

Antrag

der Abg. Sabine Hartmann-Müller u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Status, Fortschritt und Ausblick bezüglich Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Schienenfahrzeuge für die Hochrheinbahn in welcher Anzahl neu bestellt wurden unter Darlegung, wie viele davon bereits geliefert wurden und schon Zulassungs- und Probefahrten absolvieren konnten sowie welcher finanzielle Aufwand der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg durch diese Fahrten entsteht;
2. ob durch vorbereitende Maßnahmen an der Strecke und den Bahnhöfen – wie etwa Artenschutzmaßnahmen oder das Anlegen von Arbeitsflächen für den eigentlichen Streckenausbau – Beeinträchtigungen für den laufenden Personenverkehr entstehen;
3. an welchen Bahnhöfen entlang der Strecke Basel–Erzingen welche konkreten Bau- und Sanierungsmaßnahmen vorgenommen werden unter Darlegung, wie diese Maßnahmen finanziert werden sowie nach welchem Zeitplan die einzelnen Ausbaumaßnahmen an welchen Teilstrecken durchgeführt werden und wie sich das auf den laufenden Schienenverkehr auswirkt;
4. ob das Projekt zum Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn im zeitlichen Rahmen bleibt, ob mit einer Überschreitung des Kostenrahmens zu rechnen ist und wenn ja, welche Stellen welche Kostensteigerungen im Einzelnen zu tragen haben;
5. welche konkreten (Teil-)Strecken wann von Schienenersatzverkehr betroffen sind und welche Stelle für die Sicherstellung des Ersatzverkehrs und die Beschaffung von entsprechenden Bussen und Fahrern zuständig ist;

Eingegangen: 7.5.2025 / Ausgegeben: 3.7.2025

*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“.

6. ob und in welcher Intensität sich die Verlegung des gesamten Personenverkehrs auf die Straße auf Infrastruktur, Reisequalität und Verkehrsaufkommen sowie auf die Lebensqualität der Anwohner auswirkt und wie sich solche möglichen Beeinträchtigungen vor allem auf Ortsdurchfahrten auswirken;
7. mit welchen konkreten Einschränkungen und zeitlich größerem Reiseaufwand Pendler und Reisende rechnen müssen;
8. ob die Landesregierung mit Auswirkungen auf Arbeitsmarkt, Gastronomie und Einzelhandel durch die geplanten fast zweijährigen Einschränkungen auf der Strecke rechnet und wenn ja, wie sie diese beziffert;
9. ob sich durch die neuen barrierefreien Bahnsteige die Haltezeiten der Züge ändern, beispielsweise aufgrund von Zeitverzögerung durch das Herausfahren von Trittbrettern o. Ä., und wenn ja, wie sich dies auf die bisherige Taktung und die Fahrpläne sowie mögliche ausgelassene Halte, wie z. B. auf der Kinzigtalbahn, auswirkt;
10. wie sich die Einbindung der drei neuen Haltepunkte Rheinfelden-Warmbach, Bad Säckingen-Wallbach und Waldshut-West auf die Taktung der Züge und den Fahrplan auswirkt und welche Erkenntnisse die Landesregierung bezüglich einer möglichen Umleitung des schweizer Güterverkehrs auf die Hochrheinstraße nach erfolgter Elektrifizierung hat.

6.5.2025

Hartmann-Müller, Dörflinger, Bückner, von Loga, Dr. Pfau-Weller, Schuler CDU

Begründung

Die Hochrheinbahn ist die zentrale Schienenverbindung zwischen Schaffhausen und Basel. Für Pendler, Schüler und Reisende links wie rechts des Rheins stellt sie ein wichtiges Verkehrsmittel dar und entlastet auch die anliegenden Straßen und Ortschaften vom Verkehr. Der Großteil der Strecke führt 75 Kilometer auf baden-württembergischem Boden zwischen Grenzach-Wyhlen und Klettgau-Erzingen.

Um die Qualität der Strecke auszubauen, soll die Hochrheinbahn ab Sommer 2025 vollständig elektrifiziert und zunächst als Übergangslösung zum Fahrplanwechsel 2027 durch einen neuen Auftragnehmer betrieben werden. Außerdem sind verschiedene Bau- und Sanierungsmaßnahmen an fast allen Bahnhöfen entlang der Strecke geplant.

