

Strecke: Hochrheinbahn



Dezember 1984: Die Haltinger 218 283-0 mit E 2167 Freiburg (Brsg) Hbf–Basel Bad Bf–Lindt Hbf–Memmingen–München Hbf (Haupthalle) durchheilt den Hp Laufenburg, um kurz danach im Rappenstein-Tunnel zu verschwinden. Obwohl nur Haltepunkt, dominiert ein stattliches Empfangsgebäude die Szene am Rhein, sozusagen der Hauptbahnhof von Laufenburg, Foto Michael Volgmann. Joachim Weißer berichtet über Geschichte, Gegenwart und Zukunft der Hochrheinbahn Basel–Erzingen ab Seite ... 4

Unternehmen: Mittelbadische Eisenbahnen



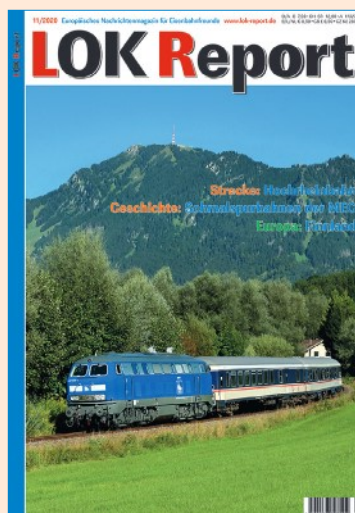
Im Juli 1979 ist die 22.01 der MEC mit einem Rollwagenzug in der Feldmark zwischen Lichtenau-Ulm und Scherzheim unterwegs, Foto Torsten Schneider. Sein Beitrag über die MEC und ihr Schmalspurnetz in Baden ab Seite ... 14

Europa: Finnland



Am 14.3.2019 erreicht um 14 Uhr mit Dm12 4403 der erste Reisezug des Tages den Bahnhof Nurmes. Um 15.40 Uhr wird der Triebwagen wieder nach Joensuu fahren. Nach kurzem Aufenthalt in Joensuu kommt der Dm12 gegen 20 Uhr zurück, um in Nurmes zu übernachten, Foto Peter Pohlmann. Der zweite Teil seines Reiseberichtes über die finnischen Eisenbahnen ab Seite ... 48

Der LOK Report 12/20 erscheint am 16. November 2020 (Abonnenten) bzw. 20. November 2020 (Buchhandel).



11/2020
Heft 510
49. Jahrgang

Bild: Auf Grund einer Streckensperung auf der KBS 970 wurde die ALEX Anfang September 2020 für einige Tage mit Gütern zwischen Oberstdorf und Kempten. Ein Parkwagen aus dem Jahr von der Pressnitztalbahn aufgearbeiteten 218 056 (218 454) und TRI-Wagen gebildet. Vor der Kulisse des Hauptbahnhofs hat der Ersatzpark am 4.9.2020 als ALX 84143 vor dem Hauptbahnhof Minuten Blaichach (Allgäu) mit dem Ziel Immenstadt verlassen. Foto: Lukas Sinz

Inhalt 11/2020

Artikel

- 4 Ausbau der Hochrheinbahn Basel Bad Bf–Erzingen
- 14 Die Mittelbadischen Eisenbahnen (MEC)
Von einer beschaulichen Meterspurbahn zum heutigen Betriebsteil Schwarzach der SWEG
- 22 Weichenstellung für alternative Antriebskonzepte
Lithium-Ionen-Batterien bringen europäischen Zugverkehr voran

Deutschland

- 26 Eisenbahnunternehmen
Fahrzeuge
Unternehmen
DB-Triebfahrzeugstatistik
- 38 Museumsbetrieb
Meldungen
Veranstaltungen

Europa

- 46 »Neulich fuhr ich von Prag ...«
Martin Kubíks kurze Kultouren – Folge 51
- 47 Österreich
Lokalbahn Mixnitz–St. Erhard – die letzte 760 mm-Schmalspurbahn mit regelmäßigem Güterverkehr
- 48 Finnland
Finnlands Eisenbahn im März, Teil 2

Service

- 55 Rezensionen
- 58 Leserschrift: Güterverkehr auf der Brohltalbahn
- 58 Impressum

Ausbau der Hochrheinbahn Basel Bad Bf–Erzingen

von Joachim Weißer

▲
641 009 und 016 vom Werk Haltlingen bilden die RB 17245 Basel Bad Bf–Waldshut. Wolfgang Hugenschmidt hat die Szene des in Laufenburg (Baden) einfahrenden Zuges am 28.2.2020 vom linksrheinischen schweizerischen Laufenburg aus fotografiert. Obwohl nur Haltepunkt, dominiert ein stattliches Empfangsgebäude die Szene am Rhein, sozusagen der Hauptbahnhof des badischen Laufenburg.

Geschichte

Die Bahnstrecke von Basel Bad Bf über Rheinfelden (Baden) und Waldshut nach Erzingen ist Teil der Badischen Hauptbahn der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe, Freiburg, Basel Bad Bf, Schaffhausen und Singen nach Konstanz. Die bei der Deutschen Bahn als Strecke 4000 bezeichnete Verbindung ist mit 414 Kilometern die längste durchnummerierte Bahnlinie in Deutschland.

Bereits am 12.9.1840 konnte der erste Abschnitt von Mannheim bis Heidelberg in Betrieb genommen werden. Nach mehreren Bauetappen wurde noch in der badischen Breitspur von 1600 mm am 8.11.1848 nach 258 Kilometern Efringen-Kirchen nördlich von Basel erreicht. Behindert durch die Märzrevolution und die Frage nach dem Endpunkt der Strecke, dem schweizerischen Basel oder dem badischen Lörrach, fuhr der erste Zug ins 12 Kilometer entfernte Basel erst am 20.2.1855.

Der nächste Streckenabschnitt von Basel bis Säckingen (ab 1.6.1978 Bad Säckingen) wurde am 4.2.1856 eröffnet, Waldshut wurde am 30.10.1856 erreicht. Diverse Meinungsverschiedenheiten mit der Schweiz verzögerten den Weiterbau, bis schließlich am 15.6.1863 der unter Robert Gerwig erbaute letzte Abschnitt von Waldshut bis Konstanz dem Verkehr übergeben werden konnte.

Der damalige Badische Bahnhof in Basel befand sich an Stelle der heutigen Messe Basel am Riehenring. Mit der großen Umgestaltung der Bahnanlagen in Basel wurde die Badische Hauptbahn zum 13.9.1913 über den neuen Badischen Bahnhof an der Schwarzwaldallee verlegt, so wie sich die Anlagen weitgehend heute noch präsentieren.

Zum gleichen Zeitpunkt wurde der elektrische Betrieb auf den Strecken Basel Bad Bf–Lörrach–Schopfheim–Zell (Wiesental) und Schopfheim–Säckingen aufgenommen, eine der ersten elektrifizierten Vollbahnen in Deutschland.

Die seit 1913 auf insgesamt 32 Kilometern Länge auf Schweizer Staatsgebiet liegende Strecke basiert auf einem mit Modifikationen bis heute geltenden Staatsvertrag vom 27.7.1852 zwischen dem Großherzogtum Baden und der Schweizer Eidgenossenschaft. Mit diesem Vertrag wurden u. a. Militärtransporte über Schweizer Gebiet verboten. Dies war dann auch der Grund für den Bau der strategischen Bahnen Weil (Rhein)–Lörrach, Schopfheim–Säckingen und Oberlauchringen–Hintschingen (=Immendingen), die alle drei am 20.5.1890 dem Betrieb übergeben wurden. Diese Schweizer Hoheitsgebiet umgehenden Bahnlinien ermöglichten Militärtransporte weiter in Richtung Frankreich über die den Oberrhein querende damalige Palmrainbrücke (1878–1937) der Bahnstrecke Weil (Rhein)–St. Louis im damaligen »Reichsland Elsaß-Lothringen«.

Die Auswirkungen dieses Staatsvertrages reichen bis in die heutige Zeit. So gehören die in der Schweiz liegenden Bahnanlagen seit der Bahnreform zum 1.1.1994 nicht der Deutschen Bahn AG, sondern dem Bundesseisenbahnvermögen, welches die DB Netz AG mit den Aufgaben des Unterhalts und Bahnbetriebs beauftragt hat.

Der Badische Bahnhof ist außerdem Sitz des Beauftragten (der Konzernleitung) für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet bei der Deutschen Bahn AG.

Streckenbeschreibung (1856–) 1913 bis 1983

Den Bahnhof Basel Bad Bf verlässt ein fünfgleisiges Streckenband in östliche Richtung mit folgenden Strecken: Die am 5.6.1862 bis Schopfheim eröffnete eingleisige Wiesentalbahn nach Lörrach–Zell (Wiesental), die ehemalige, ab 1913 in Betrieb befindliche zweigleisige Güterzugumgehung von Basel Bad Bf zwischen Basel Bad Bf und Abzw Grenzacher Horn sowie die bis zu dieser Abzweigstelle zweigleisige Hochrheinbahn. Die Güterzugumgehung unterquert in Höhe der Verschwenkung der Wiesentalbahn dieselbe, das Gleis Richtung Waldshut zusätzlich die Hochrheinbahn, so dass am Abzweig Grenzacher Horn niveaufreie Ein- und Ausfädelungen bestehen. Kurz danach verlässt die Strecke

den Kanton Basel-Stadt und damit die Schweiz und erreicht den Landkreis Lörrach. Allerdings verringert sich dort die Gleiskapazität von vier Gleisen auf eins. Über Grenzach und Rheinfeldern (Baden) wird nach ca. 22 Kilometern östlich von Schwörstadt der Landkreis Waldshut erreicht.

Westlich von Bad Säckingen liegt seit 1890 parallel zur Hochrheinbahn das Gleis der ebenfalls eingleisigen, seit 1913 elektrifizierten Wehratalbahn von Schopfheim nach Säckingen. Beide Gleise führten als eingleisige Strecke rund 3 Kilometer bis in den Bahnhof Säckingen, der 1913 vollständig elektrifiziert wurde. Die Wehratalbahn wurde am 23.5.1971 für den Personenverkehr stillgelegt (gleichzeitig der Güterverkehr zwischen Schopfheim und Wehr), zeitgleich endete der elektrische Betrieb. Damit zählt sie zu den ersten elektrifizierten Strecken der Deutschen Bundesbahn, die stillgelegt wurden. Die danach immer noch unter Spannung stehende Fahrleitung wurde nach einigen tragischen Unfällen im Sommer 1977 schließlich im Dezember 1977 abgeschaltet und 1978 zusammen mit den Masten demontiert. Die Turmmasten im Bahnhof Säckingen blieben bis Mitte der 1990er Jahre für eine kommende Elektrifizierung der Hochrheinbahn stehen. Der Güterverkehr zwischen Wehr und Bad Säckingen endete zum 31.8.1990, am 31.12.1994 wurden die Strecke endgültig stillgelegt und die Nebengleise sowie die Turmmasten (bis auf drei Masten) demontiert.

Zwischen dem Hp Laufenburg und dem Bf Laufenburg Ost liegt der 337 Meter lange, unter Denkmalschutz stehende Rappenstein-Tunnel, der schon beim Bau auf zwei Gleise ausgelegt wurde.

Über Albrück wird Waldshut erreicht, hier besteht auf der östlichen Bahnhofseite seit dem 18.8.1859 die erste Verbindung des deutschen mit dem schweizerischen Bahnnetz. Die Strecke Waldshut-Koblentz überquert den Hochrhein auf der ältesten, heute noch im Originalzustand in Betrieb befindlichen, von Robert Gerwig erbauten 130 Meter langen Gitterträgerbrücke.



Die Besonderheit im Vergleich zu vielen anderen Brücken ist, dass sie je hälftig im Eigentum von DB und SBB steht. Bis zur Inbetriebnahme der Basler Verbindungsbahn am 3.11.1873 mit der dortigen Rheinbrücke war dies der einzige Grenzübergang zur Schweiz zwischen Basel und Schaffhausen.

Im weiteren Verlauf der Strecke Richtung Schaffhausen wird der ebenfalls auf Doppelspur ausgelegte Aarberg-Tunnel (352 m) passiert.

Im Bahnhof (Ober-) Lauchringen zweigt der dritte Abschnitt der strategischen Bahn, die Strecke Richtung Immendingen, ab, die heute als Wutachtalbahn oder »Sauschwänzlebahn« jedem Eisenbahnfreund ein Begriff ist. Aus diesem Grund verzichten wir an dieser Stelle auf weitere Ausführungen.

Letzter größerer Bahnhof des hier zu betrachtenden Streckenabschnitts ist Erzingen (Baden). In Kilometer 345,8 wird nach rund 51 Kilometern im Landkreis Waldshut die deutsch-schweizerische Grenze erreicht.

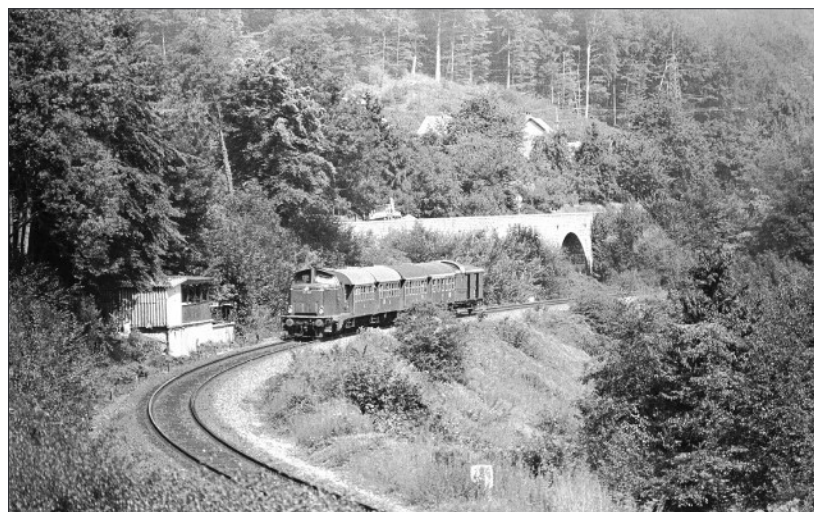
An größeren Kunstbauten weist die Strecke neben den beiden schon erwähnten

Tunnel fünf größere Eisenbahnüberführungen (Brückenbauwerke) auf:

- östlich von Albert-Hauenstein in km 315,82: Talbrücke Hauenstein über den Mühlbach (Spannbetonbrücke, Länge 65 m, Höhe 19,3 m)
- westlich von Albrück in km 317,54: Talbrücke über die Alb (Gewölbebrücke, Länge 44 m, Höhe 20,6 m, seit dem 29.11.2019 durch eine Spannbetonbrücke ersetzt)
- westlich Tiengen (Hochrhein) in km 329,94: Brücke über die Schlücht (Hohlkastenspannbetonbrücke, Baujahr 2010, Länge 37 m, Höhe 19,4 m)
- zwischen Tiengen (Hochrhein) und Lauchringen West in km 333,04: Viadukt über die Steina (Spitzbogengewölbebrücke, Länge 31 m, Höhe 19,9 m)
- östlich von Lauchringen in km 335,84: Fachwerkbrücke über die Wutach (Länge 55 m, Höhe 11,2 m). Diese seit 1909 eingebaute zweite Eisenbahn-Stahlgitterbrücke (die erste aus Schmiedeeisen erbaute Fachwerkbrücke bestand bis 1908) soll aufgrund von Materialermüdung 2024 durch eine neue eingleisige Stabbogenbrücke ersetzt werden.

▲ Nachdem 218 277 vom Bw Haltingen mit N 4224 Schaffhausen-Basel Bad Bf den Rappenstein-Tunnel verlassen hat, kommt sie am 10.9.1982 im damals eingleisigen Haltepunkt Laufenburg (Baden) zum Stehen.

Foto: Wolfgang Hugenschmidt



Streckenbeschreibung 1984 bis 1987

Erste Untersuchungen zum Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn zwischen Basel Bad Bf und Waldshut wurden bereits 1976 von der damaligen Bundesbahndirektion Karlsruhe veranlasst. Ergebnis war die Empfehlung zum zweiten Gleis Basel Bad Bf-Erzingen mit Elektrifizierung. Trotz aller positiven Stellungnahmen zu dem von allen Seiten als notwendig erachteten Ausbaus konnte keine Einigkeit über die Finanzierung erzielt werden. Obwohl die Strecke durch ein beidseits der Grenzen liegendes stark industrialisiertes Gebiet führt

▲ Am Steilufer des Hochrheins zwischen Schwörstadt und Beuggen fotografierte Wieland Proske am 29. August 1974 eine nicht identifizierte 212 mit N 5624 Waldshut-Basel Bad Bf.

