



DER **EI** EISENBAHN INGENIEUR

INTERNATIONALE FACHZEITSCHRIFT
FÜR SCHIENENVERKEHR & TECHNIK

Euro 32,60 | April 2024

4|24

Lärmschutz –

Wissenstand und Resultate
von Versuchen in der Schweiz

Fahrzeuge –

Flotten- und Instandhaltungs-
strategie von DB Fernverkehr

Elektrotechnik –

ITK-Anlagen im Umfeld
der Bahnstromrückführung

Tunnelinstandhaltung –

Wie digitale Tools die Prüfung
und Dokumentation erleichtern

HGV –

Bilanz zur Umsetzung des
Staatsabkommens von La Rochelle

VDEI

**Grundlagen
System Eisenbahn**

6. Juni 2024
in Nürnberg

HERAUSGEBER
VERBAND DEUTSCHER
EISENBAHN-INGENIEURE E.V.

VDEI



Quelle: Archives Sud Ouest



Quelle: Openrailwaymap.org / W. Ried 2022

La Rochelle 1992: Die Staatschefs Kohl und Mitterrand vereinbaren den Ausbau des Schienenschnellverkehrs POS

Quelle: VCD Saarland

HGV Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS)

Eine Bilanz zur Umsetzung des Staatsabkommens von La Rochelle 1992 und Perspektiven für eine Entlastung des Knotens Mannheim

WERNER RIED

Deutschland hat sich mit vielen seiner Nachbarländer durch Staatsabkommen über den Ausbau der Bahninfrastruktur vertraglich festgelegt. So regelt der Vertrag von Lugano von 1996 den Zulauf zur Alpentransversale in der Schweiz mit viergleisigem Ausbau der Strecke Karlsruhe–Basel. Das Abkommen von Kopenhagen von 2008 definiert die „Feste Fehmarnbelt-Querung“. Dieser Beitrag fragt nach dem Abkommen von La Rochelle [1] vom 22. Mai 1992 über die Schnellverkehrsverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS): Was wurde erreicht von dem, was damals vereinbart worden ist? Welche Perspektiven hat der deutsch-französische Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV)?

Helmut Kohl und Francois Mitterrand unterzeichneten vor nunmehr 32 Jahren einen

Staatsvertrag, der Deutschland und Frankreich in der militärischen Zusammenarbeit einigte und beide Länder zum Ausbau der Eisenbahnen im HGV verpflichtete. Für die Achse Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS) haben die Politiker mit dem La Rochelle-Abkommen einen umfangreichen Maßnahmenplan und verkehrspolitische Ziele für diese Schnellbahnverbindung vereinbart. Kernpunkte sind die Bereiche

- Neu- und Ausbaustrecken
- Fahrzeugbeschaffung
- Zielreisezeiten
- weiterer Streckenausbau & Elektrifizierung
- Organisation der Zusammenarbeit

Eine Bilanz zur Umsetzung dieses Staatsabkommens nach mehr als drei Jahrzehnten fällt überwiegend positiv aus:

Deutschland und Frankreich haben das Hauptziel aus Artikel 1 des Abkommens, „Das deutsche und französische Eisenbahnhochgeschwindigkeitsnetz werden über Saarbrücken und Straßburg miteinander verbunden“ ganz zweifellos

erreicht: Über die beiden Grenzübergänge bei Straßburg und Saarbrücken verbinden Hochgeschwindigkeitszüge von Deutscher Bahn AG (DB) und SNCF Paris mit Südwestdeutschland. Schon fünfzehn Jahre nach Abschluss des Abkommens stand ab Juni 2007 eine neue Infrastruktur bereit. Reisende können seither die schnellen Verbindungen über die Grenze bei Kehl (POS Süd) und Forbach (POS Nord) nutzen (Abb. 1).

Infrastruktur mit Neubau- und Ausbaubauabschnitten

Kernstück der Angebotsverbesserung laut Artikel 4 des Staatsabkommens ist die 301 km lange, französische Neubaustrecke „LGV Est“ zwischen Vaires östlich Paris und Baudrecourt im Département Moselle. In nur fünfjähriger Bauzeit ging sie im März 2007 in Betrieb. Nach Testfahrten, darunter die Weltrekordfahrt vom April 2007 mit 574 km/h, verkehren dort seit 10. Juni 2007 TGV sowie ICE mit einer Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h.

