

Rheintal-Umleitung: Zwischen Erfolg und Zweifel

Güterverkehr Nach einer dreijährigen Vorbereitung führen auf der linksrheinischen, nicht elektrifizierten Regionalbahnstrecke Wörth–Lauterbourg während der zwanzigtägigen Sperre der Rheintalbahn bei Rastatt rund 400 Güterzüge durch das Elsass. Die Herausforderungen mit dem Koordinations- wie Ausbildungsaufwand waren riesig: Zwei Länder, zwei Infrastrukturbetreiber, 100 Kilometer Umleitungsweg, elf aus ganz Frankreich geordnete Diesellokomotiven, 80 instruierte Lokführer und -führerinnen, rund um die Uhr betriebene Leitstelle. Der Shuttle-Service wurde für zehn Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erbracht. Geschätzte 16 000 LKW-Ladungen mussten nicht auf die Straße ausweichen und blieben der Schiene im UKV und Ganzzugsverkehr erhalten.

Erstes Fazit

Bernhard Kunz, Verwaltungsrat der Hupac, präsentierte Mitte September vor den Bahnjournalisten Schweiz in Muttenz seine Einschätzungen: „Der Korridor via Frankreich bietet Potenzial für die Stabilität im Bahnverkehr. Der massiv verspätete Ausbau der Neat-Zufahrtslinien in Deutschland bis voraussichtlich 2042 kann mit der verstärkten Nutzung der Leitungswege via Frankreich teilkompensiert werden.“ Er fordert den Ausbau des Korridors Antwerpen–Metz–Basel, wie das auch Motionen im Schweizer Parlament verlangen, und ist der Ansicht, dass die nun getestete Umfahrung Wörth–Strasbourg vorerst einen redundanten Betrieb für die nächsten

Jahre garantieren könnte. Kunz erachtet den Dieselpbetrieb als eine mögliche Zwischenlösung.

Relativierte Zahlen

Deutlich weniger euphorisch fiele Medienberichte aus, die von Chaos im südpfälzischen Bahnhof Wörth berichteten. Der Schweizer Verkehrsexperte Peider Trippi, der während drei Tagen den Betrieb entlang der Strecke beobachtete, stellte beispielsweise am 14.08.2024 Wartezeiten von drei Stunden auf den nächsten Diesel-Schleppbetrieb fest. Angedacht gewesen waren zudem rund 800 Zugumleitungen, von denen nur rund die Hälfte realisiert wurde. In anderen Worten: Pro 24 Stunden verkehrten in Durchschnitt nur zehn Züge statt deren zwanzig.

Hürdenreiche Strecke

Der Trassenzustand auf der linksrheinischen Strecke ist teilweise in schlechter Verfassung. Dennoch führen im Umleitverkehr täglich Züge mit Gefahrgut und Erdölprodukten. Aus den 17 durchfahrenen Ortschaften ist bei der Diskussion für eine internationale Gütertransitlinie mit Einführung des Nachtbetriebs und der Aufhebung von Bahnübergängen mit Widerstand zu rechnen. Einer Ertüchtigung, welche 60 Züge pro Tag gestatten würde, dürfte auch dem Personennahverkehr dienen, aber bringt dem innerfranzösischen Gütertransport nichts. DB InfraGo verfügt weder über eine Projektplanung für ihren einspurigen Streckenabschnitt noch die dafür nötigen Mittel. Und die Schweiz wird ihre Schatulle nur zur Co-

Finanzierung der notwendigen Investitionen öffnen.

Alternative weiter westlich

Die Motionen im schweizerischen Parlament für die Versorgungssicherheit aus den Ara-Häfen mit ihren großen Industriegebieten und die Steigerung der Verkehrsverlagerung von der Straße auf der Schiene im Import und Transitverkehr aus Nordwesten sind nachvollziehbar und berechtigt. Sie nehmen aber kaum Rücksicht auf die Bedürfnisse und Befindlichkeiten auf französischem und deutschem Boden. Es gibt für die Strecke Strasbourg–Lauterbourg–Wörth zu viele offene Punkte. So sind die Elektrifizierung und die durchgehende, auf Vordermann gebrachte Doppelspur vor dem Jahr 2030 als unrealistisch zu betrachten. Zudem hat kürzlich die Zuständigkeit für regionale Personenverkehrslinie von der nationalen auf die Stufe des Departements gewechselt, Gütertransit bleibt jedoch bei SNCF Réseau.

Die Klärung der neuen Situation wird kaum hohe Priorität genießen. Daher scheint der Fokus sowohl aus Schweizer wie auch französischer Sicht auf die P-400-Ertüchtigung einer weiter westlich durchführenden und einem weniger belasteten Routing als zwingend: Mulhouse–Belfort–Toul–Chalindrey und weiter in die Nordseehäfen und zu den Chemiegroßstandorten (*Rail Business* 17/24). Dieses wäre zudem rund 100 Kilometer kürzer und der Großteil der Trassengebühren käme dem Réseau Ferré de France zu-

RB 21.10.24 (km)



Eine Dieselpbespannung, hier in Lauterbourg

P. Trippi