

# Elsass: Problem mit Bypass

Auch auf Mulhouse kämen durch einen neuen Güterzugkorridor hohe Belastungen zu

VON UNSEREM KORRESPONDENTEN  
MICHAEL NEUBAUER

**STRASSBURG.** Die Schienenstrecken im Elsass sind schon heute stark überlastet. Würden deshalb, wie von den Bahnunternehmen überlegt, die durchgehenden internationalen Güterzüge auf der deutschen Rheinseite konzentriert – die so genannte Bypass-Lösung –, gäbe es Kapazitäten für mehr Personenzüge. Dennoch: Das Elsass sieht sich nicht als treibende Kraft für eine Bahnumfahrung Basels, denn ein Bypass brächte auch für die Region manche Nachteile.

Der Bypass-Projekt sei vor allem Wunschkind der Schweiz, ist im Elsass zu hören. Denn in Basel werde es die großen Probleme geben, sobald der transalpine Güterverkehr mit der Eröffnung der Basistunnel von Gotthard und Lötschberg deutlich anwächst. Zudem gibt es den Basler Wunsch nach einem Bahnanschluss für den Euro-Airport – was sich leichter realisieren ließe, würde der Güterzugverkehr aus dem Südelsass nach Baden hinübergeleitet.

Das Elsass selbst profitierte von einer solchen Umleitung nur eingeschränkt: „Wir werden zum Beispiel am Eisenbahnknoten Mulhouse große Probleme haben“, sagt Françoise Castany, zustän-

dig bei der französischen Eisenbahngesellschaft SNCF für den Gütertransport im Elsass. Denn käme der Schienenbypass über Neuenburg, würden auch über Mulhouse mehr Züge geführt. „Die Sensibilität für dieses Verkehrsproblem ist auf badischer Seite sehr hoch. Ich habe nicht den Eindruck, dass die Einwohner von Mulhouse genauso informiert und sensibilisiert sind.“

„Wir brauchen viele alternative Strecken“

Prognosen, wie viele Züge über einen „Bypass Neuenburg“ rollen könnten, mag oder kann im Elsass niemand geben. Derzeit verkehren täglich 80 Güterzüge von einer Länge bis zu 750 Metern zwischen Basel und Mulhouse. Züge aus Frankreich gen Italien benutzen auch den südfranzösischen Tunnel Mont Cenis, doch „bei der zu erwartenden Frachtentwicklung brauchen wir eine Vielzahl von alternativen Strecken, um mit der Straße mithalten zu können“, sagt Françoise Castany.

Trotz kleiner Fläche ist das Elsass im französischen Güterzugverkehr die Nummer vier unter den Regionen. Grund dafür sind die vielen Industriebetriebe wie die Brauereien Kronenbourg und Heineken, dazu Peugeot sowie die Chemiefabriken und Häfen. Außerdem führen zwei wichtige transeuropäische

Verkehrsadern durchs Elsass: Die Nord-Süd-Achse mit Güterzügen aus den Benelux-Staaten in Richtung Schweiz und Italien, und die West-Ost-Achse mit Ziel österreich-ungarische Grenze. Kein Wunder, dass es auf den Zugstrecken im Elsass immer enger wird.

„Unser Netz gleicht dem des 19. Jahrhunderts. Wir haben inzwischen viele Autobahnen gebaut, aber keine Eisenbahnstrecken“, klagt Françoise Castany. Spätestens wenn ab 2007 die ersten Hochgeschwindigkeitszüge TGV im Elsass ankommen, werden sich diese mit den heutigen Zügen des Nah-, Fern- und Güterverkehrs in die Quere kommen. Der oberelsässische Senator Hubert Haenel warnte in *Le Monde* davor, dass die Bahnunternehmen den drohenden Engpass Elsass meiden werden: „Die Deutschen und Schweizer haben dann die Züge, die Franzosen aber die Lastwagen.“

Castany bedauert, dass in Südbaden immer wieder im Zusammenhang mit der Bypass-Planung von „französischen Zügen“ die Rede ist – das sei falsch, sagt sie: „Wir haben es mit internationalen Güterzügen zu tun. Zum Großteil stammen deren Container aus aller Welt, die in den Häfen wie Rotterdam ankommen mit Produkten, die wir gerne konsumieren und die auf anderen Kontinenten produziert wurden, damit wir sie billig einkaufen können.“

## Bahnnetz ist Regiosache

Transnet und Abgeordnete

LÖRRACH (BZ). Eine volle Einbindung der politischen Vertreter der Oberrheinregion in die Planung des Bahngüterverkehrs haben Bahngewerkschafter bei einem Treffen mit der Waldshuter SPD-Bundestagsabgeordneten Karin Reh-

bock-Zureich gefordert. Die beteiligten nationalen Bahnen DB, SBB und SNCF sollen alle ihre Verkehrszahlen und Prognosen zur Entwicklung des Güterverkehrs auf den Tisch legen. Die Abgeordnete erklärte, dass ein so genannter Bypass – eine Umfahrung Basels für den Güterfernverkehr – im Entwurf des bis 2015 laufenden Bundesverkehrswegeplans nicht enthalten sei. Sie sprach für eine trinational abgestimmte Gesamtplanung für den Bahnverkehr im Dreiländereck aus.

Die Gewerkschafter, unter ihnen DB-Betriebsrat und SPD-Kreisrat Günter Schlecht, plädierten dafür, alle denkbaren Varianten zur Entlastung des Nadelöhrs Basel/Muttenz zu prüfen. Auch müsse dem Lärmschutz große Bedeutung eingeräumt werden. Dabei sollte nicht nur an Schutzvorrichtungen entlang der Bahnstrecken sondern auch an Lärmschutztechniken an den Zügen gedacht werden, die oftmals kostengünstiger seien. In jedem Fall solle man an dem Ziel, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlegen, festhalten.