



Die teils einspurige Strecke der Regionallinie Wörth–Lauterbourg–Strasbourg führt teilweise mitten durch 17 Ortschaften. Sie soll ausgebaut und elektrifiziert werden, um als Alternative zur Hochrhein-Zufahrtslinie Karlsruhe–Basel zu dienen.

## Schweiz

# Beseitigung des TEN-T-Engpasses

Um die Sicherung der Versorgungslage der Schweiz bei Streckenunterbrüchen auf der deutschen Hochrhein-Zufahrtslinie voranzutreiben, werden Investitionsbeiträge für den linksrheinischen Zulauf gefordert. Aufgrund der Ausgangslage und der Konfliktpunkte ist die Realisierung vor 2030 sehr fragwürdig.

Der vertraglich vereinbarte Ausbau der Rheintalbahn als Element des NEAT-Konzepts schreitet langsam voran. Mit dem Upgrade auf Vierspurverkehr, auf 740 Meter Zuglänge und auf 2000 Tonnen Zuggewicht sollen Kapazität und Leistungsfähigkeit der Strecke maßgeblich erhöht werden. Mit der Fertigstellung zwischen Karlsruhe und Basel ist erst im Zeitraum 2040 bis 2045 zu rechnen. Bis dahin müssen funktionsfähige Alternativlösungen realisiert werden.

Die Schweizer Bahnbranche fordert daher gezielte Maßnahmen zur Absicherung der Kapazität und zur Stabilisierung des Betriebs. Im Fokus steht insbesondere die linksrheinische Bahnlinie via Frankreich. Dank der Streckenführung im Flachland und guter Voraussetzungen hinsichtlich des Streckenprofils stellt sie eine ideale Ergänzung und Alternative zur rechtsrheinischen Rheintalbahn via Deutschland dar.

**Schweizer Politik wird aktiv**  
Bereits im Januar 2022 wurde die par-

lamentarische Motion 22.3000 eingereicht.

Der Bundesrat wird dabei beauftragt, die erforderlichen Schritte zu veranlassen, damit das Nadelöhr des NEAT-Zubringers „südliche deutsche Rheintalstrecke“ beseitigt wird.

Dazu soll, gemeinsam mit Frankreich und Deutschland, die 71 Kilometer lange linksrheinische Bahnlinie Wörth–Strasbourg elektrifiziert und auf NEAT-4-Meter-Standard ausgebaut werden. Diese Strecke ist im besonderen Interesse der Umsetzungs- und Verlagerungspolitik der Schweiz. Ihr Ausbau und ihre Mitfinanzierung durch die Schweiz sind so zu regeln, dass eine rechtzeitige Inbetriebnahme vor 2030 erreicht werden kann.

### Forderungen der Güter-EVU

Im Sommer 2022 konkretisierten diesbezüglich die Gütergesellschaften HUPAC, BLS Cargo, SBB Cargo International sowie der Verband der verladenden Wirtschaft VAP verschiedene Maßnahmen:

- Rasche Ertüchtigung der Strecke Wörth–Lauterbourg–Strasbourg.
- Zugang zu Umleiterstrecken via Frankreich erleichtern.
- Korridorsanierung Deutschland: erst Umleitung sichern, dann bauen.
- Infrastrukturbetreiber des Korridors Rhein-Alpen an einen Tisch.

### Bundesrat unterstützt das Projekt

In seiner Stellungnahme äußerte sich der Schweizerische Bundesrat positiv zum Anliegen und bringt dies in die laufenden Gespräche mit Frankreich und Deutschland ein. Doch er äußerte auch seine Bedenken: „Man muss sich aber bewusst sein – wir glauben, das ist einfach eine realistische Einschätzung –, dass Frankreich und Deutschland den Mehrwert dieser Strecke für sich selbst als eher gering einstufen. Deshalb gehen wir heute davon aus, dass der Ausbau ohne eine finanzielle Beteiligung der Schweiz am 500-Millionen-Projekt für einen 4-Meter-Korridor nicht durchführbar sein wird.“

### Infrastruktur-Hoheit bei Grand Est

Mit dem Inkrafttreten des Dekrets zur Umsetzung von Artikel 172 des französischen Mobilitätsrahmengesetzes