Mit der Beantwortung des Antrags soll eine umfassende Informationslage geschaffen werden, aus der zeitlicher Ablauf, Kostenumfang und vor allem Beeinträchtigungen der Reisenden und Änderungen an der Taktung durch Vorbereitungen sowie die Maßnahmen selbst und den darauffolgenden Betrieb ersichtlich werden.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 30. Juni 2025 Nr. VM3-0141.5-34/33/3 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. welche Schienenfahrzeuge für die Hochrheinbahn in welcher Anzahl neu bestellt wurden unter Darlegung, wie viele davon bereits geliefert wurden und schon Zulassungs- und Probefahrten absolvieren konnten sowie welcher finanzielle Aufwand der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg durch diese Fahrten entsteht;

Zu 1.:

Für den langfristigen Einsatz auf der elektrifizierten Hochrheinbahn wurden noch keine Fahrzeuge bestellt. Das Ausschreibungsverfahren läuft derzeit. Daher kann auch noch keine Aussage zum finanziellen Aufwand getroffen werden, der bei der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) entstehen wird.

Um dennoch bereits ab dem vorgesehenen Inbetriebnahmezeitpunkt im Dezember 2027 einen elektrischen Betrieb sicherstellen zu können, werden dem künftigen Betreiber für einen Übergangszeitraum von fünf Jahren elektrische Triebwagen aus dem Bestand der SFBW beigestellt. Es handelt sich dabei um Fahrzeuge aus der sog. ETCS-Ersatzflotte, die zum genannten Inbetriebnahmezeitpunkt maximal drei Jahre alt sein werden. Der Betreiber der Verkehrsleistungen für den o. g. Übergangszeitraum, wird derzeit in einem separaten Vergabeverfahren ermittelt.

2. ob durch vorbereitende Maßnahmen an der Strecke und den Bahnhöfen – wie etwa Artenschutzmaßnahmen oder das Anlegen von Arbeitsflächen für den eigentlichen Streckenausbau – Beeinträchtigungen für den laufenden Personenverkehr entstehen;

Zu 2.:

Der Personenverkehr wird durch vorbereitende Maßnahmen nicht beeinträchtigt.

3. an welchen Bahnhöfen entlang der Strecke Basel–Erzingen welche konkreten Bau- und Sanierungsmaßnahmen vorgenommen werden unter Darlegung, wie diese Maßnahmen finanziert werden sowie nach welchem Zeitplan die einzelnen Ausbaumaßnahmen an welchen Teilstrecken durchgeführt werden und wie sich das auf den laufenden Schienenverkehr auswirkt;

Zu 3.:

An den Verkehrsstationen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Bahnhof *Grenzach*: Verlängerung der Bahnsteige auf 155 m und Erhöhung auf 55 cm; Bau von Aufzuganlagen;
- Haltepunkt *Wyhlen*: Verlängerung der Bahnsteige auf 155 m und Erhöhung auf 55 cm;
- Haltepunkt *Herten*: Verlängerung der Bahnsteige auf 155 m und Erhöhung auf 55 cm;
- Neubau eines Haltepunkts in *Rheinfeld-Warmbach*;

