



Presseinformation

DB InfraGO nimmt ETCS auf Grenzbetriebsstrecken Deutschland – Schweiz in Betrieb

Erste großflächig mit ETCS ausgerüstete Grenzübergänge zwischen Deutschland und einem Nachbarland • 60 Kilometer Strecke mit ETCS ermöglichen Grenzüberfahrten mit unterschiedlichen Fahrzeugen

(Basel/Stuttgart, 15. Dezember 2025) Auf den Grenzbetriebsstrecken zwischen Deutschland und der Schweiz wurde zum Fahrplanwechsel auf 60 Kilometern Strecke das europäische Zugbeeinflussungssystem European Train Control System (ETCS) in Betrieb genommen. Ab sofort steht im Knoten Basel, auf der Strecke Erzingen (Baden) – Singen (Hohentwiel) und den Gleisanlagen in Konstanz in Richtung Schweiz ETCS Level 1 Limited Supervision (ETCS L1 LS) zur Verfügung, zusätzlich zu den nationalen Zugbeeinflussungssystemen beider Länder.

Die Doppelausrüstung ermöglicht das Fahren über die Landesgrenze hinweg mit unterschiedlichen Fahrzeugausrüstungen. Das betrifft die deutschen Grenzbahnhöfe Weil am Rhein, Basel Badischer Rangierbahnhof, Basel Badischer Bahnhof, Erzingen (Baden), Singen (Hohentwiel) und Konstanz. Davon profitiert vor allem die Schweiz, da das Schweizer Eisenbahnnetz bereits flächendeckend mit ETCS ausgerüstet ist und der Anteil von ETCS-only Fahrzeugen kontinuierlich steigt.

Der Knoten Basel ist die bedeutendste Schnittstelle zwischen dem deutschen und dem Schweizer Bahnnetz und zentraler Punkt im europäischen Verkehrskorridor North Sea – Rhine – Mediterranean – mit einem der höchsten Passagier- und Frachtaufkommen an einer europäischen Grenze.

Marcus Bayer, Beauftragter der Deutschen Bahn AG für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet: „Ein Meilenstein für einen starken Bahnverkehr in ganz Europa: Mit der Inbetriebnahme von ETCS sind erstmals großflächig Grenzübergänge zwischen Deutschland und einem Nachbarland mit dem modernen Zugbeeinflussungssystem ausgerüstet. Auf diese Weise ermöglichen wir mehr Interoperabilität. Das heißt, dass Züge mit ETCS-Ausrüstung jetzt ohne zusätzliche nationale Zugbeeinflussungssysteme und ohne deren Wechsel an der Grenze von einem Land in das andere fahren können. Das erhöht die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit. Mein besonderer Dank gilt unserem Schweizer Staatsvertragspartner, dem Bundesamt für Verkehr, sowie allen Projektbeteiligten.“

Christa Hostettler, Direktorin des Schweizer Bundesamts für Verkehr: „Die Ausrüstung der Grenzbetriebsstrecken mit ETCS ist ein wichtiger Schritt in Richtung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnsystems. Sie erleichtert den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr, bringt dadurch die Menschen zusammen und stärkt die Bahn insbesondere auch im Güterverkehr. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, dass die Bahn als nachhaltiger und umweltfreundlicher Verkehrsträger noch zukunftsfähiger wird.“

Die Grenzbetriebsstrecken sind der geografische Endpunkt des deutschen Teils am Projekt „Korridor Rhine-Alpine“ und sind nun unmittelbar in die Streckenführung eingebunden. Das Projekt rüstet den deutschen Anteil des TEN-T Korridors North

Ursula Eickhoff
Leiterin Regionalbüro
Kommunikation Stuttgart
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com



Presseinformation

Sea – Rhine – Mediterranean mit ETCS aus. Er verbindet Seehäfen und Wirtschaftsräume zwischen Irland, den Niederlanden, Belgien, Frankreich, Luxemburg, Deutschland, der Schweiz und Italien.

Was auf den Grenzbetriebsstrecken Deutschland – Schweiz gebaut wird

Im Knoten Basel entstehen bis 2027 neue Verkehrsanlagen zwischen Weil am Rhein und Haltingen. So soll ein zusätzliches Gleis eine bessere Trennung von Personen- und Güterverkehr ermöglichen. Im südlichen Bereich des Basel Badischen Rangierbahnhofs ist eine neue Gleisgruppe für den schnellen Transit von Güterzügen bereits fertiggestellt.

Auf der Strecke Erzingen (Baden) – Singen (Hohentwiel) wird mit einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen gerechnet. Ab Ende 2027 sollen die Regionalzüge im Halbstundentakt fahren. Dafür wird die Strecke durchgehend elektrifiziert, zusätzliche Überholmöglichkeiten für die Züge geschaffen sowie neue elektrische und schnellere Regionalzüge eingesetzt.

Historische Einordnung

Die Eisenbahnverbindungen zwischen Deutschland und der Schweiz haben eine lange Tradition. Beide Länder hatten ein hohes Interesse an dieser Strecke. So verbindet die heute als „Hochrheinbahn“ bekannte Strecke bereits seit Mitte des 19. Jahrhunderts die beiden Länder. Einige Abschnitte verlaufen über Schweizer Staatsgebiet. Als Ergebnis eines Staatsvertrags von 1852 ist die Bundesrepublik Deutschland bis heute verpflichtet, die Grenzbetriebsstrecken zu unterhalten und zu betreiben. Diese Aufgaben nimmt die DB InfraGO AG im Auftrag des Infrastrukturbetreibers Bundeseisenbahnvermögen war.

Weitere Informationen für Redaktionen:

Auf www.digitale-schiene-deutschland.de weitere Details zu dem Projekt.

Ursula Eickhoff
Leiterin Regionalbüro
Kommunikation Stuttgart
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com