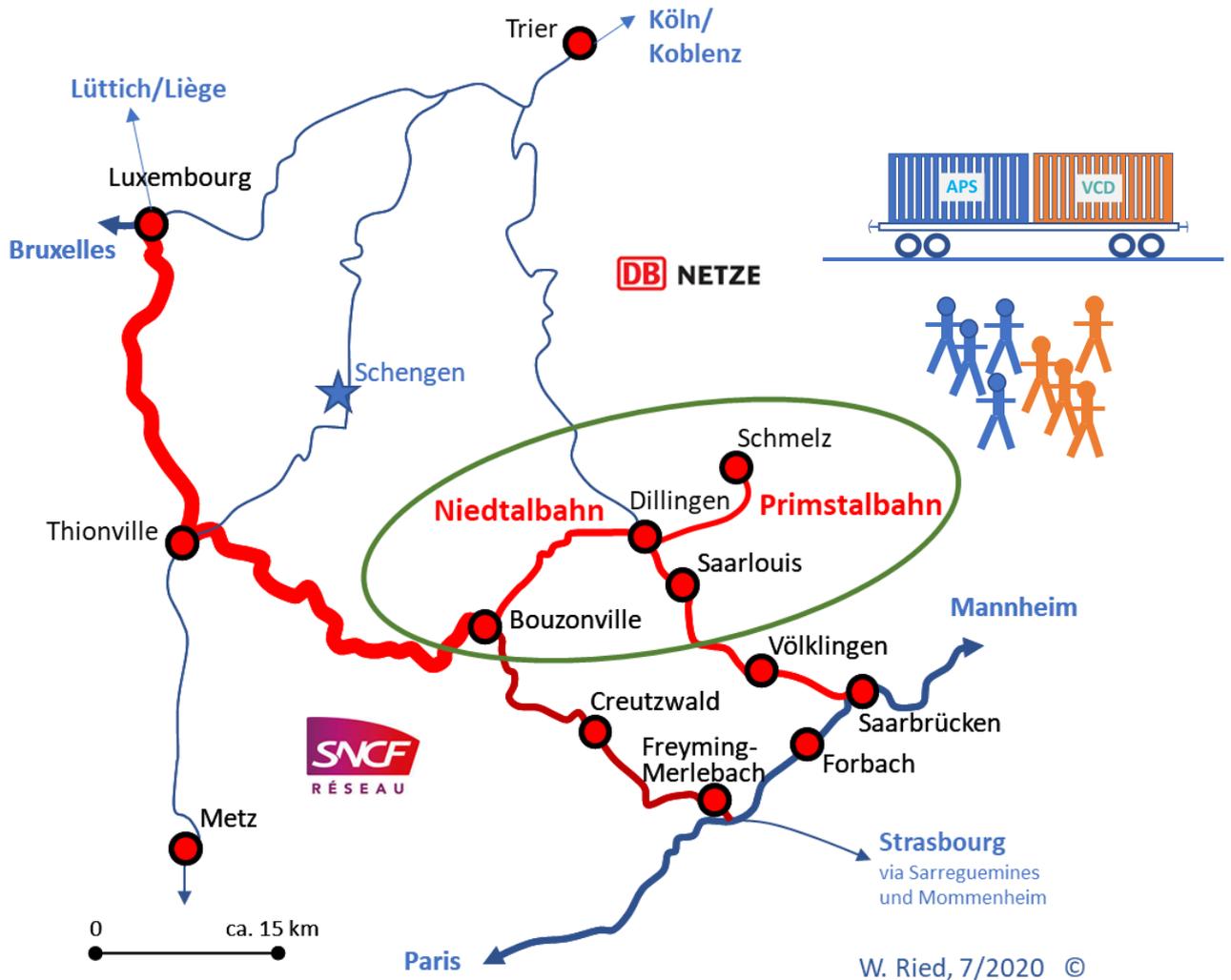


Verkehrskonzept - SaarMoselleLux - *Étude de transport*



Verkehrskonzept Niedertalbahn im Vorfeld einer Betriebsprogrammstudie durch die Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber DB Netz AG und SNCF-Réseau

Schéma directeur ferroviaire «Ligne de la Nied» en amont d'une étude en exploitation par les gestionnaires d'infrastructures DB Netz AG et SNCF-Réseau