Die Weiterführung der Neubaustrecke mit dem 106 km langen Abschnitt von Baudrecourt nach Vendenheim und weiter bis Strasbourg ist im Juli 2016 in Betrieb gegangen. Damit beträgt die Reisezeit von Paris bis zur deutschen Grenze auch bei Strasbourg und wie bei Saarbrücken nur noch eine Stunde und 50 Minuten.

Auf deutscher Seite nur geringe Investitionen

Auf deutscher Seite gab es lediglich zwei kurze Neu- bzw. Ausbauabschnitte: Bei Kirkel im Saarland begründete die DB einen Gleisbogen beim „Geistkircher Hof“. Und bei Schifferstadt in der Pfalz entstand eine Umfahrstrecke. Die Wirkung der deutschen Infrastrukturmaßnahmen auf die Fahrtzeit zwischen Deutschland und Frankreich ist jedoch bedeutungslos. Denn auf dem POS Nordost nutzen die Züge weit überwiegend das vorhandene Streckennetz, und dazu zählt die bogen- und tunnelreiche Strecke durch den Pfälzer Wald.

Auch auf dem POS Südost verlangsamt der noch nicht ausgebaute Abschnitt zwischen Kehl und Appenweier mit seinen Bahnübergängen und der Eingleisigkeit der Appenweierer Kurve die Reise.

Erfreulich ist jedoch, dass folgende Ausbauziele für Deutschland laut Staatsabkommen inzwischen verwirklicht sind:

- Abschnittsweise 200 km/h auf der Riedbahn zwischen Mannheim – Frankfurt
- Anbindung des Flughafens Frankfurt (obgleich nicht in das deutsch-französische Angebot eingebunden)
- abschnittsweise 200 km/h zwischen Frankfurt – Fulda
- dreigleisiger Ausbau der Strecke Hanau – Gelnhausen
- Elektrifizierung und Ausbau Bebra – Erfurt auf 160 km/h (inzwischen abschnittsweise auf 200 km/h ertüchtigt)
- Erfurt – Halle / Leipzig mit Anhebung auf 250 km/h (realisiert bis 300 km/h)
- Halle / Leipzig – Berlin mit abschnittsweise 200 km/h
- Stuttgart – Ulm – Augsburg mit abschnittsweise 200/250 km/h
- Augsburg – München mit zusätzlichen Gleisen für 200 km/h (realisiert bis 230 km/h).

Demgegenüber sind folgende Ziele aus dem Abkommen (Artikel 4, 1b) noch immer offen:

Nach über 30 Jahren noch nicht realisierte Infrastrukturmaßnahmen

- „Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau der Strecke München – Freilassing mit Anhebung auf weitgehend 200 km/h Höchstgeschwindigkeit.“ (Artikel 4 1 b, letzter Anstrich)
- Weiterführung des TGV-Est Straßburg – Kehl
- Anhebung Geschwindigkeiten auf modernisierten, herkömmlichen Strecken
- Ausbau TGV-Est östlich Metz bis Forbach
- Kehl – Appenweier (Anschluss Schnellbahnstrecke Karlsruhe – Basel)
- Ausbau Saarbrücken – Mannheim für HGV.

Besonders ärgerlich ist die fehlende und bereits für 2008 angekündigte ETCS-Level 2-Ertüchtigung zwischen Mannheim und der Bundesgrenze bei Saarbrücken. Diese Zusatzausrüstung würde Geschwindigkeiten zumindest abschnittsweise über 160 km/h erlauben. Die Sanierung des Oberbaus über ein Jahrzehnt hinweg mit immer wieder eingleisigen Betriebsabschnitten kann daher bis

heute ihre Wirkung nicht entfalten. Im Fahrplan sind noch immer Fahrzeitüberschüsse vorhanden, sodass die Reisezeit der ICE und TGV zwischen Mannheim und Saarbrücken sich trotz Streckenerweiterung, Umfahrung Schifferstadt, neuer Fahrzeuge kaum von den einstigen Eurocity- und Interregio-Zügen vom Ende des letzten Jahrtausends unterscheidet. Auch der zweigleisige Wiederaufbau der östlichen Riedbahn bei Mannheim über Käfertal kommt bis heute nicht voran. Die dort zu beklagende Eingleisigkeit bringt immer wieder Störungen und Verspätungsminuten in den Zugverkehr zwischen Frankreich und Frankfurt ein.