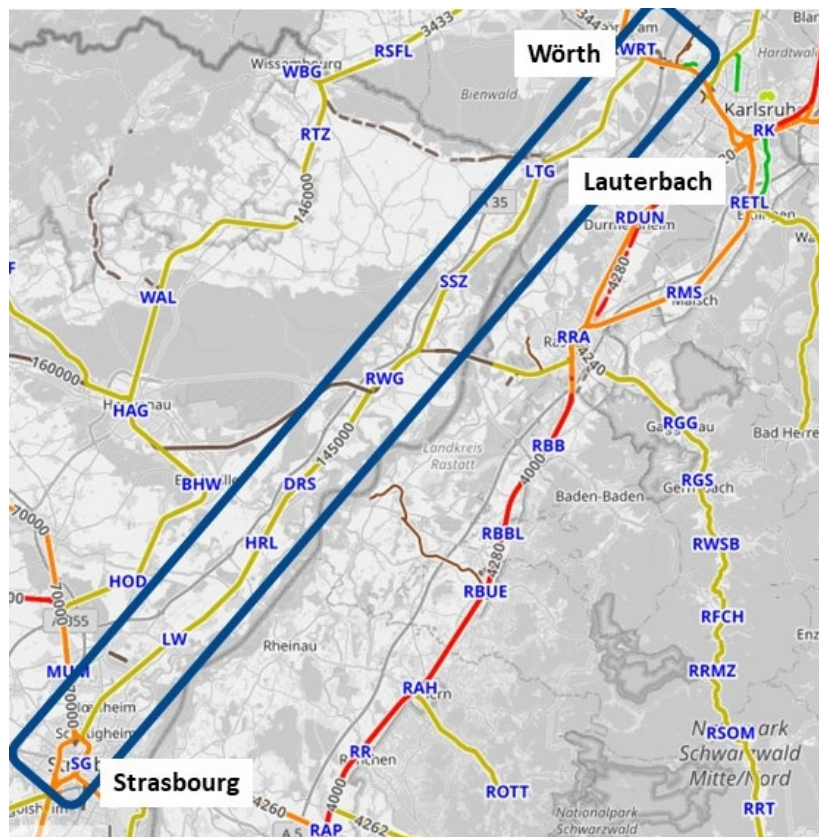
LOM (loi d'orientation sur les mobilités) wurde am 1. Januar 2020 ein neues Kapitel in der Dezentralisierung des Schienenverkehrs aufgeschlagen: Die Departements (Regionen) werden zu Infrastrukturbetreibern und werden in den kommenden Jahren primär den Fokus auf den Ausbau des SPNV legen.

### Erhebliche Konfliktpunkte

Aufgrund der lokalen Ausgangslage werden folgende Konfliktpunkte einen negativen Effekt auf das Inbetriebnahmeziel 2030 haben:

Die Zuständigkeit für die Regionallinien liegt bei Grand Est, für Gütertransitlinien bei SNCF Réseau. Die Streckenerüchtigung nutzt dem französischen SPNV, jedoch ein Nutzen für französische Gütertransporte dürfte kaum relevant sein.

Aus den 17 Ortschaften ist bei der Diskussion für eine Gütertransitlinie (mit Einführung des Nachtbetriebes, möglicher Aufhebung von Bahnübergängen und bis zu 60 Güterzug-Frequenzen pro Tag) mit Widerständen zu rechnen. Für die Zulassung von deutschsprachigen Lokführern auf dieser französischen Lokallinie sind regulatorische Hürden zu überwinden, und ein international koordiniertes Trassenmanagement auf der linksrheinischen Strecke müsste etabliert werden. Heute müssen die Züge aus Karlsruhe für die Fahrt nach Strasbourg in Wörth umgesetzt werden. Eine neue Verbindungskurve von Karlsruhe nach Strasbourg würde in Wörth durch Wohn- und Industriequartiere führen oder alternativ mit Über-



Rund 60 Bahnübergänge müssten ertüchtigt respektive aufgehoben werden.

werfungen realisierbar sein. Und last but not least: Die Gütertransitlinie wird nach 2045 mit dem Vierspurausbau Karlsruhe–Basel obsolet.

### Ausblick

Der Ausbau der Südzufahrten aus Italien aufgrund von Netz- und Hafenausbauten (und somit stagnierende Bedeutung der Nordhäfen für den Nord-Südtransit Richtung Italien) und die heute wirtschaftlich feststellbaren Rückver-

lagerungen auf den Straßenverkehr machen den Druck auf den Streckenausbau Karlsruhe–Strasbourg fraglich. Auch ein Blick auf das gleich lange 73-Kilometer-Ausbauprojekt Emmerich–Oberhausen (Planungsvereinbarung 2006, Fertigstellung 2026) mahnt zur Vorsicht. Ob da der politische Wille der Schweiz allein genügt, wird sich erst noch weisen müssen.

Peider Trippi