

SBB Cargo France ist gegründet, die linksrheinische KV-Ertüchtigung Basel – Nordsee nimmt Formen an

P400 Vorstöße im Schweizer Parlament aus dem Jahr 2020 zur Ertüchtigung linksrheinischer Bahnstrecken für Hinterlandverkehre aus den ARA-Häfen Richtung Schweiz und für den Warenaustausch von Belgien nach Italien auf der NEAT durch die Schweizer Alpen zeigen nun Wirkung.

Einerseits hat SBB Cargo International in Frankreich im Januar 2024 eine eigene Firma mit beschränkter Haftung mit einem Kapital von 200 000 EUR gegründet: die SBB Cargo France SAS mit Sitz in Huningue (Haut-Rhin). SBB Cargo International CEO Sven Flore ist deren Präsident. Ziele von SBB Cargo France sind Entwicklung, Organisation, Marketing und Operating von Bahngüterverkehr und Bahntraktionsleistungen. Bis zur Erteilung der Sicherheitsbescheinigung durch die französischen Behörden hält sich SBB Cargo International über die Pläne bedeckt. Klar ist jedoch, dass die Gründung dieser Tochter eine erneuerte und verstärkte Nutzung linksrheinischer Verbindungen als sinnvoll und zweckmässig erscheinen lässt.

Ausbau der Vogesentunnel

Andererseits hat die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats Ende März fünf Vorstöße zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene verabschiedet, darunter die Motion zum Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Strasbourg – Metz. Frankreich zeigt klares Interesse dafür und Studien für die Profilanpassung des Abschnitts Saverne – Reding wurden bereits durchgeführt. Ab Bettembourg bestehen sechs



Der Grenzbahnhof Basel/St. Johann



Fotos: Sylvain Meillasson

Die linksrheinische Route entlang der Vogesen wird immer wichtiger – hier ein Zug von Fret SNCF Richtung Basel, bei Rouffach.

noch nicht für das Profil P400 ertüchtigte Tunnel durch die Vogesen zwischen Sarrebourg und Saverne. SNCF Réseau Grand Est wurde die Finanzierung von 50% für die nötige Abklärung der technischen Machbarkeit der Profilanpassungen durch die EU kürzlich zugesichert.

Schweiz bereitet sich vor

Auf Schweizer Seite sind die zwei Tunnel Kannenfeld und Schützenmatt zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem an der Grenze zu Frankreich liegenden Bahnhof Basel St. Johann auf P400 sowie eine Brücke über die Birs anzupassen. Dafür ist die Phase Bauprojekt eröffnet worden und das Plangenehmigungsdossier beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. SBB Infrastruktur rechnet mit einer Baubewilligung Mitte 2025 und dem Baubeginn Ende des kommenden Jahres. Der Bauabschluss ist für 2029 vorgesehen. Die Kosten für die Tunnel und die Brücke werden mit 121 Mio. CHF angegeben. Finanziert werden diese durch den Verpflichtungskredit der Eidgenossenschaft für 4-Meter-Korridor-Projekte in der Schweiz.

Weiter westliche Variante

Die Strecke ab Basel nach Strasbourg ist schon heute gut ausgelastet und es lässt sich nicht auf die Schnelle zusätzliche Kapazität für den Güterverkehr schaffen. In der Fachzeitschrift

La lettre ferroviaire erklärte die Directrice territoriale SNCF Réseau Grand Est, Laurence Berrut, eine ergänzende Route weiter westlich wäre daher wünschenswert: Mulhouse – Belfort – Toul – Chalindrey und dann weiter nach Norden auf verschiedenen Strecken durch Luxemburg und Belgien in die Nordrange-Häfen und Industriegebiete. Hier gibt es viele freie Trassen auch für das Profil bis P400.

Der Verkauf von zusätzlichen Trassen käme Frankreich auf dieser wenig befahrenen Route gerade recht. Allerdings ist der Abschnitt Belfort – Chalindrey (noch) nicht elektrifiziert. Hier könnte sich die leistungsstarke, sechsachsige Euro9000 Multimodal-Lokomotive von Stadler als geeignetes Traktionsmittel erweisen, das zudem direkt in Terminals und Hafenanlagen in Bereiche ohne Fahrleitung fahren könnte.

Strasbourg – Wörth in der Schwebe

Mehr oder weniger aus der Tagesordnung gefallen ist aus französischer Sicht die Ertüchtigung der linksrheinischen Strecke Strasbourg – Lauterbourg (– Wörth). Allerdings bestehen Verträge zwischen den französischen und deutschen Infrastrukturbehörden und einigen EVU, welche diese Route während der Vollsperrung der Rheintalstrecke als Ausweichmöglichkeit während des Sommers 2024 vorsehen.

RB 22.4.24 (meil/km)