Fahrzeugbeschaffung

Die Zielsetzung in Artikel 2, wonach die betroffenen Bahnen adäquate Fahrzeuge beschaffen, wurde vollständig erfüllt: Nach dem Start mit modernisierten Einheiten und neuem Triebkopf als TGV POS sowie umgebauten



Abb. 1: Werbung für das neue Angebot aus dem Jahr 2007; Selbstklebebild, herausgegeben von der Alleo GmbH 2007

Route	Vereinbarung von La Rochelle	Ist (schnellste Verbindung im Fahrplan 2024)	Zielverfehlung in Minuten
Paris – Frankfurt	ca. 3:30 Stunden	3:43 Stunden	13 Minuten
Paris – München	ca. 4:45 Stunden	5:18 Stunden (Umsteigen in Stuttgart; direkt 5:41 Stunden)	33 Minuten
Paris – Berlin	< 6:30 Stunden	8:13 Stunden	103 Minuten
Paris – Saarbrücken – Mannheim	2:52 Stunden	3:08 Stunden	16 Minuten
Paris – Strasbourg – Mannheim	2:45 Stunden	3:02 Stunden	14 Minuten

Tab. 1: Zielreisezeiten gemäß Artikel 3 (1,2) und Artikel 5 (2)

ICE 3 der Baureihe (BR) 406 verkehren inzwischen bereits die nächsten Fahrzeuggenerationen: Eine doppelstöckige Version des TGV (TGV N2N) und die weiterentwickelten ICE der BR 407 (Velaro) entsprechen noch besser der hohen Nachfrage und den hohen Anforderungen im HGV.

Zielreisezeiten nicht erreicht

Keine der im Abkommen genannten Zielreisezeiten ist bis heute erreicht; die Abweichungen liegen für die deutsch-französische Verbindungen bei etwa einer Viertelstunde. Für Paris–München und Paris–Berlin gibt es größere Abweichungen. Einen Überblick vermittelt die Tab. 1.

„Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, daß die Fahrzeit Berlin - Paris nach dem Ausbau dieser Strecke auf Hochgeschwindigkeitsbetrieb 6 Stunden 30 Minuten nicht überschreiten sollte.“ Artikel 3 (2)

Die Fortführung der Schnellfahrstrecke (SFS) LGV Est in Frankreich von Baudrecourt in Lothringen bis Strasbourg brachte 2016 hingegen für den Südast eine Beschleunigung von rund 30 Minuten. Davon profitieren nicht nur Karlsruhe, Stuttgart, Ulm, Augsburg und München als Städte des Direktzugangebotes nach Paris. Vielmehr bestehen seit 2016 auch für Frankfurt und Mannheim Zugangebote über Strasbourg von und nach Paris. Dafür verkehren über den Nordast mit Kaiserslautern und Saarbrücken nur noch vier statt fünf Zugpaare täglich.

Güterverkehr und Umweltvorsorge

Die Zielsetzung in Artikel 2 (2) des La Rochelle-Abkommens zum Güterverkehr darf wohl als „Papiertiger“ bezeichnet werden angesichts der schwachen Formulierung „Die Vertragsparteien stimmen darin überein, daß mit der Schaffung des deutsch-französischen Eisenbahnhochgeschwindigkeitsnetzes auch eine Verbesserung des Güterverkehrs angestrebt wird.“

Allem Anstreben zum Trotz war gerade der Güterverkehr während der letzten Jahre sehr weitgehenden Veränderungen unterworfen. Auf allen POS-Neubaustrecken in Frankreich sind nur Züge des HGV zugelassen. Lokbespannte Züge, darunter der Güterverkehr kann dort angesichts der Längsneigung bis 35 % nicht verkehren. Zudem wechselten die beteiligten Akteure und Kooperationen im grenzüberschreitenden Güterverkehr oder brachen zusammen. Die zugehörige Sparte des SNCF steht vor dem endgültigen Aus zum Jahresende 2024; eine Kooperation von DB Cargo und SNCF mit grenzüberschreitendem Triebfahrzeugführereinsatz ging schon nach wenigen Jahren zu Ende.