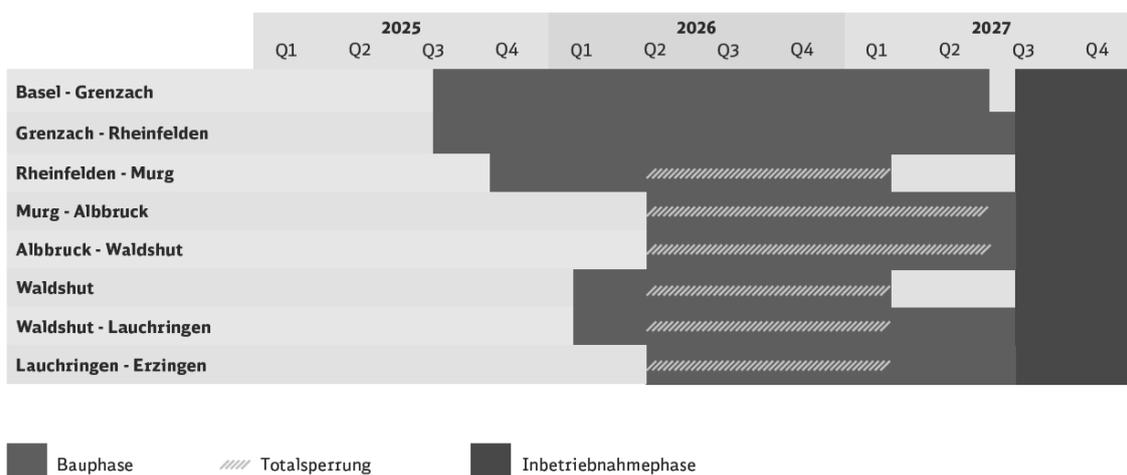
*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

- Bahnhof *Rheinfelden (Baden)*: Verlängerung der Bahnsteige auf 155 m und Erhöhung auf 55 cm; Bau von Aufzuganlagen;
- Haltepunkt *Beuggen*: Verlängerung der Bahnsteige auf 155 m und Erhöhung auf 55 cm; Neubau barrierefreie Rampe;
- Haltepunkt *Schwörstadt*: Verlängerung der Bahnsteige auf 155 m und Erhöhung auf 55 cm;
- Haltepunkt *Wehr-Brennet*: Verlängerung der Bahnsteige auf 155 m und Erhöhung auf 55 cm; Neubau von barrierefreien Rampen; Bau eines Aufzugs nördlich der Bundesstraße;
- Neubau eines Haltepunkts in *Bad Säckingen-Wallbach*;
- Haltepunkt *Bad Säckingen* Verlängerung der Bahnsteige auf 155 m und Erhöhung auf 55 cm;
- Haltepunkt *Murg*: Der Mittelbahnsteig wird durch zwei Außenbahnsteige mit 155 m Länge und 55 cm Höhe ersetzt. Für einen barrierefreien Zugang werden ein Aufzug und eine Rampenanlage neu erstellt sowie ergänzend dazu jeweilige Treppen zu den Bahnsteigen;
- Haltepunkt *Laufenburg (Baden)*: Verlängerung der Bahnsteige auf 155 m und Erhöhung auf 55 cm;
- Haltepunkt *Laufenburg Ost*: Verlängerung der Bahnsteige auf 155 m und Erhöhung auf 55 cm; Neubau der bestehenden Rampen zur Erreichung der Barrierefreiheit;
- Bahnhof *Albbruck*: Verlängerung der Bahnsteige auf 155 m und Erhöhung auf 55 cm; Bau einer Aufzuganlage;
- Haltepunkt *Dogern*: Verlängerung der Bahnsteige auf 155 m und Erhöhung auf 55 cm;
- Neubau eines Haltepunkts in *Waldshut-West*;
- Bahnhof *Waldshut*: Im Bahnhof Waldshut werden die bestehenden Bahnsteige auf 155 m verlängert und auf 55 cm erhöht. Zusätzlich wird ein vierter Bahnsteig neu gebaut. Die Gleislage wird geändert und neue Gleise gebaut. Die derzeit getrennten Gleise 1 und 5 (Richtung Schweiz) werden verbunden. Unter der dortigen Straßenbrücke werden die Gleise abgesenkt, um Platz für die Unterführung der neuen Oberleitung zu schaffen. Für einen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen werden Aufzüge errichtet;
- Haltepunkt *Tiengen*: Umbau der derzeit eingleisigen Station zum Kreuzungsbahnhof, sodass sich entgegenkommende Züge dort begegnen können. Beide Bahnsteige werden mit einer Länge von 155 m und 55 cm Höhe hergestellt;
- Bahnhof *Lauchringen*: Umbau der derzeit eingleisigen Station zum Kreuzungsbahnhof, sodass sich entgegenkommende Züge dort begegnen können. Beide Bahnsteige werden mit einer Länge von 155 m und 55 cm Höhe hergestellt. Es entsteht eine neue Personenüberführung mit Aufzuganlagen;
- Bahnhof *Erzingen (Baden)*: Verlängerung der Bahnsteige auf 155 m und Erhöhung auf 55 cm; Bau einer Aufzuganlage.

