

# Rück- und Ausblick auf den Umleiterverkehr Wörth – Lauterbourg – Strasbourg

Eine kritische Würdigung

## Rückblick

### Shuttleverkehr – Verkehrszahlen: Ein grosser Erfolg, aber ...



- **Angekündigte tägliche Verkehre: 37 bis 40 Züge pro Tag<sup>1</sup> (total 800 während 20 Tagen)**
- **Abgewickelte tägliche Verkehre: Total 400 (wären 20 pro Tag)<sup>2</sup>**

- 1) Diverse Pressemitteilungen, u.a. Verband die Güterbahnen, Rue89 Straßburg, NZZ
- 2) SBB Cargo, Captrain

## Rückblick

### Shuttleverkehr – Betriebsabläufe: Bisweilen «chaotisch»



- 1) Gekürztes Statement der GÜTERBAHNEN vom 16. August 2024.
- 2) Vor Ort wurden am 14.8. bis zu 3 Stunden Wartezeiten auf den Diesel-Schleppbetrieb beobachtet.

**Das Umleiterkonzept für den Schienengüterverkehr während der dreiwöchigen Sperrung der Rheintalbahn rund um Rastatt droht ins Chaos abzugleiten. Im südpfälzischen Bahnhof Wörth ballen sich Güterzüge. Die vorgeplante Umleitung stockt, weil zu viele Züge aufgrund mangelhaft koordinierter Steuerung des Zulaufs zu den überfüllten Gleisanlagen in Wörth geleitet wurden. <sup>1</sup>**

## Rückblick

### Shuttleverkehr – Zustand Infrastruktur: Ungleiche Maßstäbe



Foto P. Trippi

Foto: Das Gleis 2 in Lauterbourg wurde täglich von Güterzügen befahren

- **Weil der Trassenzustand in schlechter Verfassung ist, wurde der Region ein Ausbau des Schienenpersonenverkehrs durch SNCF Réseau vor zwei Jahren verweigert.**
- **Im Umleiterverkehr fahren täglich Züge mit chemischen Gefahrengut und Güterwagen mit Treibstoff über dieselben Geleise.**

## Rückblick

### Shuttleverkehr – Politische Bedenken: Gerichtsentscheid



Foto P. Trippi

- Einem Antrag seitens einer betroffenen Gemeinde gegen die Aufnahme des Güterumleitungsverkehr wegen der achtzigjährigen, teils schlecht gewarteten Trasse, unbewachten Fußgänger-Übergängen und Häusern unmittelbar an der Bahnlinie wurde vom Gericht mit Beschluss vom 29. Juli 2024 abgelehnt.

## Rückblick

### Shuttleverkehr – Bahnübergänge: Ohne Unfälle und Vorfälle



- **Keine Unfälle und Vorfälle während dem Shuttlebetrieb – ein erfreulicher Erfolg**
- **Behördliche Informations-Kampagnen in den betroffenen Gemeinden zeigten Wirkung**

## Rückblick

### Shuttleverkehr – Politik: St. Florian Prinzip?



Foto aus SRF Dok

- **Politiker verlangen den Ausbau von der Umleiterlinie durchs Elsass für Güterzüge am Tag und der Nacht (parlamentarische Motionen 22.3000/3003 und 24.3389).**
- **Die gleichen Politiker verlangen berechtigterweise Verkehrsberuhigungsmassnahmen am Gotthard (SRF Dok 12.9.24)**

## Ausblick

### Shuttleverkehr – Forderungen: VAP und Güter-EVU



- Der Ausbau der linksrheinischen Nord-Süd-Achse ist gegenwärtig eine der wichtigsten Voraussetzungen für die stabile Nutzung der NEAT und für die weitere Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs, deshalb ...
- Eine tägliche Trassenkapazität von 60 Güterzügen.
- Aufhebung der nächtlichen Fahrbeschränkung.

## Ausblick

# Shuttleverkehr – Infrastruktur-Hoheit: Zukünftig Grand Est unter LOM



Foto P. Trippi

- **Trassen der Regionallinien stehen zukünftig in der Verantwortung der lokalen Behörden.**
- **Für die Gütertransitlinien liegt sie bei SNCF Réseau.**

Les petites lignes ferroviaires abordent 2021 sur le bon rail. Le 1er janvier 2020, l'entrée en vigueur du décret d'application de **l'article 172 de la loi d'orientation sur les mobilités (LOM)** a ouvert un nouveau chapitre de la décentralisation ferroviaire : les régions deviennent gestionnaires d'infrastructures. Après la propriété du matériel roulant, la maîtrise des tarifs et celle de l'exploitation, cette nouvelle étape achève leur mutation en ensemblier du chemin de fer.

Le partage des responsabilités résultera de protocoles d'accord bilatéraux. Les premières signatures se sont concrétisées en Centre Val-de-Loire, **Grand Est**, Pays-de-Loire, Bourgogne Franche-Comté et Occitanie.

## Ausblick

### Shuttleverkehr – Finanzierung Infrastruktur: noch unklar



Foto P. Trippi

- Die Streckenertüchtigung nutzt dem französischen SPNV, jedoch ein Nutzen für inner-französische Gütertransporte dürfte nicht relevant sein.
- DB InfraGo hat weder Budget noch eine Projektplanung für den deutschen, einspurigen Streckenabschnitt.
- Somit ist offen wer was finanziert.