Zusammenarbeit entwickeln (Artikel 6)

Artikel 6 des Staatsabkommens zielt auf eine Optimierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit über die Grenzen hinweg ab. In diesem Sinne hat der Zusammenschluss von CFL (Luxemburg), DB AG (Deutschland),

SBB (Schweiz) und SNCF (Frankreich) zur Rhealys S. A. beigetragen. Diese Gesellschaft war von 2002 bis 2007 mit der Vorbereitung des grenzüberschreitenden HGV betraut. Sie klärte Grundlagen für das Angebotskonzept, Fahrpläne, Fahrzeugeinsatz und den Businessplan. DB und SNCF beschlossen 2005 und gründeten 2006 die Alleo GmbH (Alleo) mit Sitz in Saarbrücken für ihre bilaterale Zusammenarbeit und Vermarktung des neuen, gemeinsam betriebenen Zugproduktes mit TGV und ICE. Der Kunstname Alleo [2] war zunächst als Produktname für die Züge angedacht ähnlich wie bei Thalys. Es blieb jedoch dann beim Firmennamen. „Alleo“ steht bis heute für viele Mitarbeiter synonym für die Kooperation unter Einsatz gemischter Teams von SNCF Voyageurs und DB Fernverkehr AG an Bord der Züge.

Sowohl Zugbegleiter als auch Triebfahrzeugführer beider Unternehmen befahren die Strecken zwischen Paris und Deutschland ohne Ablösung an der Grenze. Die Alleo hat für ihr Engagement in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit hohe Anerkennung gefunden, darunter die Goldene Umweltschiene 2007 sowie den deutsch-französischen Wirtschaftspreis 2016 in der Kategorie Personal. 2019 haben DB und SNCF die Alleo aufgelöst. Bei DB Fernverkehr und SNCF Voyageurs versuchen seither interne Organisationseinheiten, die Aufgaben aus dem Kooperationsabkommen zu stemmen.

Angebot und Servicequalität

Beeindruckend ist die Erfolgsbilanz aus Sicht der Nachfrage im deutsch-französischen HGV. Die Auslastung der Züge ist konstant hoch mit im Grenzabschnitt durchschnittlich zu drei

Vierteln besetzten Zügen. Die Betreiber vermelden für das Jahr 2023 sogar einen Rekordwert von über 3 Mio. Reisenden.

In besonders nachfragestarken Zeiten, z.B. in der (Vor-) Weihnachtszeit oder zu Events, kommen daher vermehrt Züge in Doppeltraktion zum Einsatz. Eine erfreuliche Nachfrage hatte auch die sommerliche Angebotsvariante mit direkten Zügen zwischen Frankfurt und Bordeaux unter Umfahrung von Paris.

Der Elan und Enthusiasmus der ersten Jahre nach Betriebsaufnahme, als es noch eine Inklusiv-Mahlzeit in der ersten Klasse, Zeitungen und den „Alleo-Spirit“ der Mitarbeiter gab, ist jedoch verblasst. Das gastronomische Angebot erweckt nicht nur beim Autor den Eindruck, dass die Nachfüll- und Versorgungslogistik der ICE-Bordrestaurants nicht zuverlässig funktioniert: Zu oft war die Ware bei abendlicher Fahrt nach Frankfurt ausverkauft.

POS-Infrastruktur als Irrtum der Geschichte?

Aus heutiger Sicht dürfen wir hinterfragen, warum der Trassenverlauf für die beiden Äste POS Nord und POS Süd so gewählt wurde: Waren die bereits vorhandenen Schienenwege auf deutscher Seite ausschlaggebend mit der Prämisse, so wenig wie möglich neue oder optimierte Schieneninfrastruktur zu schaffen? Für die reine Ost-West-Orientierung ist es unerheblich, ob Züge zwischen Paris und München über Saarbrücken–Mannheim oder Strasbourg–Karlsruhe–Stuttgart verkehren. Die regionale Lobbyarbeit, darunter die Initiative „Magistrale“, bzw. neu benannt „Main Line für Europa“ [3] unter Federführung von Gebietskörperschaften auf dem POS-Südast, insbe-