Finanziert werden die Maßnahmen mit Bundesmitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in Höhe von 75 Prozent für die Anteile des Streckenausbaus und der Modernisierung der Stationen und 90 Prozent für die Anteile der Elektrifizierung der zuwendungsfähigen Kosten, mit Landesmitteln in Höhe von 57,5 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten, die nicht durch die Förderung nach dem GVFG abgedeckt sind, sowie mit Mitteln der Landkreise Lörrach und Waldshut.

Die Bauarbeiten für den Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn sollen im Herbst 2025 starten. Die ersten Arbeiten im Bereich zwischen Grenzach und Rheinfelden finden unter laufendem Bahnbetrieb statt.

Ab April 2026 ist vorgesehen, die Hochrheinbahn zwischen Rheinfelden und Erzingen für die Bauarbeiten – insbesondere geschuldet den Arbeiten im Rappenteintunnel – zu sperren. Die Gesamtinbetriebnahme der elektrifizierten und ausgebauten Hochrheinbahn soll, nach Angaben der Deutschen Bahn AG, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027 stattfinden. Die detaillierte Übersicht ist nachfolgender Grafik zu entnehmen:



4. ob das Projekt zum Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn im zeitlichen Rahmen bleibt, ob mit einer Überschreitung des Kostenrahmens zu rechnen ist und wenn ja, welche Stellen welche Kostensteigerungen im Einzelnen zu tragen haben;

Zu 4.:

Nach jetzigem Stand bleibt das Projekt im zeitlichen Rahmen. Der aktuelle Kostenstand von 434 Millionen Euro wird kontinuierlich u. a. abhängig von laufenden Ausschreibungsverfahren überprüft.

5. welche konkreten (Teil-)Strecken wann von Schienenersatzverkehr betroffen sind und welche Stelle für die Sicherstellung des Ersatzverkehrs und die Beschaffung von entsprechenden Bussen und Fahrern zuständig ist;

Zu 5.:

Nach jetzigem Stand sind im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Bahnstrecke des Hochrheins folgende Zeiträume mit Schienenersatzverkehr (SEV) bekannt:

- 14.7.2025 bis 13.12.2025: nächtliche Totalsperrung ab 22 Uhr auf dem Abschnitt Basel Bad Bf.–Waldshut
- 9.8.2025 bis 26.8.2025: ganztags Totalsperrung des Abschnitts Rheinfelden–Waldshut; Testbetrieb des SEV-Konzepts für die Hauptsperrung ab 26.04.2026
- 26.8.2025 bis 7.9.2025: ganztags Totalsperrung des Abschnitts Rheinfelden–Waldshut, kein RB-Verkehr zwischen Waldshut und Erzingen. Testbetrieb des SEV-Konzepts für die Hauptsperrung ab 26.4.2026
- 4.10.2025 bis 13.12.2025: jeweils samstags Totalsperrung des Abschnitts Rheinfelden-Murg
- 30.10.2025 bis 3.11.2025: in den Herbstferien 2025 Totalsperrung des Abschnitts Waldshut–Albrbruck

- *Ab 26.4.2026*: Totalsperrung des Abschnitts Rheinfelden–Erzingen
- *3.10.2026 bis 10.10.2026*: erweiterte Totalsperrung von Basel bis Erzingen, danach wieder Rheinfelden–Erzingen

Für die Organisation des SEV ist das vom Land im entsprechenden Zeitraum beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen, hier die DB Regio, zuständig. Diese arbeitet mit einem Generalunternehmer zusammen.