## Ausblick

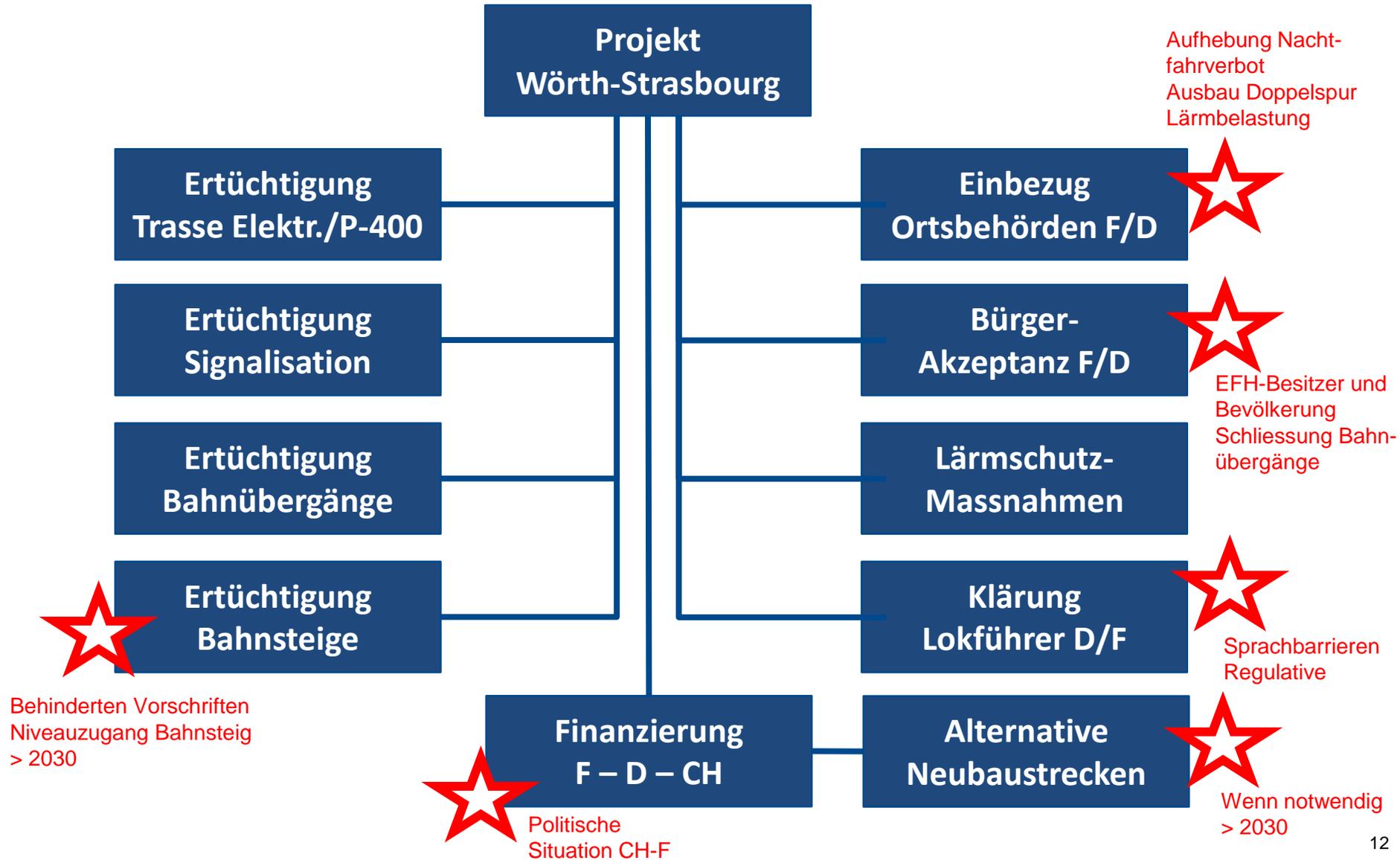
### Shuttleverkehr – Konfliktpunkte: Lösungen bis 2030?



- Aus den 17 Ortschaften ist bei der Diskussion für eine Gütertransitlinie (mit Einführung des Nachtfahrbetriebes, möglichen Aufhebung von Bahnübergängen und bis zu 60 Güterzug-Frequenzen pro Tag) mit Widerständen zu rechnen.
- Bahnsteigzugänge müssen abgesichert werden, heute praktisch überall Gleisüberschreitungen notwendig.

# Ausblick

## Konfliktpunkte, die 2030 gefährden oder es gar verunmöglichen



- Die Bestrebungen der Güter-EVU sind nachvollziehbar, ebenso die Sicherung der Versorgungslage der Schweiz bei Streckenunterbrüchen auf der deutschen Zufahrtslinien.
- Die Motionen im schweizerischen Parlament sind nachvollziehbar, entbehrt aber weitgehend der regionalen Bedarfslage auf französischen wie deutschen Boden.
- Aufgrund der Ausgangslage und den Konfliktpunkten ist die Realisierung vor 2030 sehr fragwürdig. Verzögert sich der Ausbau um 5-10 Jahre fragt sich ob der Aufwand den Nutzen rechtfertigt.
- Ein Fokus aus Sicht der Schweiz auf die P-400 Ertüchtigung der Bahnstrecke Antwerpen-Metz-Strasbourg (-Basel) (unter finanzieller Beteiligung) scheint nachhaltiger und zielführender sein.
- Linksrheinische Investitionen von CHF 178 Mio. die Tageskapazität um 30 Züge und mit einem weiteren Ausbau von CHF 338 Mio. um total 60 Züge/Tag ermöglichen.