Betriebsstellen und Tarifpunkte

Fußnoten siehe Seite 7

Bezeichnung	Betriebsstelle	Kilometer	Höhe ¹	Eröffnung	Stilllegung, LBT
Basel Bad Bf	Bf	270,69	263 m	13.9.1913 ²	
Landesgrenze CH/DE	-	273,24	264 m	4.2.1856	
Grenzacher Horn ³	Abzw	273,86	264 m	1.5.1913 ⁴	31.12.1994 ⁶
	Abzw	273,86	264 m	15.9.1913 ⁵	31.12.1994 ⁶
Grenzacher Horn ³	Hp	273,86	264 m	1919	26.9.1981 ⁷
Grenzach ⁸	Bf	275,59	262 m	4.2.1856	
Wyhlen ⁸	Bf/Hp	278,00	272 m	4.2.1856	
Herten (Baden)	Hp/Bf/Hp	281,78	275 m	9.11.1874	
Rheinfelden-Warmbach bei Rheinfelden	Hp	283,5	278 m	12.2027 ^{9, 10}	
→ <i>Badisch Rheinfelden</i>	<i>Umbenennung, ab 1.6.1901</i>				
→ <i>Rheinfelden (Baden)</i>	<i>Umbenennung, ab 1.6.1923</i>				
Beuggen	Bf/Hp	288,83	284 m	4.2.1856	
Niederschwörstadt	Bf	293,63	286 m	1873	
→ <i>Schwörstadt</i>	<i>Umbenennung, ab 1.3.1930 (nach anderer Quelle zum 16.10.1930)</i>				
Brennet	Bf/Hst	297,14	293 m	4.2.1856	
→ <i>Brennet (Rheintal)</i>	<i>Umbenennung, ab 20.5.1890 ¹¹</i>				
→ <i>Wehr-Brennet</i>	<i>Umbenennung infolge von Eingemeindung, ab 29.5.1988</i>				
Awanst Wehr ¹²	Awanst	299,34	292 m	21.3.1985	
→ <i>Awanst Wallbach</i>	<i>Umbenennung, ab 10.07.1987</i>				
Bad Säckingen-Wallbach	Hp	298,95	290 m	12.2027 ⁹	
Säckingen	Bf/Hp	302,38	292 m	4.2.1856	
→ <i>Bad Säckingen</i>	<i>Umbenennung, ab 1.6.1980</i>				
Murg (Baden)	Bf/Hp	307,89	298 m	30.10.1856	
Murg Gbf ¹⁴	Gbf	309,20	304 m	30.10.2000	
Laufenburg ¹⁵	Bf/Hp	311,21	313 m	30.10.1856	
→ <i>Kleinlaufenburg ¹⁶</i>	<i>Umbenennung, ab 1895</i>				
→ <i>Kleinlaufenburg Pbf</i>	<i>Umbenennung, ab 1.7.1914</i>				
→ <i>Laufenburg (Baden) ¹⁷</i>	<i>Umbenennung, ab 1.12.1930</i>				
Laufenburg	Gbf	312,47	318 m	30.10.1856	
→ <i>Kleinlaufenburg Güterstation, freigegeben für Reisezugverkehr, Umbenennung, ab 1.7.1914</i>					
→ <i>Laufenburg (Baden) Ost</i>	<i>Umbenennung, ab 1.12.1930</i>				
Albert-Hauenstein ¹⁸	Bf	315,65	333 m	15.6.1876	28.5.1983
Albbruck	Bf	317,88	324 m	30.10.1856	
Dogern	Hp/Bf/Hp	321,14	324 m	30.10.1856	
Waldshut West	Hp	324,66	341 m	12.2027 ⁹	
Waldshut	Bf	325,62	340 m	30.10.1856	
Waldshut Fahrhaus	Hp	327,43	342 m	¹⁹	22.5.1977
Tiengen	Bf	331,06	348 m	15.6.1863	
→ <i>Tiengen (Oberrhein) ²⁰</i>	<i>Umbenennung, ab 8.10.1933</i>				
→ <i>Tiengen (Hochrhein) ²¹</i>	<i>Umbenennung, ab 29.5.1983</i>				
Lauchringen West	Hp	334,10	359 m	11.12.2005	
Oberlauchringen	Bf	335,06	362 m	15.6.1863	
→ <i>Lauchringen</i>	<i>Umbenennung, ab 28.9.1980</i>				
Grießen	Bf	341,12	390 m	15.6.1863	
→ <i>Grießen (Baden)</i>	<i>Umbenennung, ab 4.10.1931</i>				
Erzingen (Baden)	Bf	345,55	401 m	15.6.1863	
Landesgrenze DE/CH ²²	-	345,76	401 m	15.6.1863	
nachrichtlich: Trasadgingen ²³	Hp	346,39	403 m	²⁴	

(1980: 137 757 Güterwagen im Empfang und Versand der Gütertarifpunkte zwischen Grenzach-Wyhlen und Waldshut) wurde der Ballungsraum Basel/Hochrhein von deutscher Seite nicht als solcher anerkannt, was maßgeblich daran lag, dass dieser im Ausland lag. Die vom Land Baden-Württemberg angedachte Finanzierung von 40 Mio. DM nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG) kam nicht zustande, da das GVFG nur für den SPNV in einem deutschen Verdichtungsraum anwendbar war.

Im Januar 1983 konnte nach einjährigen Verhandlungen Einigkeit über die Finanzierung erzielt werden: Das Land Baden-Württemberg übernahm 25 Mio. DM, der Landkreis Lörrach, die Gemeinde Grenzach-Wyhlen, die Stadt Rheinfelden (Baden) und der Landkreis Waldshut jeweils 5 Mio. DM sowie die Deutsche Bundesbahn 9 Mio. DM.

In elf Abschnitten wurde der zweigleisige Betrieb zwischen dem 27.5.1984 (Bad Säckingen-Murg (Baden), 6,6 km) und 2.6.1987 (Dogern-Waldshut, 4,5 km) aufgenommen. Dabei wurden die bis dahin personell besetzten Bahnhöfe Wyhlen, Herten und Schwörstadt zu unbesetzten Haltepunkten degradiert.

Der Abschnitt Murg (Baden)-Laufenburg (Baden) Ost (4,6 km) mit dem Rappenstein-Tunnel blieb eingleisig, um größere Ausbaumaßnahmen einzusparen, da der vorgesehene Fahrplan auch so gefahren werden konnte.

Der zweigleisige Ausbau der 55 Kilometer langen Strecke erforderte nur auf 38 Kilometer den Neubau des zweiten Gleises, da in 13 Bahnhöfen bereits zwei oder mehr Gleise verlegt waren. Auch konnte der Abschnitt der Wehratalbahn westlich von Bad Säckingen als zweites Gleis eingebunden werden. Die Bahn war einschließlich Brücken und Tunnel bereits beim Bau vorausschauend für zweigleisigen Betrieb trassiert worden, allerdings nur für einen Gleisabstand von 3,50 Meter. Heute vorgeschrieben sind 4,00 Meter, der Ausbau erfolgte mit einer Ausnahmegenehmigung auf 3,75 Meter. Durch den Ausbau konnte die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 auf 140 km/h erhöht werden. Interessant ist, dass der Ausbau bei vollem Bahnbetrieb unter dem »rollenden Rad« erfolgte, unter Zuhilfenahme von Hilfs-

Die eingeschränkten Fotografiemöglichkeiten des Steina-Viaduktes nutzte am 16.9.2019 Claus Linke erfolgreich für die Aufnahme der seltenen Bauform einer Spitzbogenbrücke, Detailfoto rechts: der Schlussstein.





Streckenbeschreibung 1987 bis 2020

Die Güterzugumfahrung des Basler Badischen Bahnhofs zur Abzweigstelle Grenzacher Horn wurde am 13.9.1994 stillgelegt, die Gleise blieben aber (ausschließlich auf Schweizer Staatsgebiet) bis heute liegen.

Der überregionale Güterverkehr über die Waldshuter Rheinbrücke wurde am 2.6.1991 eingestellt (der übrige Güterverkehr folgte 2001). Zum 30.5.1999 übernahm die SBB den Betrieb auf der zum gleichen Zeitpunkt elektrifizierten Strecke, nachdem die Rheinbrücke saniert war. Die Fahrleitungsanlage entspricht der Bauart SBB und kam in Waldshut ausschließlich auf Gleis 5 zur Anwendung, das betrieblich als Bahnhofsgleis des Bahnhofs Koblenz behandelt wird. Zur Anwendung kam dabei der sogenannte SBB-Fahrleitungs-Zickzack SBB ± 20 cm. Er ist wegen der vielen Tunnel in der Schweiz und der damit verbundenen besseren Ausnutzung des Lichtraumprofils kleiner als der DB-Fahrleitungs-Zickzack mit ± 40 cm. Aus diesem Grund können deutsche Elektrofahrzeuge in der Schweiz trotz gleichem Stromsystem nur mit einem (zweiten) SBB-Pantographen verkehren. Eine Weichenverbindung mit Spitzkehre zum deutschen Netz für Notfälle und Instandhaltungsmaßnahmen besteht noch.

Am Abzw Grenzacher Horn verlässt 218 285 vom Bw Haltingen mit ihrem Nahgüterzug aus Rheinfelden (Baden) die Hochrheinbahn und wechselt auf die Güterumgehung von Basel Bad Bf in Richtung Einfahrgruppe A von Basel Bad Rbf. Wolfgang Hugenschmidt war am 5.8.1982 zur Stelle.

brücken, Bauweichen und besonderen Signalanlagen. Schienenersatzverkehr war damals in diesem Zusammenhang noch ein Fremdwort...

Ab dem Fahrplanwechsel vom 31.5.1987 verkehrten die Nahverkehrszüge zwischen 5 und 20 Uhr im Stundentakt, zum Halbstundentakt in den Morgen-, Mittag- und Abendstunden verdichtet. Der Neubau weiterer Verkehrshalte wurde aus betrieblichen Gründen auf die Zeit nach der Elektrifizierung verschoben. Auftrieb hatten die Elektrifizierungspläne durch den Verzicht auf den Ausbau

des Hochrheins für den Schiffsverkehr erhalten. Die seit 1929 bestehenden Pläne zur Schiffbarmachung des Hochrheins wurden in den 1950er Jahren reaktiviert. Das »Projekt 1961« schloss die Umgehung des Rheinfalls durch Schleusen und einen linksrheinischen Tunnel ebenso ein, wie die Umgehung oder den Neubau bestehender Flusskraftwerke. Langanhaltende Proteste der Hochrheinbewohner und auch von DB und SBB bewirkten Ende der 1980er Jahre die endgültige Aufgabe dieses Projektes.