Güterverkehr und SPNV via Niedertal und Moselle-Est

Saarbrücken/Béning – Bouzonville – Thionville – Luxembourg

Trains frets et offre TER en Moselle-Est / vallée de la Nied

Saarbrück/Béning – Bouzonville – Thionville – Luxembourg

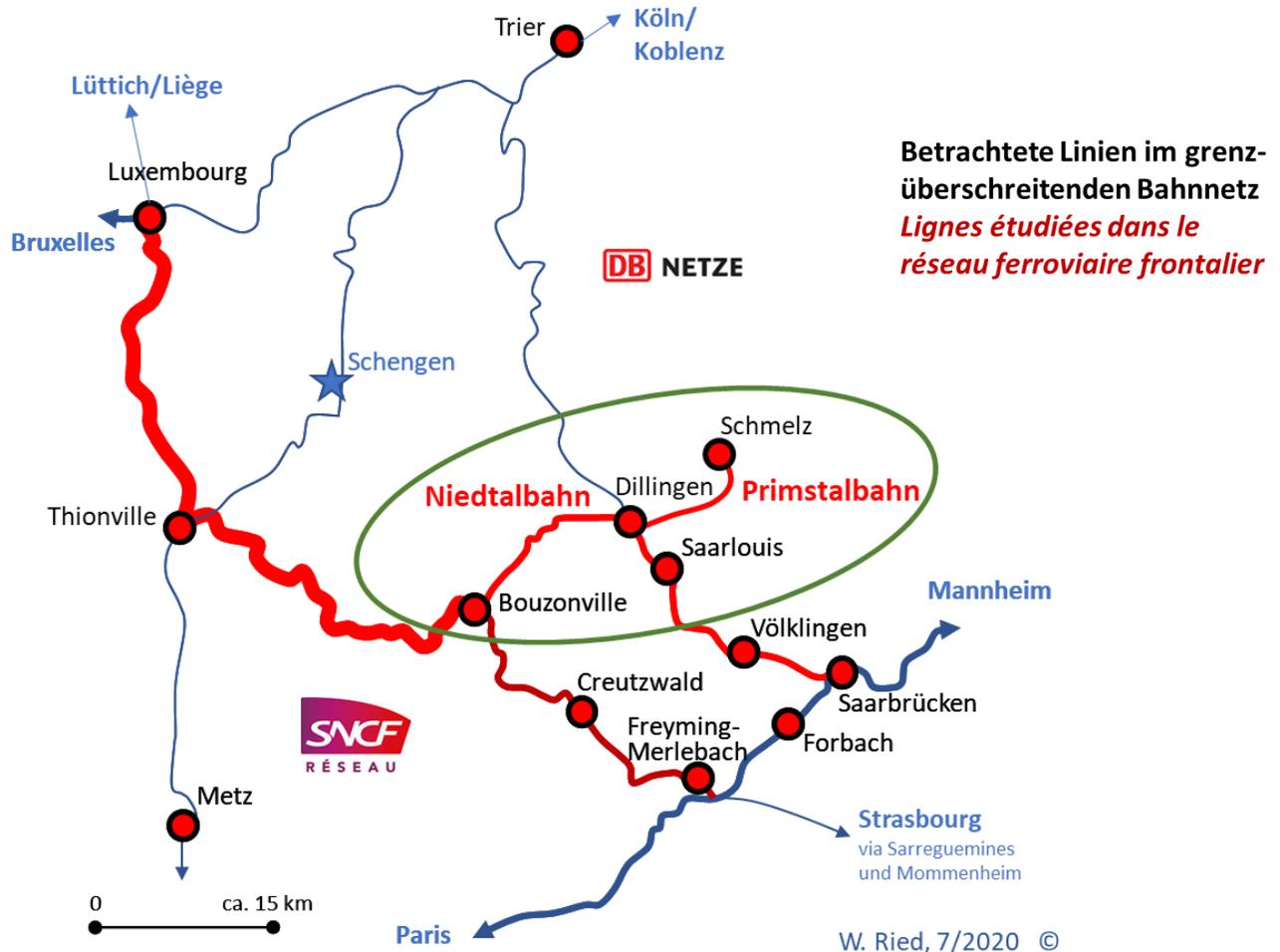
August / août 2020

Inhalt / *table des matières*

1. Räumliche Orientierung	
<i>Orientation géographique</i>	3
2. Ziel und Anlass dieser Untersuchung	
<i>Motif et objectif de cette étude</i>	4
3. Methodisches Vorgehen	
<i>Démarche méthodologique</i>	5
4. Ergebnisse für den Schienengüterverkehr	
<i>Résultat transport fret</i>	6
5. Ergebnisse für den Schienenpersonennahverkehr	
<i>Résultat transport voyageurs</i>	9
6. Gesamtnachfrage und erste Fahrplankonzeption	
<i>Demande au total et première conception d'horaire</i>	12
7. Nächste Schritte	
<i>Prochaines étapes</i>	14
8. Quellen / Referenzen	
<i>Sources et références</i>	15

1. Räumliche Orientierung

Der Grenzraum des Dreiländerecks von Luxemburg, Frankreich und Deutschland liegt im Herzen Europas. Das dort situierte Örtchen Schengen gilt als Symbol für das Zusammenwachsen in der Europäischen Union. Obgleich im Raum der einstigen Montanunion (EGKS) und ihrer Industrien eines der dichtesten Eisenbahnnetze der Welt entstanden war, ist dessen Nutzung heute grenzüberschreitend sehr gering; der Personenverkehr ist zum Teil eingestellt. Das Aufkommen im Güter- als auch im Personenverkehr wächst einseitig im Sektor Straße mit allen damit verbundenen Problemen. Der Bahnsektor bietet im Gegensatz dazu für SaarLorLux den entscheidenden Spielraum für eine zukunftsfähige, ökonomische und umweltfreundliche Nutzung.



Orientation géographique

L'espace frontalier trilatéral Luxembourg/France/ Allemagne constitue le cœur de l'Europe. Son petit bourg „Schengen“ compte comme symbole pour le rapprochement dans l'Union Européenne. Ici est né un réseau ferroviaire qui compte parmi les plus denses de la planète. Aujourd'hui, il est plutôt mal utilisé avec même absence d'offres de trains voyageurs. Sur la route, le transport de marchandises et de voyageurs est caractérisé par une croissance importante avec les problèmes connus. Par contre, le rail offre la perspective prometteuse pour la mobilité efficace, durable et écologique en SaarLorLux.

2. Anlass und Ziel dieser Untersuchung

Die Schieneninfrastruktur im Grenzbereich von Saarland und Département Moselle weist als Besonderheit einerseits technische Merkmale auf, die direkte Zugfahrten, hohe Zugfrequenzen und hohe Achslasten zulassen. Andererseits ist die Zahl täglicher Zugfahrten immer weiter gesunken, grenzüberschreitend sogar so sehr, dass die einstige Magistrale Thionville-Überherrn-Völklingen stillgelegt ist. Die Niedtalbahn zwischen Dillingen und Bouzonville ist nur nach monatelanger Vorbuchungsfrist und umständlicher Trassenbestellung befahrbar. Technische Voraussetzungen wurden über die Jahre hinweg im grenzüberschreitenden Verkehr vernachlässigt oder abgebaut: Elektrifizierungslücken und Eingleisigkeit infolge von Kriegs-Reparaturen vereiteln den effizienten und barrierefreien Betrieb im Güter- und Personenverkehr zusätzlich. Konkrete Verkehrsbedürfnisse wickeln die Betreiber und Auftraggeber - trotz kostspieliger Umwege - über andere und eher überlastete Grenzstrecken ab. Diese Situation verhindert Investitionen, die der Grenzraum und periphere Regionen dringend braucht. Diese Abwärtsspirale gefährdet den Fortbestand wertvollen Kapitals in Form der Schieneninfrastruktur und nachhaltiger Arbeitsplätze im Sektor der Bahn.

Eine Initiative aus Politik, Wirtschaft und Umweltbewegung hat sich Ende 2019 formiert, um den skizzierten Missständen entgegenzuwirken. Das Interesse von Medien und Bevölkerung ist grenzüberschreitend enorm. Die Akteurs-Konferenz vom 28. November 2019 in Dillingen mit 11 Akteurs-Positionen vor rund 140 interessierten Bürgerinnen und Bürger von beiderseits der Grenze belegt dies eindrucksvoll. Jetzt geht es darum, die Machbarkeit von neuem Verkehr über die noch betriebsfähige Niedtalstrecke zu untersuchen. Dieses Konzept soll als Basis für die Betriebsprogrammstudie zur Niedtalbahn durch die Eisenbahninfrastrukturbetreiber (EIU) dienen.

