschebahn.com/p/hochrheinbahn.