Anmerkungen zu Betriebsstellen und Tarifpunkte

- ¹ Höhenangaben ü. M., soweit bekannt
- ² neuer Badischer Bahnhof in Basel anstelle des alten Bahnhofs von 20.2.1855 bei der heutigen Messe
- ³ früher auch als Grenzacherhorn bezeichnet, nachgewiesen in Bahnplan von 1931
- ⁴ Gleis Grenzacher Horn–Weil (Rhein)–Basel Bad Rbf, Gruppe A
- ⁵ Gleis Basel Bad Rbf, Gruppe F–Grenzacher Horn
- ⁶ Abzw aufgehoben zum 13.9.1994.
- ⁷ Erste Haltestelle, die auf der Strecke seit ihrer Inbetriebnahme aufgelassen wurde
- ⁸ Am 1.1.1975 entstand aus den beiden selbstständigen Gemeinden Grenzach und Wyhlen im Zuge der baden-württembergischen Gemeindeform die heutige Gemeinde Grenzach-Wyhlen; die Bahnhofsbezeichnungen wurden bis heute beibehalten. Grenzach-Wyhlen ist die am weitesten entfernte Gemeinde von der Bundes- bzw. Landeshauptstadt Berlin bzw. Stuttgart.
- ⁹ Eröffnung geplant Dezember 2027
- ¹⁰ Im Fahrplan 31.5.–26.9.1987 war der Hp ohne ausgewiesene Halte bereits enthalten, da er bei Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus mit Einführung des Stunden-/Halbstundentakts in Betrieb gehen sollte.
- ¹¹ Nach Eröffnung der Wehratalbahn erhielt der Bahnhof Brennet den Zusatz »Rheintal« zur Unterscheidung vom Hp Brennet (Wehratal) an der neuen Bahnstrecke.
- ¹² Einrichtung im Zusammenhang mit dem Bau des zweiten Gleises unter Einbezug des Streckengleises der ehemaligen Wehratalbahn
- ¹³ Ausbau der Weiche am 4.8.2001
- ¹⁴ Ehemalige Anschlussstelle der Fa. H. C. Starck, im Zuge des zweigleisigen Ausbaus »Laufenburg« zum Güterbahnhof mit öffentlicher Ladestelle mit Anschlussgleisen neu eingerichtet
- ¹⁵ »Laufenburg« nach dem schweizerischen Ort am linken Rheinufer, damit bekam die Schweiz ihren »dritten« Bahnanschluss, wenn auch mit Fußweg über die Rheinbrücke.
- ¹⁶ »Kleinlaufenburg« nach der badischen Siedlung
- ¹⁷ im Volksmund als Westbahnhof bezeichnet
- ¹⁸ Bahnhof der beiden Gemeinden Albert (ab 1.10.1936 zu Albrück) und Hauenstein (ab 1.1.1971 zu Laufenburg), bis zum 31.12.1971 war die Stadt Hauenstein die bis dahin kleinste Stadt Deutschlands, mit heute unter 100 Einwohnern.
- ¹⁹ Gebäude und Siedlung »Beim Fahrhaus« und Lonza-Werk (Düngemittelfabrik). Hp für Mitarbeiter des ab 1913 bestehenden Lonza-Werkes. Frühester vorliegender Nachweis ist der Winterfahrplan 1933/34, gültig ab 8.10.1933, ein weiterer Nachweis datiert vom 29.9.1963
- ²⁰ Offizieller Name bis 2.9.1964 Tiengen (Oberrhein). Im 19. Jahrhundert zählte der Abschnitt des Rheins zwischen Konstanz und Basel zum Oberrhein. Die Änderung des Zusatzes im Bahnstammsnamen erfolgte erst zum 29.5.1983.
- ²¹ Am 1.1.1975 wurden die beiden Städte Waldshut und Tiengen zur neuen Stadt Waldshut-Tiengen vereinigt, die alten Bahnhofsbezeichnungen wurden dabei beibehalten.
- ²² Die in Wikipedia im Artikel Hochrheinbahn angegebene Grenze BEV/DB Netz westlich von Erzingen ist falsch, diese Grenze ist identisch mit der Staatsgrenze.
- ²³ Hp auf Schweizer Gebiet, seit 6.10.2013 ist der Hp Bahnhofsteil von Erzingen.
- ²⁴ Trasadungen war bei Eröffnung der Strecke Waldshut - Konstanz am 15.6.1863 und im Kursbuch Winter 1947/1948 (5.10.1947 - 8.5.1948) noch keine Betriebsstelle, erster vorliegender Nachweis ist das Kursbuch Winter 1948/49, gültig ab 3.10.1948.

Der Fernverkehr auf der Hochrheinbahn

Die Deutsche Bundesbahn führte zum Sommerfahrplan 1958 (gültig ab 1.6.1958) eine neue direkte Eilzugverbindung von Freiburg (BrsG) Hbf über Basel Bad Bf und Lindau Hbf nach München Hbf ein. Ein weiteres Zugpaar verkehrte ab dem Sommerfahrplan 1977 (gültig ab 22.5.1977). Diese Züge verließen Basel Bad Bf gegen 7 Uhr bzw. 12 Uhr (zweites Zugpaar) und waren über drei Jahrzehnte eine Konstante im südbadischen Zugangebot. In einigen Fahrplanabschnitten war die zweite Verbindung auch als Kurswagenverbindung dargestellt.

Ab 2.6.1985 verkehrten die beiden Zugpaare unter denselben Zugnummern (2163 und 2167) mit gleichen Fahrzeiten als D-Züge.

Das Aus für die beliebten Direktverbindungen brachte ausgerechnet das erste Gesamtdeutsche Kursbuch zum 2.6.1991. Angeboten wurden Eilzüge nur bis Lindau, Weiterfahrt nach München sogar mit zum Teil einem weiteren Umstieg. Später ergänzten Eilzüge bis Kempten das Angebot, die später zu RE mutierten.

Auf der anderen Seite war nach der Elektrifizierung eine IR-Linie Basel Bad Bf–Lindau–München vorgesehen, die aber bekanntlich nie realisiert wurde. Auch ein Einsatz des Diesel-ICE (ICE TD, Baureihe 605) wurde nie ernsthaft geprüft.

Einen kräftigen Schub im Angebot brachte dafür zum Sommerfahrplan 2001 (gültig ab 10.6.2001) die Einführung der bis heute verkehrenden schnellen InterRegioExpress-Züge Basel Bad Bf–Friedrichshafen–Ulm Hbf. Sie werden überregional auch von südbadischen Reisenden Richtung München genutzt, um sich Umstiege in Stuttgart und Karlsruhe bzw. Mannheim zu ersparen.

Im Güterverkehr hatte die Hochrheinbahn früher eine sehr große Bedeutung. Zuerst musste der gesamte Verkehr Deutschland–Schweiz über Waldshut und die Koblenzer Rheinbrücke geleitet werden. Mit der Industrialisierung siedelten sich große Betriebe an, die u. a. die Energie aus den zahlreichen Laufwasserkraftwerken des Rheins bezogen. Schwerpunkte waren Grenzach (Chemie), Wyhlen (Maschinenbau), Rheinfelden (Chemie, Aluminium), Murg (Chemie, Metallurgie), Albbruck (Papier) und Waldshut (Chemie, Metallurgie, Möbel). Im Zuge von MORA C wurde (außer Grenzach und Rheinfelden) sämtlicher Güterverkehr eliminiert. Zwischen Rheinfelden und Erzingen gibt es auf 60 Kilometern keine Güterverkehrsstelle mehr – wenn man von Wehr-Brennet absieht. Hier blieben die Güterverkehrsanlagen erhalten, sie werden im Bedarfsfall für Trafo-Transporte von und zu den Kavernenkraftwerken in Wehr und Bad Säckingen noch benötigt. Die Zugangsweiche zu diesen Gleisen wurde ausgebaut und durch eine »zungen- und herzstücklose Anbindung« ersetzt, eine Art Weiche ohne Weichenzungen und Herzstück. So kann in kürzester Zeit im Bedarfsfall eine Verbindung zum Hauptgleis hergestellt werden.

Im Jahr 2000 wurde Murg Gbf für die Holzverladung neu errichtet.

Im überregionalen Güterverkehr wurden planmäßig 1 800 Tonnen-Kohle- und Mineralölzüge in Richtung Schaffhausen und Konstanz gefahren, bespannt mit Dampflokomotiven der Baureihe 44, später mit V 200. Die Baureihe 44 war im Bw Haltingen bis zum Sommer 1965 stationiert.

Während der Elektrifizierung der Schwarzwald- und Gäubahn wurden von 1972 bis 1975 zusätzlich zahlreiche Umleiter-Güterzüge über die Hochrheinbahn gefahren. Danach endete der Güterverkehr mit schweren Durchgangsgüterzügen.

- ▼ Glück hatte Michael Volgmann am 3.4.1988, als ihm auf Schweizer Staatsgebiet bei Thayngen (östlich von Schaffhausen) 218 305 (Bw Haltingen) mit D 2164 Lindau Hbf–Singen (Hohentwiel)–Basel Bad Bf begegnete. An diesem Tag wurde dem Stammwagenpark (die letzten vier Wagen) noch drei Reisezugwagen nicht bekannter Bestimmung in drei unterschiedlichen Farben beige stellt. Bei dem fünften Wagen handelt es sich um einen von noch fünf in Lindau und München vorhandenen 2. Klasse-Abteilwagen (Bm²³⁴) in der Pop-Farbgebung der frühen 1970er Jahre, die auch in den City-D-Zügen (DC, 1973–1978) liefen. Ihr Einsatzgebiet waren u. a. die D-Züge zwischen Lindau und Basel Bad Bf.



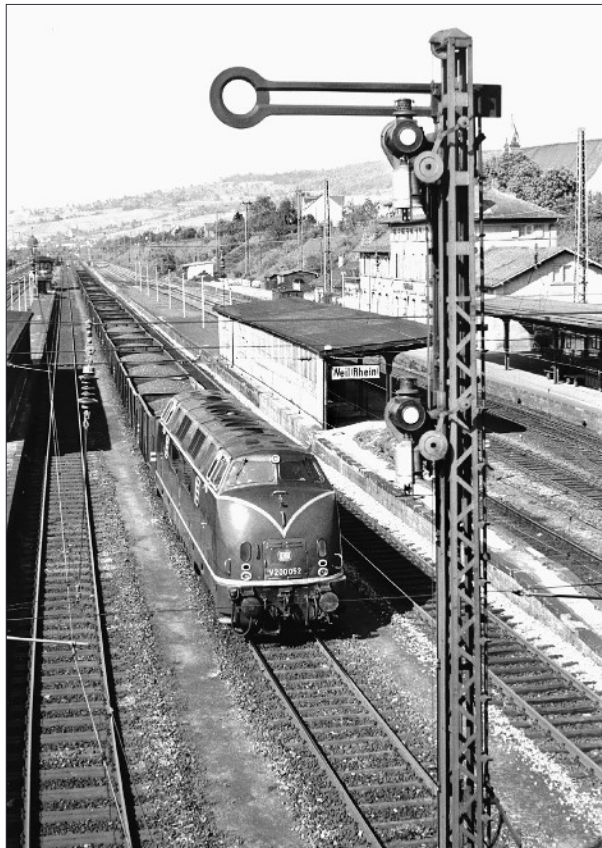
Am 30.10.2000 wurde auf dem bislang eingleisig betriebenen Streckenabschnitt Murg (Baden)–Laufenburg Ost das zweite Gleis in Betrieb genommen. Bereits 1905 war als überhaupt erster Abschnitt der Hochrheinbahn dieser Abschnitt bis Laufenburg zweigleisig ausgebaut worden. Während der Rezession in den 1920er Jahren wurde das zweite Gleis aber schon wieder außer Betrieb genommen. Ein 1,1 Kilometer langer Abschnitt des zweiten Gleises diente fortan vom Bf Murg (Baden) aus als Anschlussgleis der Firma H. C. Starck in Laufenburg-Rhina. Dieses Anschlussgleis wurde erst 2000 wieder Teil des zweiten Streckengleises, gleichzeitig wurde die Betriebsstelle Murg Gbf mit neuem Ladegleis (Holzverladung) und den zwei bestehenden Anschlussgleisen zur Firma H. C. Starck eingerichtet. Während der östliche Anschluss mittlerweile gekündigt wurde, existiert der westliche Anschluss noch, wird aber nur sehr selten bedient. Die Bedienung des Ladegleises erfolgt bedarfsweise von Rheinfelden aus.

Der Rappenstein-Tunnel wurde mit großem Aufwand zur Aufnahme des zweiten Gleises umgebaut. Um das Tunnelprofil für das zweite Gleis optimal zu nutzen, wurde die Trasse abgesenkt und eine feste Fahrbahn mit Y-Schwellen verlegt. Der neue Bahnsteig des Gleises Basel-Waldshut am Hp Laufenburg (Baden) wurde auf der alten Stützmauer zum Rhein hin aufgesetzt.

Im Rahmen des zweigleisigen Ausbaus wurde 2000/2001 die Strecke für den Neigezugbetrieb hergerichtet. Unter der auch als gleisbogenabhängige Wagenkastensteuerung genannten Technik versteht man das Neigen der Wagenkästen gegenüber ihrem Fahrwerk zur Kurveninnenseite. Das reduziert die empfundene Seitenbeschleunigung. Die Neigetechnik erlaubt schnelleres Durchfahren von Gleisbögen, mit höherer als sonst zulässiger Seitenbeschleunigung, was als »bogenschnelles Fahren« bezeichnet wird. Voraussetzung dafür waren eine Erhöhung des Bremswegabstands auf 1 000 m (teilweise schon vorher vorhanden), Einbau von Balisen (zur Überbrückung der PzB) sowie die Änderung von Bahnübergangs-Einschaltpunkten. Diese zusätzlichen Ausbaumaßnahmen erlaubten die Erhöhung der Strecken höchstgeschwindigkeit von bisher nur abschnittsweise zugelassenen 140 km/h auf allgemein 160 km/h für alle Züge und wurden zum 6.11.2000 abgeschlossen und dem Betrieb übergeben. Die dadurch möglichen Fahrzeitverkürzungen um bis zu 15 Minuten wurden zum Fahrplanwechsel am 10.6.2001 in die Fahrpläne eingearbeitet.

Das ESTW in Waldshut, von der Betriebszentrale in Karlsruhe fernbedient, ging abschnittsweise zwischen dem 3. und 7.9.2001 in Betrieb. An das ESTW angeschlossen sind Bereichsrechnerräume (ESTW-A) in Grenzach, Rheinfelden,

▶ V 200 052 (Bw Villingen) übernahm am 3.5.1967 in Weil (Rhein) einen Kohlenzug, den sie über das Gütergleis der Gegenrichtung (Grenzacher Horn–Weil (Rhein)–Basel Bad Rbf, Gruppe A) in Richtung Waldshut und Singen beförderte. Ausnahmsweise erfolgte an diesem Tag die Ausfahrt zur Fahrt auf dem Gegengleis (des Streckengleises Grenzacher Horn–Weil (Rhein)–Basel Bad Rbf) auf Befehl. Mitte der 1970er Jahre wurde dieses Streckengleis zur eingleisigen Strecke umgewandelt, die Rückumwandlung fand anlässlich des zweigleisigen Ausbaus des Abschnittes Grenzacher Horn–Grenzach zum 30.5.1985 statt. Foto: Wieland Proske



Dg 7114 nS u Df (60,1)
Dg 7118 (60,1)
Basel Bad Rbf-Waldshut-Singen/Htw-Radolfzell Gbf

Dg 7122 B (60,5)
Basel Bad Rbf-Waldshut-Schaffhausen Bad Bf-Singen/Htw

Last 1400 t 44 Mindestbr

Zlok 44

		7114		7118		7122 B	
1	2	4	5	4	5	4	5
0,0	Basel Bad Rbf (Gr F)	3 17		6 13		9 33	
4,2	60 Abzw Grenzacher						
273,8	Horn Hpu A 274,2	25		21		41	
275,6	Grenzach	27		23		43	
278,0	Wyhlen	30		26		46	
281,7	Herten (Baden)	34		30		9 50	
285,2	Rheinfelden (Baden) ..	38		35	9 57	10 02	
288,8	Beuggen	42		40		08	
293,6	Schwörstadt	46		44		12	
297,1	65 Brennet (Rheintal)	50		48		18	
302,3	Säckingen	55		53	10 24	30	
307,8	Murg (Baden)	4 01	7 01	7 09		38	
312,4	Laufenburg (Baden) Ost	08		17		46	
315,6	Albert-Hauenstein	12		21		50	
317,8	Albbruck	15		24		53	
321,1	Dogern	18		27		56	
325,6	40 Waldshut	4 26	32	35	46	11 04	12 03
331,0	Tiengen (Oberrhein)...		40		54		10
335,0	Oberlauchringen		45		59		16
341,1	65 Grießen (Baden)		55		8 09		26
345,6	Erzingen (Baden)	5 02	5 13	8 16	34	12 34	53
348,8	Wilchingen-Hallau		5 19		8 40		12 59

Wehr-Brennet, Laufenburg Ost und Erzingen. Das ESTW ist für die Steuerung der Hochrheinstraße zwischen Basel Bad Bf (ausschließlich) und Erzingen (einschließlich) zuständig. Damit einher ging die Umwandlung der besetzten Bahnhöfe Wehr-Brennet, Bad Säckingen, Murg (Baden) und Laufenburg (Baden) Ost zu unbesetzten Haltepunkten. Im Bereich von Murg Gbf besteht seitdem auch ein Gleiswechsel für Reisezüge.

Zur Umfahrung (»Bypass«) des überlasteten Schweizer Streckenabschnittes Pratteln–Stein-Säckingen im Süd-Nord-Güterverkehr wurde 1993 eine Machbarkeitsstudie von DB und SBB erstellt. Hierin wurde ein zusätzlicher Rheinübergang zwischen Grenzach und Bad Säckingen unter Einbezug der Hochrheinbahn untersucht. Ende 2002 kündigten DB und SBB an, auf dieser Grundlage die Möglichkeiten für den kapazitiven Ausbau im Raum Basel zu

vertiefen. 2008 wurden die Pläne nach heftigen Protesten auf der deutschen Seite offiziell aufgegeben. Offiziell bestätigt wurde dies zuletzt bei der digitalen Bürgerinformation als Gemeinschaftsveranstaltung von DB und Landkreisen am 15. und 16.6.2020. Der Abschnitt Erzingen–Schaffhausen wurde bereits 2013 im Rahmen des von der Schweiz bestellten S-Bahn-Ausbaus Schaffhausen elektrifiziert (Kostenträger Schweiz) und vollständig zweigleisig ausgebaut (Kostenträger Deutschland).

▲ Auszug aus dem Buchfahrplan, gültig ab 29.5.1960 mit von Dampflokotiven der Baureihe 44 gezogenen Durchgangsgüterzügen von Basel Bad Rbf über Waldshut und Schaffhausen nach Singen (Hohentwiel) bzw. Radolfzell. Sammlung Manfred Denz



◀ 611 549/049 hat am 26.10.2010 soeben als IRE 3130 Singen (Hohentwiel)–Basel Bad Bf den Bahnhof in Crenzach auf Gleis 1 verlassen. Auf Gleis 3 steht die Übergabe mit 294 594 (Werk Haltingen), die Lz aus Rheinfelden kam, um in Crenzach Wagen abzuholen und nach Rheinfelden zu bringen. Dort werden die Wagen der Übergabe über Crenzach nach Basel Bad Rbf beige stellt. Vorne rechts der mittlerweile stillgelegte Anschluss ins Werk der BASF (früher Ciba-Geigy). Peter Schopp war vor Ort dabei.



▲ Im Zuge von Elektrifizierung und zweigleisigem Ausbau Erzingen–Schaffhausen war der dortige Streckenabschnitt gesperrt. Zur Unterstützung kam 218 481 leihweise aus Ulm zum Werk Haltingen. Am 28.4.2012 zog sie am ehemaligen Abzw Grenzacher Horn den RE 20713 Basel Bad Bf–Erzingen (Baden) und passierte dabei die in diesem Bereich auf deutschem Gebiet gelegenen, abgebauten Gleise der Güterumfahrung Basel Bad Bf.
Foto: Peter Schopp

Digitale Bürgerinformation über Ausbau und Elektrifizierung am 15. und 16.6.2020

Diese Informationsveranstaltungen fanden umständehalber (Corona) in digitaler Form statt, als Live-Stream mit Chat-Funktion für Fragen und Antworten. Als eine der wenigen positiven Auswirkungen der Corona-Pandemie ermöglichte diese Art von Vorstellung auch die Teilnahme, also einen »barrierefreien« Zugang, von weiter entfernt wohnenden Interessierten. So auch dem Autor, dessen persönliche Meinungsbildung hier kurz wiedergegeben wird.
Diese Veranstaltungen wurden am 15.6.2020 von Waldshut aus für den gleichnamigen Landkreis und am 16.6.2020 von Rheinfelden aus für den Landkreis Lörrach übertragen. Vertreter der Landkreise, von DB Netz AG und

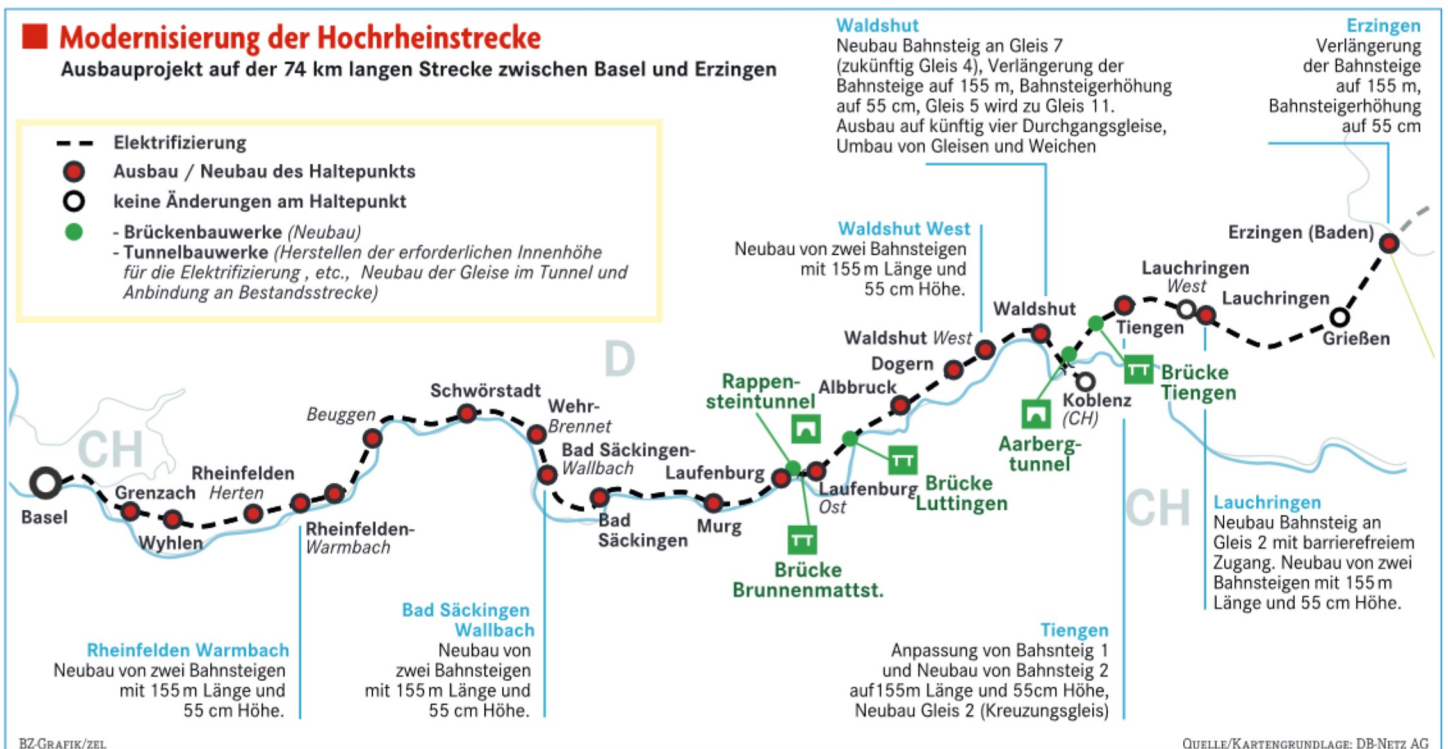
am 16.6.2020 zusätzlich vom Kanton Basel-Stadt stellten das Projekt vor und beantworteten live Fragen der Bürgerinnen und Bürger.
Einen überaus kompetenten Auftritt in der Veranstaltung am 16. Juni hatte der Schweizer Politiker Alain Groff, Leiter Mobilität beim Basler Bau- und Verkehrsdepartement (entspricht einem deutschen Landesverkehrsministerium), dies erlebt man leider von deutschen Politikern häufig nicht.
Das Elektrifizierungsprojekt erlebte 2017 einen Neustart, der nun auch weitere Ausbauten für die Durchführung des geforderten Fahrplankonzeptes gestattet. Beim Abschnitt Basel Bad Bf (ausschließlich)–Grenzach (4 km) handelt es sich schließlich auch um die einzige nichtelektrifizierte Strecke mit Reisezugverkehr in der Schweiz.
Das Fahrplankonzept sieht halbstündlich verkehrende IRE-Verbindungen abwech-

selnd nach Friedrichshafen (–Ulm) und Konstanz–St. Gallen vor. Auch die Regionalbahnen verkehren halbstündlich zwischen Basel Bad Bf und Waldshut, sie werden nach Koblenz durchgebunden. Zwischen Waldshut und Erzingen fahren neben den IRE nur einzelne Regionalbahnen (siehe weiter unten die Ausführungen zum Hp Grießen). Nach Inbetriebnahme des »Herzstückes« der Regio-S-Bahn Basel (unterirdische Verbindung Basel Bad Bf–Basel SBB ohne Fahrtrichtungswechsel in Basel Bad Bf durch Ausfahrt Richtung Norden, Zeithorizont 2035) wird die Regionalbahn in die trinationale S-Bahn Basel mit Laufweg vom schweizerischen Laufen über Basel SBB–Basel Bad Bf–Waldshut–Koblenz integriert. Großen Wert wurde bei der Planung auf gute Anschlüsse in Basel Bad Bf an die Wiesentalbahn Richtung Lörrach gelegt.

Auf Basis des neuen GVFG werden zwischen 75 und 90 % der Kosten von 290 Mio. Euro übernommen.
Die Ausbaustrecke wurde in vier Planfeststellungsabschnitte unterteilt: Basel–Grenzach (Schweiz), Grenzach–Schwörstadt (Landkreis Lörrach), Wehr-Brennet–Waldshut und Waldshut–Erzingen (beide Landkreis Waldshut).
Angestrebt wird der Beginn des Planfeststellungsverfahrens vor dem 6.12.2020 beim Regierungspräsidium Freiburg, danach ist für das Planfeststellungsverfahren allgemein das Eisenbahn Bundesamt (EBA) zuständig. Anscheinend empfindet dies die DB als nachteilig, eine Begründung wurde nicht gegeben. Der Beginn der Bauarbeiten soll 2025 erfolgen, die Inbetriebnahme ist für Dezember 2027 geplant.
Dabei soll nur, wo unbedingt nötig und auf kurzen Abschnitten, Schie-

■ Modernisierung der Hoahrheinstrecke

Ausbauprojekt auf der 74 km langen Strecke zwischen Basel und Erzingen



BZ-GRAFIK/ZEL

QUELLE/KARTENGRUNDLAGE: DB-Netz AG

nenersatzverkehr eingerichtet werden. Sperrungen sollen vorzugsweise in Tagesrandlagen und nachts erfolgen. Der Baustellenverkehr soll, wann immer möglich, per Bahn abgewickelt werden – alles unter dem Gesichtspunkt der überlasteten Straßen, die die Mitarbeiter des Projekts bei der Wahrnehmung von Terminen schon selbst erfahren mussten. Mit Beginn der Elektrifizierungsarbeiten wird ein Gleiswechselbetrieb zwischen Basel Bad Bf und Grenzach eingerichtet, der auch nach Beendigung der Bauarbeiten beibehalten wird, um grenzüberschreitenden SEV zu vermeiden. Zwischen Rheinfeldern und Albrück sind keine weiteren Überleitstellen geplant.

Trotz aller Beteuerungen, dass das Thema Bypass nicht mehr aktuell sei, war das Thema bei den Fragen der Bürgerinnen und Bürger sehr präsent. Alle Beteiligten waren der Überzeugung, dass der Güterverkehr bei den Ausbauplänen keine Rolle spielt, zumal das Land Baden-Württemberg ausschließlich den Personenverkehr mit dieser Maßnahme fördert. Es sollen keine kapazitätserhöhenden Maßnahmen für den Güterverkehr umgesetzt werden. Durch den engen Taktverkehr gäbe es auch keine Spielräume für Güterzüge. Weiterhin bleibt der Rappenstein-Tunnel für Containerzüge aufgrund seines eingeschränkten Profils unpassierbar. Als ein weiteres Hindernis für schweren Güterverkehr wurde die große Steigung westlich von Schaffhausen angesehen (siehe dazu aber die Angaben zum früheren Güterverkehr im Kasten auf Seite 8). Auf der anderen Seite wurde der freie Netzzugang betont, der auch den Güterverkehr beinhaltet. Durch den geplanten Ausbau der linksrheinischen französischen Strecke Basel SBB–Strasbourg gäbe es aber keinen Grund für überregionalen Güterverkehr auf der Hochrheinbahn.

Die beiden Veranstaltungen wurden überaus positiv aufgenommen. Der Autor hat eigentlich nur einen selbstkritischen Blick (aus Sicht der DB AG) in die jüngere Vergangenheit vermisst. Obwohl von den aktuell Handelnden niemand (mehr) die Verantwortung für den radikalen Rückbau der Infrastruktur beim zweigleisigen Ausbau Basel Bad Bf–Waldshut hat, wäre ein entsprechender Hinweis im Sinne einer offenen Kommunikation wünschenswert gewesen. Keine Erwähnung fand auch die Tatsache, dass die früher bestehenden und rückgebauten Kreuzungsbahnhöfe Tiengen und Lauchringen nun wieder aufwändig hergestellt werden müssen. Obwohl die Beantwortung aller Fragen bei den Veranstaltungen zugesagt wurde, wartet der Autor heute immer noch auf eine Antwort.

Geplante Maßnahmen

- Die Elektrifizierung der zweigleisigen Strecke beinhaltet auch die Überspannung von je zwei zusätzlichen Bahnhofsgleisen in Rheinfeldern und Waldshut sowie der beiden zweiten Gleise in Tiengen und Lauchringen. Die Angabe von 130 Kilometer im Projekt bezieht sich somit nur auf die reinen Streckengleise.
- Der ganze Bahnhof Waldshut wird mit dem SBB-Fahrleitungs-Zickzack ausgerüstet.
- Die Stromversorgung erfolgt über das Unterwerk Haltingen via Basel Bad Bf, zusätzlich wird in Tiengen ein neues Unterwerk gebaut.
- Die Fahrleitung wird mit einzeln stehenden Stahlmasten (auch in Bahnhöfen) ausgeführt.
- An der Staatsgrenze bei Grenzach gibt es eine elektrische Kuppelstelle ohne stromlosen Abschnitt zwischen dem

bestehenden Fahrleitungsnetz der DB in Basel Bad Bf auf schweizerischem Gebiet und dem künftigen Netz der Hochrheinbahn auf ausschließlich deutschem Gebiet. Hier wird ein Stromzähler eingebaut, um eine »zolltechnische« Abfertigung des grenzüberschreitenden Stroms zu ermöglichen (Zolltarif Code 2716.0000 Strom, elektrischer). Auslöser der Zollproblematik war 1999 die Elektrifizierung Waldshut–Koblenz.

- An den Staatsgrenzen auf der Rheinbrücke Waldshut–Koblenz (Rheinmitte) und im Erzinger Bahnhofsteil Trasdungen (schon auf Schweizer Gebiet) werden kurze, nicht schaltbare stromlose Abschnitte als Trennstellen zwischen deutschem und Schweizer Stromnetz installiert.
- Um eine einwandfreie, dem Zoll genügende Berechnung des grenzüberschreitenden Stromes zu ermöglichen, werden die Fahrleitungssysteme zwischen Basel Bad Bf und Weil am Rhein, Basel Bad Rbf (auf Stadtgebiet Weil am Rhein) und Lörrach sowie Stetten in Zukunft dementsprechend nachgerüstet.
- Der Ausbau des Rappenstein-Tunnels erfolgt mittels nochmaliger Tieferlegung im westlichen Portalbereich, beginnend unmittelbar östlich eines bestehenden Bahnübergangs am Hp Laufenburg (Baden). Dabei muss das Tunnelprofil im oberen Bereich der »Gefällstrecke« vergrößert werden. Zum Einsatz gelangen feste Stromschielen als Fahrleitung. Im Aarberg-Tunnel wird das elektrifizierte Streckengleis in die Tunnelmitte verlegt, dadurch entfallen hier besondere Maßnahmen.
- Einzelne Straßenüberführungen erfordern einen Neubau derselben oder aber Gleisabsenkungen mit vorgelagerten Gleisrampen.
- Die Streckenhöchstgeschwindigkeit bleibt bei 160 km/h. Es kommen künftig keine Züge mit Neigetechnik mehr zum



IRE 3065 Basel Bad Bf–Singen (Hohentwiel) mit 612 053 im neuen, seit 2018 geltenden Design von »bwegt«, der Dachmarke des ÖPNV in Baden-Württemberg. Im Hintergrund die Neubauten am Konzernsitz der Pharmafirma Hoffmann-La Roche in Basel. Die Durchfahrt in Grenzach fotografierte am 20.7.2020 Manfred Denz.

▶ Am 29.8.1974 hat 212 192 vom Bw Haltingen mit N 7785 Basel Bad Bf– Rheinfeldern (Baden) gerade Basel verlassen. Rechts das elektrifizierte Gleis der Wiesentalbahn. Foto: Wieland Proske

Einsatz. Durch eine höhere Beschleunigung kommt es trotz neuer Haltepunkte zu keinen Fahrzeitverlängerungen; gezielte Ausbauten in den Bahnhöfen ermöglichen schnellere Ein- und Ausfahrten.

- Das Projekt spricht vom zusätzlichen Einbau von Weichen. Die Anfrage nach Details blieb unbeantwortet.

- Ausbau aller bestehenden bzw. neuen Bahnsteige auf eine Bahnsteiglänge von 155 m bei einer Bahnsteighöhe von 55 cm, die bei einem Fahrgastwechsel größer 1 000 Personen pro Tag barrierefrei über Personenunterführungen oder Aufzugsanlagen erreicht werden können. In Griessen (Baden) werden wegen des geringen Fahrgastwechsels (derzeit halten hier insgesamt nur drei Züge) keine Ausbauten vorgenommen. Der Bahnhof liegt weit ab der Ortschaft, die mit Bussen gut erschlossen ist. Durch die geringen Zugzahlen zwischen Lauchringen und Erzingen spart man sich zwischen Waldshut und Erzingen den zweigleisigen Ausbau.

- Neubau Haltepunkt Bad Säckingen-Wallbach (siehe Kasten auf Seite 6).

- Neubau Haltepunkt Waldshut West.

- In Waldshut erfolgt der Neubau eines Außenbahnsteiges am heutigen Gleis 7 (zukünftig Gleis 4), das Gleis erhält eine durchgehende Fahrstraße in Richtung Koblenz. Das jetzige Gleis 5 in Richtung Koblenz wird neu das Gleis 11. Im Endausbau haben vier Durchgangsgleise eine Bahnsteigkante.

- Einrichtung von neuen Kreuzungsbahnhöfen in Tiengen (Hochrhein) und Lauchringen. In Lauchringen liegen



schon zwei Gleise, allerdings ist nur am Gleis 1 ein Bahnsteig in Betrieb. Der Bahnsteig an Gleis 2 muss wieder neu aufgebaut werden.

- ETCS wird nur im Bahnhofsbereich Waldshut und dort auf allen Gleisen installiert, um die Befahrbarkeit mit Zügen aus der Schweiz zu ermöglichen.

- Schallschutzmaßnahmen werden nicht notwendig, da Elektrotriebzüge leiser, leichter und dadurch auch erschütterungsfreier fahren.

- Weitere Maßnahmen, aber nicht zum Projekt gehörend:

- Basel Bad Bf: Barrierefreie Bahnsteigzugänge (endlich!)

- Rheinbrücke Waldshut–Koblenz: mittelfristig Ertüchtigung geplant.

Fahrzeugeinsatz

Nach dem Zweiten Weltkrieg waren Dampflokomotiven der Baureihen 38¹⁰, 39, 42, 44, 50, 52, 57¹⁰, 58², 58¹⁰, 75¹, 75⁴, 75¹⁰, 92² und 94⁵ von den Bw Haltingen, Basel, Waldshut, Radolfzell, Singen, Konstanz und Villingen eingesetzt. Der Strukturwandel auf der Hochrheinbahn wurde 1956 mit dem Einsatz der V 200 eingeleitet, die bereits 1966 mit den V 200¹ ergänzt wurden. Schienenbusse der Baureihen VT 95 und VT 98 kamen auch frühzeitig, aber nur östlich von Säckingen zum Einsatz. Recht früh übernahmen V 60 den Rangierdienst in Rheinfeldern. In den Bahnhöfen Grenzach und Säckingen wurden Köf II und Köf III beschäftigt, während in Albrück die Werkslokomotive der Papierfabrik den Bahnhofsrangierdienst übernahm. Eil- und Personenzüge wurden ab 1964 von den neu angelieferten V 100²⁰ gezogen. Das vollständige Ende des Dampflokeinsatzes kam Mitte 1970 mit der Beheimatung der Baureihe 215 beim Bw Haltingen. Die ab 1976 zum Einsatz kommenden Lokomotiven der Baureihe 218 prägten daraufhin für Jahrzehnte das Bild am Hochrhein im Güter- und Reisezugverkehr. Die Hochrheinbahn war bis Ende der 1980er Jahre mit Ganzzügen für die Industrie in Rheinfeldern, Waldshut und Singen belegt, desgleichen Mineralölzüge in Richtung Ostschweiz, welche oftmals eine Doppeltraktion erforderlich machten. Vorübergehend hatte die Hochrheinbahn ein KLV-Zugpaar von und nach Singen.

1955 lösten fabrikneue ETA 150 die letzten Vorkriegs-Akkutriebwagen ab. Der Einsatz der mittlerweile als 515 bezeichneten Fahrzeuge endete 1970. Schienenbusse ergänzten den Fahrzeugeinsatz.

Ab 1980 kamen Wendezüge mit zwei oder mehr Silberlingen, bespannt mit Lokomotiven der Baureihe 218 des Bw Haltingen, zum Einsatz. Einzelne Leistungen wurden ab 1987 mit Triebwagen der Baureihe 628 erbracht. Gleichzeitig

▼ Nach dem Brückeneinsturz am 2.4.2020 bei Auggen wurde die Hochrheinbahn wieder zu Umleitungen herangezogen. Am 8.4.2020 zogen 218 460 »Conny« der Westfrankenbahn und 218 476 (Werk Ulm) eine IC-Leergarnitur als LPF 77758 von Singen nach Basel Bad Bf mit abgebügelter 120 120 und 113 (am Zugschluss), welche am Morgen jenes Tages die Garnitur von Karlsruhe nach Singen überführt hatten. Die Aufnahme von Gusti Stein zeigt den Zug schon auf Schweizer Staatsgebiet kurz vor Basel Bad Bf, rechts unten das schon lange stillgelegte Gleis Basel Bad Bf, Gruppe F–Abzw Grenzacher Horn der Güterumgehung von Basel Bad Bf.





▲ Den längsten Zuglauf über die Hochrheinstrecke fotografierte Michael Volgmann im August 1984: E 2163 Freiburg (BrsG) Hbf–Basel Bad Bf–Lindau Hbf–Memmingen–München Hbf Starnberger Bf, zwischen Basel Bad Bf und Lindau Hbf gezogen von der Haltinger 218 292. Die Aufnahme entstand in Höhe des später eingerichteten Bahnhofes Murg Cbf, vorne rechts ist das Schotterbett des Gleisanschlusses der Firma H.C. Stark zu erkennen.

näherte sich das Ende der Baureihe 212 auf der Hochrheinbahn. Mit Einführung des InterRegioExpress am 10.6.2001 und dem Abschluss des zweigleisigen Ausbaus wurden die Neigezüge der Baureihe 611 vom Werk Ulm am Hochrhein heimisch. Zum Einsatz kamen die Züge von Ulm aus bis nach Stuttgart, Lindau und Basel Bad Bf.

Seit dem 1.5.2018 erbringt die Baureihe 612 in den Landesfarben Baden-Württemberg vom Werk Ulm der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee die Leistungen.

Seit 2001 werden auch Triebwagen der Baureihe 641, häufig in Dreifachtraktion, im Regionalbahndienst auf der Hochrheinbahn eingesetzt. Aufgrund ihrer

Abkürzungen

Abzw	Abzweigstelle
Awanst	Ausweichanschlussstelle
BEV	Bundeseisenbahnvermögen
Bf	Bahnhof
Bw	Bahnbetriebswerk
D	D-Zug, Schnellzug
E	Eilzug
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ETCS	European Train Control System
Gbf	Güterbahnhof
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hp	Haltepunkt
IC	Intercity
KLV	Kombinierter Ladungsverkehr
IRE	InterRegioExpress
LPF	Leerzüge für besondere Zwecke der DB Fernverkehr
Lr-D	Leerzüge aus betriebsfähigen Reisezugwagen mit Doppelstockwagen
Lz	Lokzug, einzeln fahrende Lok
N	Nahverkehrszug
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PzB	Punkt förmige Zugbeeinflussung, früher INDUSI
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SEV	Schienenersatzverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

höheren Kapazität haben 2016 Triebwagen der Baureihe 644 einen Teil der Leistungen übernommen. Beide Baureihen sind im Werk Haltingen beheimatet. Im Güterverkehr zwischen Basel Bad Bf und Rheinfelden werden seit Jahrzehnten Lokomotiven der Baureihe 290 eingesetzt.

Mein Dank gilt allen Fotografen, die für diesen Artikel ihre Archive geöffnet haben. Besonderer Dank für ihre wertvollen Hinweise und Ergänzungen an Manfred Denz, Wolfgang Hugenschmidt, Claus Linke, Manfred Markus, Michael Volgmann und Joachim Weber. Ohne die verständlichen Erläuterungen spezieller Sachverhalte durch Roland Schmied (DB Netz AG, Freiburg) wären einige Fragestellungen unbeantwortet geblieben. Ergänzungen und Korrekturen sind willkommen.

▼ 644 060 vom Werk Haltingen hat am 28.2.2020 als RB 17243 Basel Bad Bf–Lauchringen gerade den Haltepunkt Laufenburg (Baden) verlassen und fährt in den Rappenstein-Tunnel ein. Foto: Wolfgang Hugenschmidt

▲ Zur möglichen Ablösung der Neigezüge der Baureihe 612 unternahm 245 035 vom Werk Ulm mit dieser dreiteiligen Doppelstock-Garnitur eine Probefahrt als Lr-D von Ulm über Friedrichshafen nach Basel Bad Bf und zurück. Die Durchfahrt in Crenzach fotografierte am 20.7.2020 Manfred Denz.

Quellen

- Badische Zeitung 136 vom 16.6.2020, S. 2
- Badische Zeitung 138 vom 18.6.2020, S. 16
- Gerber, Rainer: 125 Jahre Basel–Waldshut – Jubiläum der Eisenbahn am Hochrhein 1981 (Festschrift), Freiburg (EK-Verlag) 1981
- Scharf, Hans-Wolfgang: Die Eisenbahn am Hochrhein, Band 1. Von Basel zum Bodensee 1840 – 1939, Freiburg (EK-Verlag) 1993
- Scharf, Hans-Wolfgang: Die Eisenbahn am Hochrhein, Band 2. Von Basel zum Bodensee 1939 – 1992, Freiburg (EK-Verlag) 1993
- Scharf, Hans-Wolfgang: Die Eisenbahn am Hochrhein, Band 3. Die Strategischen Bahnen in Südbaden, Freiburg (EK-Verlag) 1993
- <https://de.wikipedia.org/wiki/Hochrheinbahn> [Abruf 3.7.2020]
- <http://www.wehratalbahn.de/hochrhein/titel.htm> [Abruf 3.7.2020]

Die Grafik »Modernisierung der Hochrheinstrecke« auf Seite 10 wurde mit freundlicher Genehmigung der Badischen Zeitung, Freiburg, verwendet.