Motif et objectif de cette étude

D'une part, l'infrastructure ferroviaire dans la zone frontalière entre la Sarre et le département de la Moselle présente des caractéristiques techniques qui permettent la circulation directe des trains, des fréquences de trains élevées et des charges à l'essieu élevées. D'autre part, le nombre de trains quotidiens continue à diminuer, et elle est même tellement petit au-delà de la frontière que l'ancienne artère Thionville-Überherrn-Völklingen a été fermée. La Niedtalbahn entre Dillingen et Bouzonville ne peut être utilisée qu'après des mois de réservation à l'avance et d'attribution laborieuse des sillons. Au fil des ans, les exigences techniques pour le trafic transfrontalier ont été négligées ou démantelées : L'absence d'électrification et une exploitation à voie unique - résultant des réparations de guerre - entravent en outre l'exploitation efficace et sans barrières le transport de marchandises et de passagers. Malgré les détours coûteux, les entreprises ferroviaires réalisent le transport via d'autres itinéraires frontaliers et déjà saturés. Cette situation empêche les investissements dont la région frontalière et l'espace rural a un besoin urgent. Cette spirale descendante met en danger la pérennité de capitaux précieux sous la forme d'infrastructures et d'emplois durables dans le secteur ferroviaire.

Une initiative de la politique, des affaires et du mouvement environnemental a été formée à la fin de 2019 pour remédier aux abus décrits ci-dessus. L'intérêt des médias et de la population est énorme au-delà des frontières. La conférence des acteurs du 28 novembre 2019 à Dillingen, avec 11 positions devant environ 140 citoyens intéressés des deux côtés de la frontière, en est une preuve impressionnante. La tâche consiste maintenant à étudier la faisabilité d'un nouveau trafic sur la ligne de Niedtal encore opérationnelle. Ce concept doit servir de base à l'étude du programme opérationnel par les gestionnaires d'infrastructure de la ligne de la Nied.

3. Methodisches Vorgehen

Diese Studie trägt Daten über eine vorhandene oder geplante Nachfrage im Schienenverkehr bezüglich der Niedtalbahn zwischen Dillingen (Saar) und Bouzonville (Lorraine) zusammen. Sie unterscheidet die Bereiche Güter- und Personenverkehr.

Genannte Fakten beruhen auf Interviews, Fahrplanstudien und anderen Quellen.

Démarche méthodologique

Cette étude recueille des données sur la demande existante ou prévue en matière de transport ferroviaire concernant la ligne de la Nied entre Dillingen (Sarre) et Bouzonville (Lorraine). Elle fait la distinction entre le transport de marchandises et le transport de passagers.

Les faits ci-dessus sont basés sur des entretiens, des études d'horaires et d'autres sources.

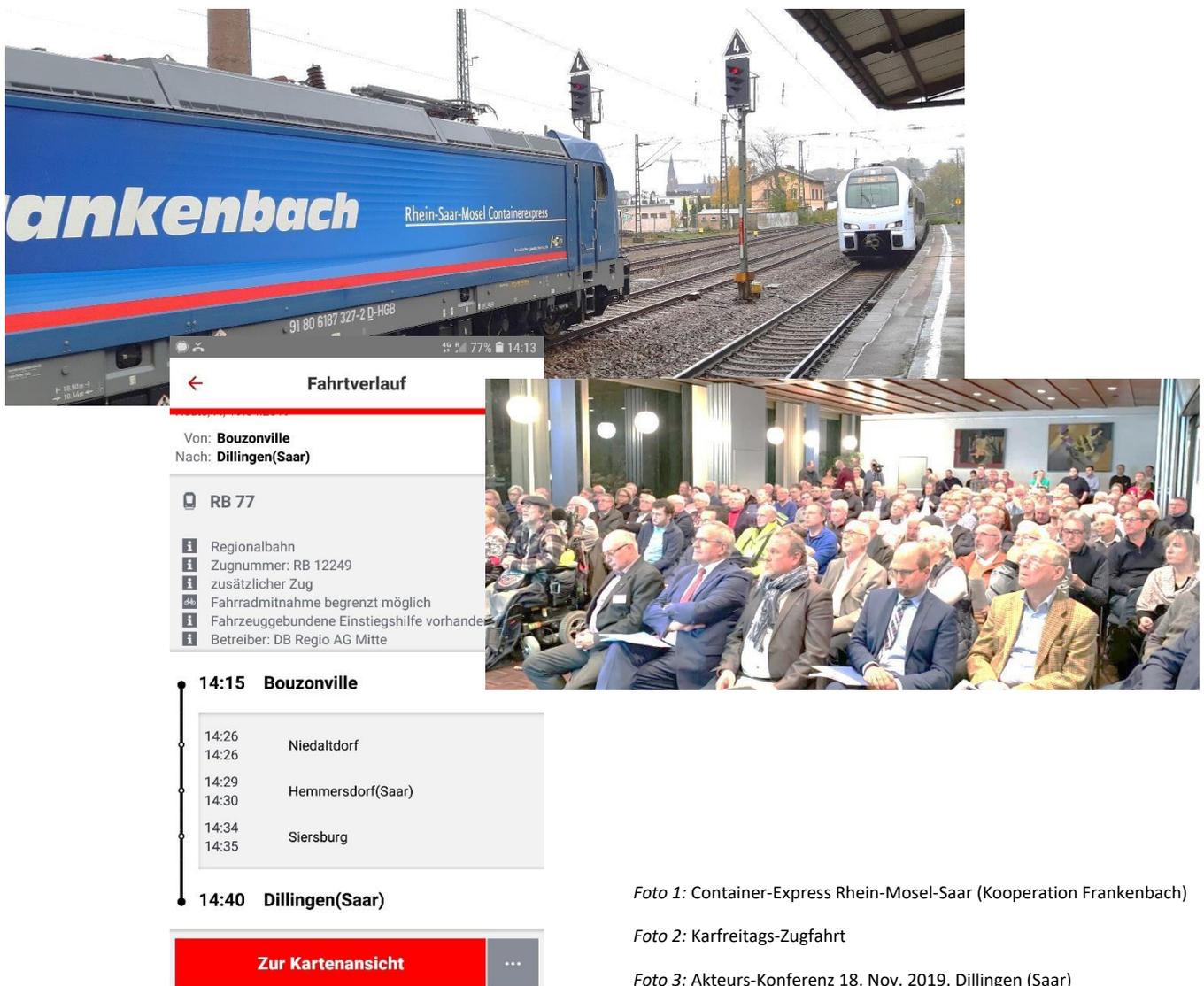


Foto 1: Container-Express Rhein-Mosel-Saar (Kooperation Frankenbach)

Foto 2: Karfreitags-Zugfahrt

Foto 3: Akteurs-Konferenz 18. Nov. 2019, Dillingen (Saar)

4. Ergebnisse für den Schienengüterverkehr

Zwei Hauptaspekte prägen die Nachfrage im Güterverkehr über die in dieser Studie untersuchten Bahnstrecken:

1. Überregionale Verkehrsverflechtungen zwischen Kanalküste und Süd-/Mitteleuropa
2. Regionale/lokale Nachfrageschwerpunkte und Projekte überwiegend im Kontext Montanindustrie und kombinierter Verkehr (Containerbeförderung)

Der **überregionale Schienengüterverkehr** zwischen den Häfen an der Kanalküste und dem Hinterland im Südosten führt vorrangig über das Rhein- und Moseltal. Diese Magistralen sind zum Teil an ihrer Belastungsgrenze angekommen. Zusätzliches Konfliktpotenzial ergibt sich durch die Lärmbelastigung auf der TEN-Linie im mittleren Rheintal. Auch der Ost-West-Verkehr über die TEN-Strecke Mannheim-Metz kommt an Kapazitätsgrenzen, insbesondere durch die Misch-Nutzung im vertakteten Schienenpersonenverkehr.

Die Achse vom luxemburgischen Güterbahnhof Bettembourg via Metz weiter nach Südfrankreich und Strasbourg leidet unter den gleichen Symptomen. Der Hauptgüterverkehr konzentriert sich auf diese *elektrifizierten* Hauptstrecken. Trassenvergabe und Routenwahl erfolgt standardisiert und grenzüberschreitend im „One-stop-shop“ Prinzip der Netzbetreiber.

Demgegenüber weisen die Bahnstrecken Thionville-Béning und die Stichstrecke zwischen Bouzonville und Dillingen keine oder eine sehr geringe Zugdichte im Güterverkehr auf. Eine Hauptursache dafür ist die fehlende Elektrifizierung auf der Niedtalbahn und auf der Fortsetzung ab Béning via Saargemünd nach Strasbourg/Basel. Viele Unternehmen des Schienengüterverkehrs nehmen zugunsten einer standardisierten und elektrischen Zugförderung mit einem Triebfahrzeug ohne Lokwechsel Umwege in Kauf. Dies ist mitunter wirtschaftlicher als der direkte bzw. kürzere Weg über die

Alternativrouten. Es fehlen auch vereinfachte Verfahren zur Trassenvergabe über den Grenzübergang zwischen Bouzonville und Dillingen.

Eine alternative Führung des Güterverkehrs zwischen Thionville und südlichen Zielen über die gut ausgebaute Strecke via Bouzonville bietet die Chance:

- die übrigen Hauptstrecken via Metz und durch Luxemburg zu entlasten
- dort zusätzliche Kapazität für den Takt des SPNV zu schaffen
- Bypass-Wege als Rückfallebene anzubieten bei Störungen, z.B. Streckenunterbrechung im Saartal oder bei Forbach (Rastatt-Effekt)

Das Potenzial dieser Alternativroute im überregionalen Güterverkehr wäre noch deutlich größer unter folgenden Prämissen:

- Elektrifizierung der Lücken zwischen Mommenheim und Béning sowie zwischen Bouzonville und Dillingen
- Zusätzliche Moselquerung mit direktem Zugverkehr zwischen Bettembourg und Moselstrecke in Richtung Deutschland via Trier bzw. via Dillingen *ohne* Richtungswechsel in Thionville

Als Annahme für eine Streckennachfrage im überregionalen Güterverkehr sei folgendes Aufkommen unterstellt:

- Kurzfristig ein bis zwei überregionale Güterzüge täglich via Bouzonville-Dillingen aus dem Aufkommen, das heute ausschließlich über Forbach verkehrt:
Ø **10 Zugpaare/Woche (A)**
- Langfristig nach Realisierung der vorgenannten Ausbaumaßnahmen bis zu 10 Zugpaare am Tag:
Ø **60 Zugpaare/Woche (B)**

Im **regionalen Güterverkehr** ist die Schwerindustrie von Dillingen mit Roheisen- und Stahlerzeugung sowie der Automobilssektor am Standort (Saarlouis) von besonderer Bedeutung. Die Hütte in Dillingen erhält regelmäßige Lieferungen mit Kalkprodukten aus Lothringen. **Wöchentlich** verkehren im Schnitt **drei Zugpaare** zum bzw. vom Hüttenwerk (C). Die aktuelle Routenwahl dieser Züge erfolgt heute nicht mehr über die kürzere Strecke via Bouzonville/Niedtalbahn, sondern mit knapp 50 Kilometer Umweg über den Grenzpunkt Forbach.

Neben diesen Rohstoffen für den Verhüttungsprozess lässt die Dillinger Hütte auch einen Teil ihrer Produkte über die Schiene abtransportieren. Dabei spielt eine Transportbeziehung nach Dunkerque eine besondere Rolle: Stahlbrammen sind das Ladegut von Güterzügen heute via Apach und weiter in Richtung Kanalküste. Das Fahrten-Aufkommen liegt bei geschätzt **sieben Zugpaaren** pro Woche (D).

Weitere Stahlprodukte unabhängig von der Dillinger Hütte gelangen momentan aus Belgien nach Dillingen zum Weitertransport nach Limbach für die Fa. Meiser. Drei Zugpaare wöchentlich verkehren daraus über die Primstrecke; Hypothese ist, dass **ein Zugpaar** (E) aus diesem Aufkommen wöchentlich die zusätzlichen Möglichkeiten via Bouzonville nutzt.

Aus der Kooperation der Spedition Frankenbach und BahnLog entstand das Projekt, den Standort Bahnhof Bouzonville zu einem neuen intermodalen Umschlagplatz für Container im intermodalen Verkehr auszubauen. Zugteile der erfolgreichen Rhein-Mosel-Saar-Container-Expressverbindung zwischen dem Hafen Mainz und dem Saarland (Umschlagstellen Railport/Gleisbauhof Homburg von BahnLog und Beckingen, Fa. Puhl) sollen diesen neuen Standort anbinden mit laut ersten Trassenbestellungen für 2019 **drei Zugpaaren wöchentlich** (F).

Résultat transport fret

Deux aspects dimensionnent la demande de transport de marchandises sur les lignes ferroviaires examinées de cette étude :

- 1. les liaisons de transport suprarégionales entre la côte de la Manche et l'Europe du Sud et du Centre*
- 2. la demande régionale/locale reliée à l'industrie sidérurgique et au transport combiné (transport de conteneurs)*

Le trafic fret suprarégional entre les ports de la côte de la Manche et l'arrière-pays du sud-est passe principalement par les vallées du Rhin et de la Moselle. Certaines de ces artères ont atteint leur limite de capacité. La pollution sonore sur la ligne TEN dans la vallée du moyen Rhin constitue un potentiel de conflit supplémentaire. Le trafic est-ouest de la ligne TEN Mannheim-Metz atteint également ses limites de capacité, notamment en raison de son exploitation mixte avec les trains voyageurs cadencés.

L'axe reliant la gare de marchandises de Bettembourg au Luxembourg avec le sud de la France via Metz souffre des mêmes symptômes. Le principal trafic de marchandises se concentre sur ces grandes lignes électrifiées. L'attribution des sillons et la production ferroviaire transfrontalière sont industrialisées profitant du "guichet unique" (one-stop-shop).

En revanche, la ligne Thionville-Béning et l'embranchement entre Bouzonville et Dillingen n'ont pas ou n'ont qu'une très faible densité de trains pour le trafic de marchandises. L'une des principales raisons de cette situation est le manque d'électrification de la Niedtalbahn et de la ligne reliant Béning à Strasbourg/Bâle via Sarreguemines.

De nombreuses entreprises ferroviaires fret acceptent des détours en faveur d'un transport par train électrique industrialisé avec une seule unité de traction sans changement de locomotive. Cette solution est plus économique que le trajet direct et plus court. Il manque la procédure

simplifiée d'attribution des sillons pour le passage frontalier entre Bouzonville et Dillingen.

L'itinéraire alternatif entre Thionville et les destinations du sud via la ligne bien développée de Bouzonville ouvre des perspectives pour :

- *désencombrer les lignes ferroviaires via Metz et via le Luxembourg*
- *créer une capacité supplémentaire pour le cadencement des trains TER*
- *en cas de perturbations - par exemple l'interruption des itinéraires dans la vallée de la Sarre ou à Forbach (effet Rastatt) - de proposer des itinéraires de contournement*

Cet itinéraire alternatif pour le transport fret suprarégional serait encore plus important, l'amélioration de l'infrastructure une fois réalisée :

- *électrification de lignes entre Mommenheim et Béning et entre Bouzonville et Dillingen*
- *pont supplémentaire de la Moselle permettant des trains directs entre Bettembourg et la ligne de la Moselle en direction de l'Allemagne via Trèves ou via Dillingen sans changement de direction à Thionville*

Le volume suivant soit retenu comme hypothèse pour la demande au niveau du transport de marchandises suprarégional :

- *à court terme, un ou deux trains de fret interrégionaux par jour via Bouzonville-Dillingen, à partir du volume de trafic qui passe actuellement exclusivement par Forbach : **en moyenne 10 paires de trains par semaine(A)***
- *à long terme, après la réalisation des mesures d'expansion mentionnées ci-dessus, jusqu'à 10 paires de trains par jour : **en moyenne 60 paires de trains/semaine (B)***

En ce qui concerne le transport fret régional, c'est l'industrie lourde de Dillingen avec sa production de fonte et d'acier ainsi que le secteur automobile au site de Sarrelouis qui dimensionnent le transport. L'usine de Dillingen reçoit régulièrement des livraisons de la castine en provenance de

*Lorraine. En moyenne, **trois paires de trains par semaine (C)** se rendent à la fonderie et en reviennent. L'itinéraire actuel de ces trains implique un détour de près de 50 kilomètres par le poste frontière de Forbach au lieu de la liaison directe est plus courte via Bouzonville autrefois utilisée.*

*En plus de ces matières premières pour le processus de fusion, Dillinger Hütte fait également transporter certains de ses produits par rail. Une liaison de transport vers Dunkerque joue ici un rôle particulier : les brames d'acier sont aujourd'hui la cargaison des trains de marchandises via Apach et plus loin vers la côte de la Manche. Le volume des voyages est estimé à **sept paires de trains par semaine (D)**.*

*D'autres produits en acier indépendants de Dillinger Hütte sont actuellement transportés de Belgique à Dillingen pour être ensuite acheminés à Limbach pour l'entreprise Meiser. Trois paires de trains par semaine circulent sur la ligne le long de la Prims en Sarre ; l'hypothèse est qu'**une paire de trains***

(E) utilise les possibilités supplémentaires via Bouzonville chaque semaine.

*La coopération entre la société de transport Frankenbach et BahnLog a abouti au projet de développement de la gare de Bouzonville en un nouveau point de transbordement intermodal pour les conteneurs. Une partie de l'express porte-conteneurs Rhin-Moselle-Sarre, qui connaît un grand succès, reliera le port de Mayence à la Sarre (Railport/Gare de BahnLog à Homburg et à Beckingen, société Puhl). Selon les premières commandes de sillons pour 2019, ce nouveau site sera desservi par **trois paires de trains par semaine (F)***

5. Ergebnisse für den Schienenpersonen-nahverkehr

Aktuelle Situation

Aktuell verkehren **Personenzüge des Nahverkehrs im Stundentakt** (1) nur auf dem deutschen Abschnitt der Niedtalbahn zwischen Dillingen/Saar und Niedaltdorf mit je Richtung:

- Werktags: 20 Fahrten
- Samstags: 16 Fahrten
- Sonntags: 13 Fahrten

Die *Reisezeit* liegt bei 13 Minuten inklusive der Halte in Rehlingen-Siersburg und Hemmersdorf. Die Buslinie 462 benötigt 33 Minuten für diese Relation, was die Attraktivität der Bahnverbindung unterstreicht.

In Dillingen/Saar besteht unmittelbar *Anschluss* zum Regionalexpress der Linie 1 von und nach Saarbrücken mit einer Übergangszeit von 4 bzw. 5 Minuten. In Richtung Trier/Koblenz liegt die Wartezeit zum RE bei 24 bzw. 26 Minuten. Zusätzliche ergeben sich Anschlüsse auf die Regionalbahnen im Saartal.

In Niedaltdorf bestehen keine weiteren Anschlüsse im Bahn- oder Busverkehr in Richtung Frankreich. Ein lokales Busangebot mit Linie 462 fährt mit einzelnen Fahrten im Parallelverkehr zur Bahn.

Ein Sonderfahrplan gilt bisher am Karfreitag anlässlich eines Trödelmarktes (ehemals Pilgermarkt) in Bouzonville. Es verkehren fünf bis sechs Sonderzüge zwischen Dillingen und Bouzonville mit Halt auf allen Bahnhöfen, ausgenommen Guerstling.

Auf französischer Seite findet seit April 2016 kein Schienen-Personenverkehr zwischen Thionville und Bouzonville mehr statt. Ein Busangebot besteht mit einer Linie Thionville-Creutzwald. Der Bahnhof Bouzonville ist seit 31. Dezember 2004 auch im Güterverkehr geschlossen.

Angebotszenarien der Zukunft

Anlässlich eines „Kleinen Bahngipfeltreffens“ zur Niedtalbahn auf Betreiben von VCD und Gemeinde Rehlingen-Siersburg präsentierte der VCD im Juni 2015 den Vorschlag, **einzelne Fahrten im bestehenden Taktfahrplan bis Bouzonville zu verlängern**. Sie sollten vorrangig dem Schülerverkehr und am Wochenende touristischen Zwecken dienen. Es ergäben sich **drei Fahrten** unter Nutzung auch des französischen Abschnittes. (2)

Der jüngste Verkehrsentwicklungsplan des Saarlandes im Entwurf von 2019 bewertet die Reaktivierung der Primstalbahn bis Schmelz als hochgradig nutzbringend. In diesem Kontext ist eine Verknüpfung der Strecken entlang der Prims und der Nied von Interesse. Zugfahrten könnten in Dillingen ohne Kreuzung der Saartalbahn die Bahnhöfe Bouzonville und Schmelz miteinander verbinden mit jeweils ab Dillingen 20 Minuten Fahrtzeit und jeweils in Dillingen bzw. den Endbahnhöfen zehn Minuten Stand- bzw. Wendezeit für einen Umlauf mit zwei Fahrzeugen konventioneller (Diesel-)Bauart. Der Anschluss in Dillingen wäre dann jedoch nur in eine Richtung an den RE gesichert. Auf dieser Idee beruht das vom VCD zum Karfreitag 2019 vorgeschlagene Modell. Umlauftechnisch besteht die Möglichkeit, die Fahrten so zu verknüpfen, dass **im Taktverkehr täglich 18 Fahrten je Richtung wischen Schmelz und Bouzonville** angenommen werden. (3)

Unter der Prämisse einer Elektrifizierung und Einsatz von leichten schnellen Triebwagen oder Stadtbahnfahrzeugen könnte ein 30'-Takt auch den Anschluss in die andere Richtung zum RE sichern. Ein differenziertes Konzept sollte auf Basis der Hauptlast und Hauptverkehrszeiten erstellt werden. Hypothese ist ein **Angebot mit 30 Zugfahrten je Richtung**. (4)

Das Konzept sollte zulassen, dass einzelne Züge im Direktverkehr zwischen Bouzonville und Saarbrücken verkehren, ebenso zwischen Schmelz und Saarbrücken.

Immer wieder ist auch eine Verbindung zwischen dem Saartal und Luxemburg in Diskussion. Die hohe Pendlerzahlen nach Luxemburg und die verstärkte Siedlungstätigkeit im Raum Moselle-Est sowie selbst im Landkreis Saarlouis rechtfertigen über zusätzliche Angebote des öffentlichen Verkehrs nachzudenken. Für viele Luxemburgpendler aus dem Saartal und Moselle Est ist der Schnellbus der CFL als einzige Direktverbindung zwischen Saarbrücken und Luxemburg keine Alternative: er fährt an ihren Siedlungsraum ohne Halt vorbei.

Im Juni 2019 hat der VCD daher eine direkte Zuglinie zwischen Saartal und Luxemburg vorgeschlagen. Im April 2020 hat der VCD dieses Konzept konkretisiert als SaarMoselLux-Express unter Verknüpfung dieser Linie mit einem Zugteil, der auch den dicht besiedelten Raum von Moselle Est mit Luxemburg verbindet.

Anzustreben sind damit regelmäßige Zugfahrten über die Niedtalbahn im Taktverkehr zwischen Saarbrücken und Luxemburg zu Hauptverkehrszeiten stündlich und Nebenverkehrszeiten zweistündlich. **Annahme: 22 Fahrten je Richtung/Tag (5).**

Reisezeiten von 40 Minuten Saarbrücken-Bouzonville sind realistisch, für den Abschnitt ab Bouzonville seien abhängig von der Anzahl der Halte im heutigen Ausbauzustand zwischen 40 und 45 Minuten Reisezeit unterstellt.

In Thionville ist zur Weiterfahrt nach Luxemburg ein Fahrtrichtungswechsel notwendig, wofür 5 Minuten unterstellt sind. Die Reisezeit zwischen Thionville und Luxemburg beträgt je nach Halteschema zwischen 22 und 29 Minuten.

Mit mindestens 1 ¾ Stunden ist die Gesamtreisezeit Saarbrücken-Luxemburg sehr lang, maßgebend ist jedoch das Angebot für die neu erschlossenen Gebietskörperschaften, die bisher keinerlei Alternative zum PKW haben (siehe Schnellbus CFL).

Résultat transport voyageurs

Situation actuelle :

Actuellement, les trains voyageurs du type TER allemand circulent au cadencement à l'heure (1) sur la section allemande de la Niedtalbahn entre Dillingen/Saar et Niedaltdorf :

- en semaine : 20 allers/retours
- samedi : 16 allers/retours
- dimanche : 13 allers/retours

La durée du voyage est de 13 minutes, y compris les arrêts à Rehlingen-Siersburg et Hemmersdorf. La ligne de bus 462 a besoin de 33 minutes pour cette relation ce qui souligne l'attractivité du train.

À Dillingen/Sarre, il existe une offre de train express régionale RE 1 de et vers Sarrebruck avec un temps pour la correspondance de 4 ou 5 minutes. En direction de Trèves/Coblence, le temps d'attente pour la correspondance au RE 1 est de 24 ou 26 minutes. Il y a en plus des correspondances à d'autres trains régionaux dans la vallée de la Sarre.

À Niedaltdorf, il n'y a pas de correspondances entre train et bus en direction de la France. Un service de bus KVS la ligne 462 circule en parallèle au chemin de fer avec quelques courses par jour.

Un horaire spécial est actuellement en vigueur le vendredi saint à l'occasion d'une braderie (ancien évènement de pèlerins) à Bouzonville avec cinq allers/retours d'un train spécial entre Dillingen et Bouzonville. Il s'arrête dans toutes les gares sauf à Guerstling.

Côté français, il n'y a plus de service ferroviaire voyageurs entre Thionville et Bouzonville depuis avril 2016. Un service de bus est disponible avec une ligne Thionville-Creutzwald. La gare de Bouzonville est également fermée au trafic de marchandises depuis le 31 décembre 2004.

Scénarios d'offre futur

À l'occasion d'une «réunion petit sommet ferroviaire» traitant le destin de la Niedtalbahn, à l'instigation de l'association écologique pour la mobilité durable en Allemagne, Verkehrsclub Deutschland (VCD) et de la municipalité de Rehlingen-Siersburg, le VCD a présenté en juin 2015 une proposition visant à prolonger des trains de l'horaire régulier existant jusqu'à Bouzonville. Ils devront servir notamment les écoliers et les touristes le week-end. Il en résulterait **trois voyages utilisant également la section française.** (2)

Le plan de développement du transport en Sarre « VEP » dans sa version projet de 2019 évalue la réactivation de la Primstalbahn de Dillingen à Schmelz comme hautement bénéfique. Dans ce contexte, il est intéressant d'établir un lien entre les lignes de la Prims et de la Nied. À Dillingen, sans croiser les voies principales de l'axe ferroviaire, les trains pourraient relier les gares de Bouzonville et de Schmelz avec un temps de trajet de 20 minutes depuis Dillingen et en calculant un temps de repos de 10 minutes pour le matériel roulant classique à Dillingen et dans les gares terminus. Cependant, la correspondance à Dillingen au train express ne serait qu'assurée dans un sens. Le modèle proposé par le VCD lors du Vendredi Saint 2019 est basé sur cette idée. En termes de circulation, il est possible de relier les lignes de telle sorte que **18 trajets par jour en direction de Schmelz et de Bouzonville** soient pris en charge dans le service horaire. (3)

Dans l'hypothèse de l'électrification et de l'utilisation de tramtrains légers et plus rapides, un cycle de 30' pourrait assurer la correspondance au train express aussi dans l'autre sens. Un concept différencié devrait tenir compte des heures de charge principale et des heures de pointe du trafic. **L'hypothèse est une offre avec 30 trains dans chaque direction.** (4)

Ce concept devrait permettre des trains singuliers avec service directs entre Bouzonville et Sarrebruck, ainsi qu'entre Schmelz et Sarrebruck.

A maintes reprises, une connexion entre la vallée de la Sarre et le Luxembourg est également discutée. Le nombre élevé de navetteurs au Luxembourg et l'augmentation de l'activité de peuplement dans la région de la Moselle-Est et même dans l'arrondissement de Saarlouis justifient la réflexion sur des services de transports publics supplémentaires. Pour de nombreux navetteurs luxembourgeois de la vallée de la Sarre et de la Moselle Est, le bus express CFL comme seule offre entre Sarrebruck et Luxembourg n'est pas une alternative : il passe devant leur zone d'habitation sans marquer l'arrêt.

En juin 2019, le VCD a donc proposé une ligne de train directe entre la vallée de la Sarre et le Luxembourg. En avril 2020, le VCD a concrétisé ce concept sous le nom de SaarMoselLux-Express, en reliant cette ligne à un tronçon de train qui relie également la zone densément peuplée de la Moselle Est au Luxembourg.

L'objectif est d'injecter des trains entre Sarrebruck et Luxembourg aux heures de pointe via la Niedtalbahn à intervalles réguliers toutes les heures et aux heures creuses toutes les deux heures. **Hypothèse : 22 trajets par direction/jour** (5).

Une durée de voyage de 40 minutes entre Sarrebruck et Bouzonville est réaliste. Pour le tronçon de Bouzonville à Thionville on suppose une durée de voyage comprise entre 40 et 45 minutes, en fonction du nombre d'arrêts.

A Thionville, un changement de direction est nécessaire pour continuer le voyage vers le Luxembourg, pour lequel 5 minutes sont prévues. La durée du trajet entre Thionville et Luxembourg est de 22 à 29 minutes, selon le type d'arrêt.

Le temps de parcours Sarrebruck-Luxembourg sera long avec 1 ¾ h ; l'objectif est cependant de connecter les habitations qui sont actuellement obligées d'utiliser la voiture (cf. Bus CFL ci-dessus).

6. Gesamtnachfrage und erste Fahrplankonzeption

Aus obiger Betrachtung der Nachfrage im Güter- und Personenverkehr leiten sich für zwei zeitliche Szenarien die folgende Streckenauslastungen via Niedtal mit täglicher Anzahl Zugpaare ab:

1. Kurzfristig erreichbar:

Güterverkehr: $10(A) + 3(C) + 7(D) + 1(E) + 3(F)$
→ 24 Zugpaare/Woche = ca. 4-5 Zp. / Tag

Personenverkehr: Annahme aus (1),(2),(3):
→ 126 Zp/W bzw. 18Zp./T

Gesamtzahl täglicher Zugfahrten:
23 Zugpaare

2. Mittelfristig erreichbar:

Güterverkehr: 60/W (B) = ~ 9 Zp/T
Personenverkehr: aus (4) und (5)
→ 40 + 22 = 62 Zp/Tag

Gesamtzahl täglicher Zugfahrten:
71 Zugpaare

Induzierter Verkehr ist nicht berücksichtigt; ebenso der Sonderverkehre und die Bedeutung als *Bypass-Strecke*: Bei Streckensperrungen auf der TEN-Strecke via Forbach-Saarbrücken, darin auch der Hochgeschwindigkeitsverkehr Paris-Deutschland entfallen normalerweise die Halte Saarbrücken und Forbach durch Umleitung von ICE/TGV über Strasbourg-Karlsruhe. Auch der Güterverkehr ist zu großräumigen Umleitungen gezwungen. Eine alternative Fahrmöglichkeit über Bouzonville-Béning könnte hier Abhilfe schaffen. Die Entgleisung eines Zuges am 25. Juni 2018 bei Bous mit nachfolgender Streckensperrung hat die Bedeutung der Saartalstrecke im Kontext Stahlindustrie verdeutlicht: Die Roheisen-Züge konnten nicht mehr zwischen Dillingen und Völklingen verkehren. Schwerwiegende Folgen konnten gerade noch abgewendet werden.

Dieser Netzeffekt sollte daher in der Die Betriebsprogrammstudie muss daher solche Netzeffekte mit einbeziehen.

La demande au total et première conception d'horaire

La considération ci-dessus pour la demande fret et voyageurs permet de déduire le nombre quotidien de paires de trains (Allers/Retours) via la ligne de la Nied dans deux scénarios :

1. Disponible à court terme :

Trafic fret : $10(A) + 3(C) + 7(D) + 1(E) + 3(F)$

→ 24 paires de trains/semaine = ~ 4-5 A/R quot.

Trafic voyageurs : hypothèse issue de (1),(2),

(3) : → 126 A/R par sem. ou 18 A/R quotidien

Nombre total de trajets quotidiens en train :

23 paires de trains

2. Réalisable à moyen terme :

trafic fret : 60/W (B) = ~ 9 A/R quotidiens

trafic voyageur: issu de de (4) et (5)

→ 40 + 22 = 62 A/R quotidiens

Nombre total de trajets quotidiens en train :

71 paires de trains

La demande induite n'est pas prise en compte ; il manque aussi le potentiel de trains particuliers et le rôle de la ligne comme contournement : Ceci est de grande importance en cas d'interruption de la ligne via Forbach-Sarrebruck affectant aussi les trains à grande vitesse entre Paris et l'Allemagne avec des haltes supprimés à Forbach et Sarrebruck. Les trains ICE/TGV passent dans ce cas via Strasbourg et Karlsruhe. Aussi les trains frets doivent circuler via des grands détours en absence de l'alternative via Bouzonville-Béning. Le déraillement d'un train le 25 juin à Bous a souligné l'importance de la ligne le long de la Sarre pour le fonctionnement de l'industrie de l'acier : Les trains alimentant l'aciérie de Völklingen avec la fonte de fer liquide de Dillingen ne pouvaient plus circuler avec un grand risque pour la production d'acier.

L'expertise horaire doit ainsi tenir compte de tels effets sur le réseau

7. Nächste Schritte

Die vorgelegte Übersicht zum Verkehrsaufkommen aktuell und in der Zukunft bedarf der Vertiefung. Zum einen soll auf Basis dieses Verkehrskonzeptes eine betriebliche Detailstudie zum Schienenverkehr durch die betroffenen Netzbetreiber erfolgen.

Zum anderen sollten genaue Potenziale, Verkehrsströme und Nachfragezeiten anhand eines Verkehrsmodells simuliert werden. Hierzu bietet sich eine Studie durch einen entsprechend mit Daten und Modellen ausgerüsteten Gutachter an, z. B. DB Analytics, PTV, ...

Der Autor regt an, diese Schritte in folgenden Stufen zu beschreiten:

1. Erörterung in den zuständigen Gremien von Saarland (Landtag, Ausschüsse) und Grand Est / Département Moselle
2. Bestätigung/Beschlussfassung mit Auftrag an die zuständigen Ministerien (Landesplanung / Verkehr) zur weiteren Beauftragung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen EIU für eine Betriebsprogrammstudie
3. Vorlage Betriebsprogrammstudie von DB Netz und SNCF-Réseau mit Bewertung Machbarkeit und Ausbaubedarf zur Infrastruktur
4. Anpassung Ziele / Klärung Finanzierung unter Sondierung welche nationalen und europäischen Fördertöpfe angezapft werden können / projektreife Planung und Ausschreibung / Vergabe von Baumaßnahmen und Verkehrsleistungen

Prochaines étapes

L'aperçu présenté ici du volume de trafic actuel et futur doit être approfondi. D'une part, une étude opérationnelle d'exploitation ferroviaire sur le transport ferroviaire sur la base de ce concept de trafic doit être réalisée par les gestionnaires de réseau concernés.

D'autre part, des potentiels précis, des flux de trafic et des temps de demande doivent être simulés à l'aide d'un modèle de trafic. Pour ce faire, une étude par un expert équipé de données et de modèles est nécessaire, par exemple DB Analytics, PTV, ...

L'auteur suggère que ces mesures soient prises dans les étapes suivantes :

- 1. discussion dans les organes compétents de la Sarre (parlement du Land, commissions) et du Grand Est / Département Moselle*
- 2. confirmation/décision avec ordre aux ministères responsables (planification régionale/transport) de continuer à commander les sociétés d'infrastructure de transport pour une étude de programme d'exploitation*
- 3. présentation d'une étude de programme d'exploitation par DB Netz et SNCF-Réseau avec une évaluation de la faisabilité et de la nécessité d'une modernisation de l'infrastructure*
- 4. ajustement des objectifs / éclairer le financement en intégrant les fonds nationaux et européens / planification et appel d'offres pour les projets / attribution des contrats pour les mesures de construction et les services de transport*

8. Quellen / Referenzen

Sources et références

Initiative Deutschlandtakt 2020: www.initiative-deutschlandtakt.de, deutschlandtakt.de

Kursbücher Deutschland, u. a. 1914, 2020 / online-Fahrplan bahn.de Persönliche

Experten-Interviews, persönliche Rücksprachen mit Akteuren aus Industrie und Transportgewerbe

Ried 2014: Infrastruktur und Entwicklungspotenzial der Eisenbahnen im SaarLorLux-Raum, [Diss](#), Uni Trier
www.vcd.org/saarlnd - Themen/Niedtalbahn