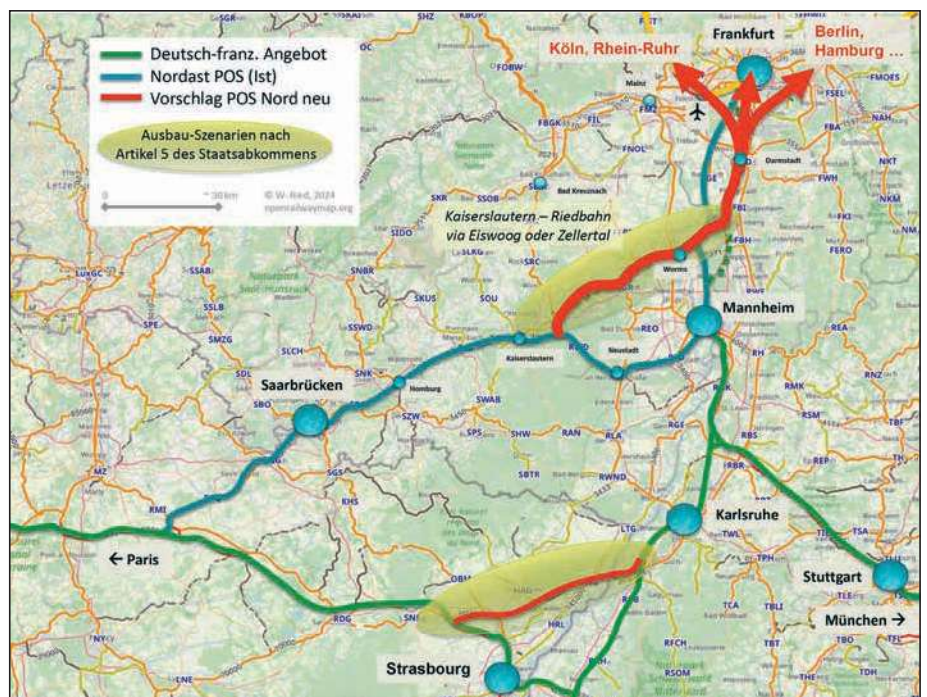


Abb. 2: Streckenführung und Perspektiven für den deutsch-französischen HGV

Quelle 2-4: W. Ried, Kartengrundlage openrailwaymap.org

sondere Karlsruhe und Strasbourg, hat jedoch ihre Wirkung gezeigt. Der Nordost spielt bei der "Main Line for Europe" bestenfalls als Umsteiger Verbindung eine Rolle für Reisen zwischen Süddeutschland und Paris. Die bevölkerungsreichen Verdichtungsräume von Rhein/Neckar mit Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen bleiben ebenso außen vor wie Kaiserslautern und der Verdichtungsraum des Saarlandes und dem französischen Département Moselle. Die letztgenannten Regionen scheinen das „Regionen-Mobbing“ durch Main Line for Europe (Nordost ausgeblendet) weder bemerkt zu haben, noch treiben sie den weiteren Ausbau der Infrastruktur über die Nordachse.

Dies erstaunt, denn Artikel 5 des La Rochelle-Abkommens formuliert, wie es weiter gehen soll für den Infrastrukturausbau. So heißt es:

„Zur Verknüpfung der beiden Hochgeschwindigkeitsnetze werden zusätzlich zu den in Artikel 4 Absatz 1 vorgesehenen Arbeiten gleichzeitig die folgenden Maßnahmen durchgeführt:

1. Auf französischer Seite werden in Weiterführung des TGV-Est die Strecke Straßburg–Kehl und die Verbindung TGV-Est östlich Metz bis Forbach ausgebaut.
2. Auf deutscher Seite wird die Verbindung Kehl zur Schnellbahnstrecke Karlsruhe–Basel bei Appenweier hergestellt und die Strecke Saarbrücken–Mannheim auf Hochgeschwindigkeitsbetrieb ausgebaut.“

Absatz 4 definiert die Aufgabe: „Die Vertragsparteien treffen im Übrigen im Rahmen ihrer Befugnisse Vorsorge für die spätere Realisierbarkeit einer Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecke nördlich von Straßburg.“

Perspektiven für den deutsch-französischen HGV

Mit „nördlich von Straßburg“ hatte das Abkommen sicherlich den Südast im Fokus. Tatsächlich könnte hier eine Inwertsetzung (einst) vorhandener Infrastruktur, darunter die Nutzung der Brücke zwischen Wintersdorf und Roppenheim, weiter reduzierte Reisezeiten erreichen, allerdings unter Umfahrung von Straßburg [4]. Es sei aber erst recht beim Nordost – also ebenfalls „nördlich von Straßburg“ – eine Optimierung angeraten.

Am politischen Willen fehlt es dazu nicht. Immerhin gab es Initiativen, um den Ausbau weiter voranzutreiben, darunter:

- Die Erklärung von Baudrecourt 2009 [5] als politische Willenserklärung des Départements Moselle, der Bundesländer Rheinland-Pfalz und Saarland
- Ein Gutachten von SMA von 2014 im Auftrag und unter Beteiligung der vorgenannten Gebietskörperschaften und der DB Fernverkehr AG [6]
- Die Zielsetzung der Großregion [7] zum Ausbau der POS-Nordachse zwischen Metz und Mannheim.

Eine schnellere Wegführung wäre bei Wiederaufbau der Brücke von Wintersdorf ebenso möglich wie beim Tunnelbau durch den Pfälzer

Wald oder gar dessen nördliche Umfahrung. Es sei zum POS-Nordost die Frage erlaubt, warum immer nur der Umweg über Mannheim zu befahren ist, obwohl Mannheim auch über Karlsruhe–Strasbourg mit Paris verbunden ist. Eine schnellere Paris-Verbindung von Ost- und Norddeutschland und damit auch für Rhein/Main wäre möglich, wenn der Streckenverlauf ohne Fahrt über Mannheim direkt via Saarbrücken nach Paris erfolgte.

Nimmt man die Aussagen des Staatsabkommens ernst, insbesondere die Zielreisezeiten zwischen Berlin und Paris, so wird die Ausrüstung mit ETCS-Level 2 zwischen Mannheim und Saarbrücken sowie der zweigleisige Wiederaufbau der Riedbahn via Käferal nicht reichen. Auch optimierte Bauzuschläge und die Umsetzung der Empfehlungen des SMA-Gutachtens von 2014 werden nicht den gewünschten Effekt bringen. Der Autor schlägt daher eine Neubewertung zum Ausbau der POS Nord-Strecke via Worms statt

Mannheim vor. Diese Variante könnte die Reisezeit Paris–Frankfurt um gute 30 Minuten verkürzen.

Frankfurt-Saarbrücken-Kaiserslautern Paris ohne Mannheim

Das Grundproblem des Nordastes resultiert aus der Streckenführung über Mannheim. Diese zwingt zu einem Umweg über die Rhein-Neckar-Metropole, was der Verkehrsspannung von Norddeutschland und Frankreich via Saar-Pfalz nicht gerecht wird.

Längst verkürzt im Straßenverkehr die A 62 von Kaiserslautern die Reisezeit von der deutschen Grenze nach Rhein/Main deutlich im Vergleich zum Umweg über Mannheim. Von dieser Streckenführung sollte sich auch die Bahn inspirieren lassen angesichts von Reisezeiten zwischen Saarbrücken und Frankfurt von noch über zwei Stunden (hingegen Saarbrücken–Paris nur 110 Minuten trotz doppelter Entfernung!).



Abb. 3: Nördliche Querung des Pfälzer Waldes mit möglichen Ausbaustrecken durch das Zeller- oder Eistal

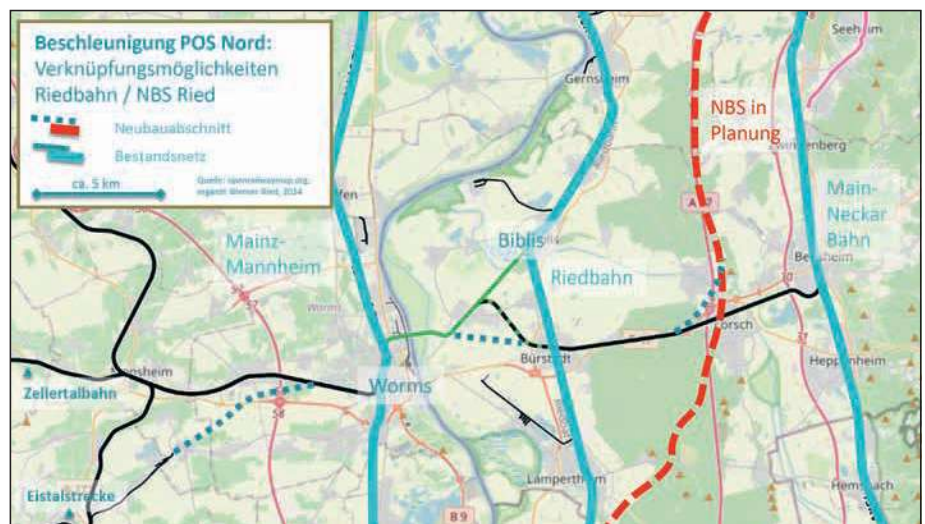


Abb. 4: Die Anbindung östlich Worms an die Riedbahn bzw. an die Neubaustrecke Mannheim–Frankfurt erlaubt deutliche Reisezeitvorteile im Frankreichverkehr und eine Entlastung des Knotens Mannheim



Abb. 5: Eistalviadukt bei Eiswoog, Pfalz: Chance auf eine Reaktivierung des schnellsten Schienenweges zwischen Kaiserslautern und Worms

Quelle Abb. 5 u. 6: W. Ried

Ziel muss sein, zwischen der Bundesgrenze bei Saarbrücken und dem Norden und Osten Deutschlands mit Berlin, Hannover, Hamburg, Erfurt, Leipzig und Dresden die Reisezeit deutlich zu verkürzen. Der Verzicht auf den Umweg via Mannheim macht dies möglich ohne Einbuße im Angebot für Mannheim, das über Karlsruhe/Strasbourg mit Paris verbunden bleibt.

Die Beschleunigung von bis zu 30 Minuten wäre durch eine Inwertsetzung der Zellertalbahn oder der Eiswoog-Strecke mit Linienführung über Worms und Anschluss an die Riedbahn bei Biblis möglich (Abb. 2-4). Es bedarf hier keiner SFS, jedoch einer Ertüchtigung mit Elektrifizierung und zulässigen Geschwindigkeiten bis 160 km/h.

Daraus ergäben sich nicht nur mehr Resilienz im Schienennetz, sondern ganz neue Angebotsmöglichkeiten zwischen Berlin und Paris und zur Stärkung der Südwestregion Saar-Pfalz.

Zellertal- und Eistalbahn

Wer heute zwischen Paris und Frankfurt über den POS Nordast reist, staunt über die extremen Geschwindigkeiten: Auf der Schnellfahrstrecke des TGV Est zeigt die Anzeige im Zug bis zu 320 km/h an. Der französische Abschnitt ist in kaum 100 Minuten durchheilt. Im deutschen Abschnitt zwingt der Pfälzer Wald zum Kriechtempo mit zulässiger Geschwindigkeit von abschnittsweise nur 80 km/h, und es braucht mehr als 120 Minuten für die Fahrt von der Grenze bis Frankfurt, obwohl die Strecke nur halb so lange ist wie der französische Abschnitt. Hinzukommt der „Haken“ mit dem Umweg über Neustadt/Weinstraße

und Mannheim. Die Streckenführung über das Zeller- oder Eisbachtal kann das Gebirge nördlich umfahren und auf direktem Weg Richtung Riedbach bzw. Rhein/Main abkürzen.

Noch ist die Eistalbahn abschnittsweise im Dornröschenschlaf. Als Stichbahn mit Taktverkehr ist sie zwischen Grünstadt und Eiswoog über Eisenberg in Betrieb. Die Weiterführung bis Enkenbach-Alsenborn ist stillgelegt und vereitelt die Weiterfahrt nach Kaiserslautern (=Paris). Die Trasse ist jedoch noch komplett

vorhanden mit dem Viadukt bei Eiswoog (Abb. 5) und dem Stempelkopftunnel. Anstelle einer Reaktivierung könnte hier auch ein Neubauabschnitt mit von Interesse sein. Auch die Weiterführung nach Worms weist Lücken auf, und es bedarf einiger Neubauabschnitte für eine schnelle Streckenführung im Kontext Frankreichverkehr.

Schneller betriebsbereit ohne Bedarf an Neubauabschnitten wäre die Zellertalbahn als einst schon im Fernverkehr genutzte Haupt-



Abb. 6: Nordportal des 436 m langen Altenhoftunnels zwischen Hochspeyer und Enkenbach-Alsenborn

bahn zwischen Worms und Kaiserslautern. Initiativen für eine Reaktivierung und entsprechende Investitionen für die Sanierung sowie Wiederaufnahme des Regionalverkehrs laufen seit Jahren [8]. Ein Förderverein hält die Fahne hoch und treibt die Reaktivierung [9].

Fazit

Ein milliardenteurer Streckenneubau auf französischer Seite ist erfolgt, ebenso einzelne Ausbaumaßnahmen in Deutschland [10]. Verbesserungen nördlich von Strasbourg, darunter eine Ausbaustrecke Kaiserslautern–Worms zur Riedbahn versprechen interessante Perspektiven für den deutsch-französischen HGV sowie den Regionalverkehr ganz ohne kostspieligen Tunnelbau durch den Pfälzer Wald. Die Vorteile einer Streckenführung POS Nord via Worms statt Mannheim bestechen und sollten die umfängliche Umsetzung des La Rochelle-Abkommens beflügeln:

- Fahrzeitgewinn von ca. 30 Minuten zwischen Paris und Frankfurt/Berlin/Dresden
- Entlastung des Knotens Mannheim
- hochwertiges Fernverkehrsangebot für Worms
- neue Angebote und Optimierung Regionalverkehr im Raum Kaiserslautern/Worms

- neue Möglichkeiten für den Güterverkehr
- Inwertsetzung vorhandener, aber vernachlässigter Bahninfrastruktur: Eistalbahnhof/Zellertalbahn
- Steigerung Resilienz des Bahnnetzes
- Verzicht auf Tunnelabschnitt Pfälzer Wald. ■

[9] Donnersbergkreis 2023: „Arbeiten an der Zellertalbahn gehen voran“, <https://www.donnersbergkreis.de/donnersbergkreis/Aktuelles/Aktuelles%20aus%20dem%20Kreishaus/2023/Juni/Arbeiten%20an%20Zellertalbahn%20gehen%20voran:%20Erneuerung%20von%20Durchlass%20bei%20Alsenbr%C3%BCck-Langmeil/>

[10] Ried, W. (2014): Infrastruktur und Entwicklungspotenzial der Eisenbahnen im SaarLorLux-Raum, Dissertation, Uni Trier, https://ubt.opus.hbz-nrw.de/opus45-ubtr/frontdoor/deliver/index/docId/636/file/RiedWerner_20140520.pdf

QUELLEN

[1] „Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Minister für Ausrüstung, Wohnungsbau und Verkehr der Französischen Republik über die Schnellbahnverbindung Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland“ vom 2. Oktober 1992, bekanntgemacht am 5. November 1992, BGBl. I S. 1101, siehe <http://www.wedebuch.de/gesetze/inter/posvertrag.htm>

[2] Alleo GmbH 2007: Selbstklebebild zum Deutsch-Französischen Hochgeschwindigkeitsverkehr, Saarbrücken

[3] mainlineforeurope.org, Webseite der Lobbyinitiative für den POS-Südost

[4] Andersen, S. (2022): Grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr Deutschland/Frankreich im Raum Karlsruhe, ETR 11/2022

[5] Département de la Moselle; Land Rheinland-Pfalz; Land Saarland (Hrsg.) 2009: Erklärung von Baudrecourt am 20. April 2009 in Metz/Baudrecourt (Sonderzugfahrt)

[6] SMA und Partner AG (Hrsg.) 2014: Angebots- und Infrastrukturstudie zur Verbesserung des Angebots im Korridor Mannheim – Saarbrücken – Baudrecourt (POS Nord). Kurzfassung, Zürich

[7] Wirtschafts- und Sozialausschuss der Großregion (WASGR) 2014: Abschlussbericht, Luxemburg; <https://www.granderegion.net/content/download/298/publication/Abschlussbericht-2013-2014.pdf?inLanguage=ger-DE>

[8] foerderverein-eistalbahnhof.de



Dr. Werner Ried
Verkehrsgeograph
Geschäftsführender Vorstand
Verkehrsclub Deutschland (VCD),
Landesverband Saarland e. V.
werner.ried@vcdd-saar.org

**RAILWAY
DIAGNOSTIC AND
MONITORING
CONFERENCE
2024**

17th – 18th APRIL 2024
HOTEL MONDIAL, COLOGNE

REGISTER NOW

REGISTER NOW HERE:
WWW.EURAILPRESS.DE/EVENTS



Beleg-E-Paper der Ausgabe EI 4/24; Veröffentlichung des eigenen Beitrags im unternehmenseigenen Inter- und Intranet sowie auf Social-Media-Plattformen unbefristet genehmigt / © DVV Media Group GmbH