- 6. ob und in welcher Intensität sich die Verlegung des gesamten Personenverkehrs auf die Straße auf Infrastruktur, Reisequalität und Verkehrsaufkommen sowie auf die Lebensqualität der Anwohner auswirkt und wie sich solche möglichen Beeinträchtigungen vor allem auf Ortsdurchfahrten auswirken;*
- 7. mit welchen konkreten Einschränkungen und zeitlich größerem Reiseaufwand Pendler und Reisende rechnen müssen;*
- 8. ob die Landesregierung mit Auswirkungen auf Arbeitsmarkt, Gastronomie und Einzelhandel durch die geplanten fast zweijährigen Einschränkungen auf der Strecke rechnet und wenn ja, wie sie diese beziffert;*

Zu 6. bis 8.:

Zu den Ziffern 6 bis 8 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung bezogen.

Über die ökonomischen und verkehrlichen Auswirkungen der Streckensperrung lassen sich derzeit nur wenige valide quantitative Aussagen treffen.

Die Reisezeiten des Schienenersatzverkehrs sind noch nicht finalisiert, werden aber über denen des Zugverkehrs liegen. So wird während der Hauptsperrung in den Jahren 2026 und 2027 die Reisezeit im Schienenersatzverkehr zwischen Rheinfelden und Waldshut voraussichtlich ca. 30 bis 40 Minuten über der des Zugverkehrs liegen.

Im Bereich Waldshut ist mit Einschränkungen zu rechnen, da es vor den Grenzübergängen in die Schweiz zu starkem Rückstau kommen kann.

- 9. ob sich durch die neuen barrierefreien Bahnsteige die Haltezeiten der Züge ändern, beispielsweise aufgrund von Zeitverzögerung durch das Herausfahren von Trittbrettern o. Ä., und wenn ja, wie sich dies auf die bisherige Taktung und die Fahrpläne sowie mögliche ausgelassene Halte, wie z. B. auf der Kinzigtalbahn, auswirkt;*

Zu 9.:

Durch die Bahnsteige selbst ergeben sich keine Änderungen in der Haltezeit. Vielmehr dürfte der dann stufenlos mögliche Ein- und Ausstieg zu einer Beschleunigung des Fahrgastwechsels führen.

Allerdings ist bei der Konstruktion neuer Fahrzeuge die sogenannte EU-Richtlinie TRI PRM, welche Anforderungen an die Fahrzeuge zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen definiert, anzuwenden. Dazu gehört auch eine Spaltüberbrückung bei größeren Abständen zwischen Zug und Bahnsteig. Tatsächlich kann dies zu verlängerten Aufenthaltszeiten der Züge führen, welche allerdings dem Ziel der Barrierefreiheit dienen. Diese längeren Haltezeiten sollen nach vorab durchgeführten Untersuchungen durch die bessere Fahrdynamik und die höhere Höchstgeschwindigkeit der neuen elektrischen Fahrzeuge kompensiert werden können. Selbst für die Integration der drei neuen Haltepunkte (s. Ziffer 10) ist ausreichend Zeit im Fahrplan.

10. wie sich die Einbindung der drei neuen Haltepunkte Rheinfelden-Warmbach, Bad Säckingen-Wallbach und Waldshut-West auf die Taktung der Züge und den Fahrplan auswirkt und welche Erkenntnisse die Landesregierung bezüglich einer möglichen Umleitung des schweizer Güterverkehrs auf die Hochrheinstrecke nach erfolgter Elektrifizierung hat.

Zu 10.:

Die drei neuen Haltepunkte sind in der Zielkonzeption für den Zugverkehr auf der Hochrheinstrecke berücksichtigt.

Unabhängig von einer Elektrifizierung steht die Hochrheinstrecke jedem zugelassenen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) für eine Nutzung im Personen- und Güterverkehr zur Verfügung. Zwar kann die Landesregierung nicht beurteilen, ob und in welchem Umfange andere EVU im Güter- oder auch Personenfernverkehr die Strecke künftig nutzen werden. Die Topografie der Hochrheinstrecke im Bereich Neuhausen/Schaffhausen einerseits und der Umstand, dass Güterzüge in die Schweiz in Schaffhausen stets eine Richtungsänderung mit Lokwechsel durchführen müssen, lassen die Potenziale für derartige Verkehre recht gering erscheinen. Die meisten Emissionen im Güterverkehr entlang des Hochrheins werden daher auch weiterhin durch den Straßenverkehr (Lastwagen) erzeugt.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor