



Zwei Lokomotiven, zwei Lokführer und ein schwerer Güterzug auf dem Umleiterverkehr durch das Elsass. Die noch in Betrieb stehenden, mit Seilzügen gestellten, Formsignale regelten den Diesel-Shuttle am Grenzort Lauterbourg.

Rheintalsperre

Diesel-Shuttle über das Elsass

Während der Rheintalsperre zwischen dem 9. und 30. August 2024 wurde eine der wichtigsten europäischen Schienengüterverkehrskorridore und die wichtigste Versorgungslinie in die Schweiz stillgelegt. Diese Vollsperrung wurde notwendig um den südlichen Anschluss des Rastatter Tunnels fertigzustellen.

Diese Rheintalsperre führte zu einer Unterbrechung des Bahnverkehrs: Der Schienenpersonenverkehr wurde durch einen Bus-Schienenersatzverkehr teilweise abgedeckt. Im Schienengüterverkehr fielen rund 50 Prozent aus, 25 Prozent nutzten eine Strecke über Singen und 25 Prozent über die Strecke im Elsass (Wörth–Lauterbourg–Straßburg–Kehl–Offenburg). Hier wurden täglich je 20 Güterzüge im Hin- und Rücklauf im Tag- und Nachtbetrieb abgewickelt.

Dies führte zu einem enormen Kapazitätsverlust und vielen Zugausfällen, da die Alternativstrecken „Gäubahn“ oder „Schwarzwaldbahn“ nicht für hochprofilige PC70–400-Ladeeinheiten kategorisiert sind. Um dennoch möglichst viele Verkehre fahren zu können, brauchte es dringend Alternativen.

Drei Jahre zur Ersatzlösung

Zusammen mit Captrain France, DB InfraGO und SNCF Réseau hatten SBB Cargo International mit HUPAC und anderen Bahnspediteuren ein Umleitungskonzept erarbeitet. Dabei wurde auf ein Diesel-Shuttle auf der Strecke Wörth–Offenburg über das Elsass ge-

setzt. Ein Personalpool von rund achtzig speziell ausgebildeten Triebfahrzeugführenden musste bereitgestellt werden. Diese führten die Güterzüge teilweise in doppelter Besetzung über die Grenze. Die interoperablen Lokomotivführer, die durch DB Cargo und Captrain Deutschland gestellt wurden, führen eigenständig.

Für den Einsatz auf der nicht elektrifizierten Strecke durch Frankreich konnte Captrain France mit Unterstützung von Fret SNCF elf Diesellokomotiven vom Typ 75100 organisieren, die über eine Zulassung in Deutschland wie auch Frankreich verfügen.

Die Entwicklung dieses Konzeptes erforderte eine intensive Zusammenarbeit aller beteiligten Unternehmen. Von der Ankündigung der Sperre und der ersten Idee dauerte es fast drei Jahre, das Konzept zu erarbeiten und anschließend mit der Umsetzung zu beginnen.

Herausforderungen auf allen Ebenen

Die Herausforderungen waren groß. Zuerst musste auf französischer Seite ein Partner gefunden werden, der die notwendigen Ressourcen stellen kann.

Und das auf einer Strecke, auf welcher ansonsten wenig, bis kein Güterverkehr stattfindet. Mit Captrain France wurde ein kooperativer Partner gefunden. Schnell wurden jedoch die großen Unterschiede zwischen Frankreich und Deutschland deutlich. Die Kommunikation in zwei verschiedenen Sprachen mit zwei verschiedenen Eisenbahnmentalitäten und zwei verschiedenen Regelwerken ist und bleibt eine der größten Herausforderungen. Dies gilt insbesondere für die Zusammenarbeit der beiden nationalen Infrastrukturen, die auf diesem Grenzabschnitt keine derart großen Güterverkehrsströme kennen.

An unzähligen Meetings wurden Sicherheitsverantwortungen, betriebliche und technische Schnittstellen, Ressourcenplanung, Zugparameter und Regelwerke diskutiert und harmonisiert. Dankenswerterweise hat die DB InfraGO den Mehraufwand des gesamten Projektes für die Eisenbahnverkehrsunternehmen erkannt und unterstützte es nicht nur inhaltlich, sondern auch finanziell.

Was dem Diesel-Ersatzbetrieb über das Elsass entgegen kommt ist die Jahreszeit. Im August sind in Italien weitverbreitet Betriebsferien, was das Frachtaufkommen reduziert.

Ausbau SPNV wegen veralteter Trasse verunmöglicht

Der Präsident des Verbandes der städtischen Verkehrsteilnehmer der Metro-



Streckenertüchtigung à la française im Bahnhof Lauterbourg Gleis 2 – hier verkehrten täglich schwere Güterzüge, teils mit Gefahrgut.

polregion Strasbourg, François Giordani, verweist auf den schlechten Zustand der Bahnstrecke durch das Elsass: „Seit zwei Jahren wird uns gesagt, dass wir keine weiteren Personenzüge einsetzen können, obwohl wir fünf weitere Dienste beantragt haben, weil der Streckenzustand dies gemäß SNCF Réseau nicht zulässt“.

Die Bürgermeisterin von La Wantzenau, Michèle Kannengieser, stellte beim Gericht, das für das Eilverfahren gegen SNCF Réseau zuständig ist, einen Antrag gegen die Aufnahme des Güterumleitungsverkehr. Dies mit folgenden Begründungen:

- Die Trassen der Strecke Strasbourg–Lauterbourg sind über 80 Jahre alt und leiden unter chronischem Wartungsmangel.
- Die Strecke verfügt am Bahnhof der Stadt Wantzenau über Fußgänger-Übergänge.
- Die Trasse liegt in unmittelbarer Nähe vieler Häuser.

Mit Beschluss vom 29. Juli 2024 lehnte der Präsident des Gerichts diesen Antrag gegen SNCF Réseau ab und machte damit den Weg frei für die rund vierzig Güterzüge pro Tag.

Widerstände sind einprogrammiert

Die Forderung der Bahnbranche nach einer dauerhaften Umfahrungsmöglichkeit der Rheinstrecke ab 2030 bekommt wieder Auftrieb. Einerseits sind

die Trassenzuständigkeiten zu regeln: Die Zuständigkeit für die linksrheinische SPNV wird zukünftig beim Département Grand Est liegen. Dies infolge des Dekrets zur Umsetzung von Artikel 172 des französischen Mobilitätsrahmengesetzes LOM (loi d'orientation sur les mobilités) von 2020. Die Départements (Regionen) werden zu Infrastrukturbetreibern und werden in den kommenden Jahren primär den Fokus auf den Ausbau des SPNV legen. Dem gegenüber ist SNCF Réseau für die Gütertransitlinien in Frankreich zuständig. Andererseits ist auch mit Widerständen aus den siebzehn betroffenen Ortschaften in Deutschland und Frankreich zu rechnen. Die geforderte Einführung des Nachfahrbetriebs, die möglichen Aufhebungen von Bahnübergängen und bis zu 60 Güterzug-Frequenzen pro Tag (und Nacht) wird ähnliche Reaktionen wie an dem Ausbauprojekt Emmerich–Oberhausen auslösen. Die Bahntrasse ist gesäumt von Ortschaften mit mehrheitlich Einfamilienhaus-Siedlungen. Bei vier Dörfern führt die Linie durch den Dorfkern und bei weiteren acht führt die Trasse entlang von Wohnquartieren. Rund 60 Bahnübergänge müssten ertüchtigt respektive aufgehoben werden.

Streckenertüchtigung gefordert

Mit der vollständigen Fertigstellung der rechtsseitigen Rhein-Bahnstrecke auf Vierspurverkehr, 740 Meter Zuglänge

und auf 2000 Tonnen Zuggewicht zwischen Karlsruhe und Basel ist erst im Zeitraum 2040 bis 2045 zu rechnen. Dies wird zukünftig auch zu weiteren Behinderungen führen wie beispielsweise beim Süd- und Nord-Anschluss des elf Kilometer langen Tunnels Offenburger, geplant für 2035.

Deshalb fordert die Schweizer Politik und die betroffene Bahnbranche gezielte Maßnahmen zur Absicherung der Kapazität und zur Stabilisierung des Betriebs.

Was im August 2024 als Notfallkonzept umgesetzt wurde ist eine Blaupause für eine permanente linksrheinische Bahnlinie via Frankreich. Dank der Streckenführung ohne Steigungen und guten Voraussetzungen hinsichtlich des Streckenprofils sollte dies auf den ersten Blick keine unüberwindbare bahntechnische Herausforderung sein. Dies setzt allerdings eine Elektrifizierung, eine nachhaltige Erneuerung der Trassen wie Leit- und Sicherungstechnik sowie Aufhebung zahlreicher, teils ungesicherten Bahnübergänge, voraus. Eine Mitfinanzierung durch die Schweiz steht im Raum, da diese Strecke von besonderem Interesse für die Umsetzung der schweizerischen Verlagerungspolitik ist.

Fazit

Mit dem durchgeführten Notbetrieb infolge der Rheintalsperre haben die lokalen Behörden und die betroffene Bevölkerung ein 1:1-Szenario im Alltag erleben dürfen, was für andere Bahnprojekte nicht geboten werden kann. Dies wird die zukünftige Diskussion über einen Streckenausbau kaum erleichtern.

Peider Trippi

ANZEIGE



WIR BRINGEN DIE SACHE INS ROLLEN

Seit mehr als 100 Jahren Ihr zuverlässiger Lieferant für Verschleißteile aus Guss, Stahl und Kunststoff für den Neu- und Umbau sowie die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen.

