

Diskussion über Eifelstrecke: Fahren dort bald Wasserstoff-Züge?

Bund und Land unterstützen die Pläne für eine Elektrifizierung der Bahnverbindung von Trier nach Gerolstein. Doch es gibt auch Widerstände - und eine spektakuläre Alternative.

VON BERND WIENTJES

TRIER Fahren in der Eifel bald schon nur noch Elektrozüge statt Dieselloks? Der Bund hat signalisiert, dass er einer Elektrifizierung der Bahnstrecke von Trier-Ehrang bis zur nordrhein-westfälischen Grenze grundsätzlich positiv gegenübersteht. Der Eifeler CDU-Bundestagsabgeordnete Patrick Schnieder, der eine entsprechende Antwort aus dem Bundesverkehrsministerium erhalten hat, spricht von einer Chance. Durch die Elektrifizierung und den ebenfalls im Gespräch stehenden zweigleisigen Ausbau der Eifelstrecke könnte diese klimafreundlich aufgestellt und die Zahl der Züge Richtung Köln erhöht werden, ist er überzeugt.

Dass nun wieder verstärkt über den Ausbau und die Modernisierung der Bahnstrecke durch die Eifel diskutiert wird, hängt mit der Flutkatastrophe zusammen. Diese hatte viele Gleise, Brücken und Stellwerke zerstört. Die Bahn spricht von einem Milliarden-Schaden. Bis wieder durchgängig Züge von Trier nach Köln durch die Eifel fahren werden, wird es wohl noch bis weit ins kommende Jahr dauern.

Die Landesregierung und auch die meisten an der Strecken liegenden Kommunen sprechen sich dafür aus, den Wiederaufbau dafür zu nutzen, „notwendige Optimierungen an der Strecke vorzunehmen“ und sie zukunftsfähig zu machen, wie kürzlich die rheinland-pfälzische Mobilitätsstaatssekretärin Ka-

trin Eder (Grüne) sagte. Sie sprach sich für die Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau der Eifelstrecke aus, „um künftig klimaneutrale Mobilität und eine Fahrgastverdopplung“ zu erreichen. Der Verkehrsdezernent der Stadt Trier, Andreas Ludwig, der derzeit Vorsteher des Schienen-Zweckverbandes SPNV Nord ist, erhofft sich durch den Ausbau eine deutlich schnellere Zugverbindung von Trier nach Köln mit einer Fahrzeit von rund 90 Minuten statt wie bislang über drei Stunden.

Allerdings gibt es auch Widerstand. Rudi Höser, Ortsbürgermeister der Gemeinde St. Thomas (Eifelkreis Bitburg-Prüm), die direkt an der Bahnstrecke liegt, lehnt eine Elektrifizierung ab. Er befürchtet,

dass durch einen Ausbau der Eifelstrecke künftig dort auch Güterzüge „in kurzer Taktfolge“ fahren werden und es dadurch zu einer Lärmbelastung kommt. Dass auf der Eifelstrecke künftig auch mehr Güterzüge fahren könnten, dafür spricht auch die Tatsache, dass der Sprudeler Hersteller Gerolsteiner eine Elektrifizierung fordert.

Statt einer durchgängigen Elektrifizierung der Strecke zieht er den Einsatz von Wasserstoffzügen vor. Diese erzeugen mit einer Brennstoffzelle Strom aus Wasserstoff. Eine vom Zweckverband SPNV Nord in Auftrag gegebene Studie kommt zu dem Schluss, dass der Einsatz solcher alternativen Triebwagen in der Eifel machbar sei.

Themen des Tages Seite 3

Trierischer Volksfreund

SA/SO, 2./3. OKTOBER 2021

Themen des Tages 3

Schneller und klimafreundlich durch die Eifel

Die Flutkatastrophe könnte dazu führen, dass die Bahnstrecken in der Eifel modernisiert und auch klimaschonende Züge eingesetzt werden. Auch die Reaktivierung der Eifelquerbahn könnte davon profitieren.

VON BERND WIENTJES

TRIER/GEROLSTEIN Ein Sprichwort besagt: „Nichts ist so schlecht, dass es nicht auch für etwas gut wäre!“ Das trifft auch auf die Folgen der Flutkatastrophe für die Bahnverbindung von Trier-Ehrang nach Gerolstein zu. Die Wassermassen haben weite Teile der Strecke zerstört. Frühhestens nächstes Jahr im Sommer werden auf der Eifelstrecke wieder durchgängige Züge bis nach Gerolstein oder Köln fahren. Die Bahn hatte bereits kurz nach der Katastrophe erklärt, dass die Schäden beseitigt und die Strecke wieder in Betrieb genommen werde. Und: Veraltete Technik werde ausgetauscht, durch moderne ersetzt. Auf über eine Milliarde Euro wird der Schaden, den die Wassermassen im Juli allein an der Eifelstrecke verursacht haben, geschätzt.

Unmittelbar nachdem eine erste Schadensbilanz vorlag, wurden Forderungen laut, den Wiederaufbau der Strecke für eine grundlegende Modernisierung zu nutzen. Für schnellere Fahrzeiten durch einen zweigleisigen Ausbau, der sich durch enge Täler schlängeln würde. Und für mehr Klimaschutz. Die Dieselloks sollen durch moderne, klimafreundlichere Triebwagen ersetzt werden. Der zuständige Zweckverband Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Nord hatte sich bereits vor einiger Zeit für eine Elektrifizierung der Strecke ausgesprochen, vor allem vor dem Hintergrund, dass der Teil auf nordrhein-westfälischer Sei-

Die Flut hat die Eifelstrecke an vielen Stellen verwüstet, wie hier in Urft. Doch das könnte nun auch die Chance auf eine grundlegende Modernisierung sein. FOTO: PATRICK RUSCH/FELD/DIG



te in absehbarer Zeit durchgängig unter Strom gesetzt werden soll. Als der Beschluss vom SPNV Nord vor drei Jahren gefasst wurde, ging man dabei davon aus, dass, wenn die gesamte Eifelstrecke unter Strom gestellt würde, das bis zu 500 Millionen Euro kosten könnte. Bislang war jedoch unklar, woher das Geld dafür kommen sollte. Das Land befürwortete zwar grundsätzlich die Elektrifizierung der Strecke, verwies aber bezüglich der Finanzierung auf den Bund. Aus Berlin jedoch fehlte es bislang an einem eindeutigen Signal.

Das hat sich nun allerdings geändert. Und damit wären wir wieder beim Sprichwort. Denn der Wiederaufbau der Eifelstrecke wird auch als

Chance gesehen. In einem Brief an den Eifeler CDU-Bundestagsabgeordneten Patrick Schnieder schreibt der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann, dass der Bund grundsätzlich bereit sei, sich mit bis zu 90 Prozent an den Kosten für die Elektrifizierung der gesamten Eifelstrecke zu beteiligen – zumal es eine entsprechende Zusage bereits für den nordrhein-westfälischen Teil der Strecke gibt.

Während Schnieder und die Landräte Günther Schartz (Trier-Saarburg) und Julia Gieseking (Vulkaneifel) darin eine Chance sehen, die Eifelstrecke klimafreundlich auszubauen und auch die Fahrzeit von Trier nach Köln

deutlich zu reduzieren, gibt es durchaus auch Kritik an den Plänen.

Einer der Kritiker ist der Bürgermeister der an der Strecke liegenden Eifelgemeinde St. Thomas, Rudi Höser. In einem Brief an Landrat Schartz warnt er nicht nur vor zu hohen Kosten für die durchgängige Elektrifizierung, sondern auch vor jahrelangen Baustellen und damit einhergehenden Belastungen der Bevölkerung. Auch befürchtet er durch den geplanten zweigleisigen Ausbau Nachteile für den Tourismus, weil der auf stillgelegten Abschnitten der Eifelstrecke verlaufende Kylltalradweg dafür „geopfert“ werden könnte.

Hösers größte Sorge ist aber, dass durch die Elektrifizierung die Eifel-

strecke attraktiv für den Güterverkehr werden könnte. „Die Folge: Tag und Nacht Güterzüge in kurzer Taktfolge wie jetzt am Mittelrhein“, schreibt der Ortsbürgermeister in seinem Brief an den Trier-Saarburger Landrat. Im Mittelrheintal fahren die Züge beidseitig des Rheins tatsächlich im Minutenakt.

Nun ist die dort mehr oder weniger ebenerdig verlaufende Bahnstrecke mit der kurvigen und zum Teil sehr steil ansteigenden Strecke durch die Eifel nicht zu vergleichen. Doch hat die Dauner Landrätin bereits auf Gespräche mit Gerolsteiner Brunnens verwiesen. Der Sprudeler Hersteller fordere eine Elektrifizierung bis spätestens 2030 um „Voraussetzungen für klimafreundliches Wirtschaften“ zu schaffen. Gieseking sprach davon, dass durch die Elektrifizierung auch die Logistik, also der Warentransport, profitieren könnte. Statt die komplette Eifelstrecke unter Strom zu stellen, schlägt Höser vor, den Einsatz von Wasserstoffzügen zu prüfen. Diese produzieren durch Brennstoffzellen ihren eigenen Strom. Ganz abwegig erscheint dieser Vorschlag nicht. Der SPNV hat im vergangenen Jahr bereits darauf hingewiesen, dass eine Elektrifizierung nicht für alle Strecken wirtschaftlich darstellbar sei. So ließen sich Oberleitungen in engen Tunneln (wie es sie auf der Eifelstrecke gibt) „nicht überall ohne Weiteres“ realisieren. Um dort dennoch einen Betrieb ohne Dieselfahrzeuge zu ermöglichen, würden Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen benötigt, hieß es damals beim SPNV. Für Elektromobilität ohne externe Stromversorgung kommen demnach Züge mit Wasserstoff- oder mit Batterieantrieb infrage. Eine vom SPNV Nord in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie kommt zu dem Schluss, dass Wasserstoff- und Akkuzug-Dieselloks 1:1 ersetzen können. Wasserstoffzüge könnten bis zu 1000 Kilometer pro Tag laufen. Während die Studie den Einsatz dieser Züge auf der Eifel-

strecke für machbar hält, sei der Betrieb von batteriebetriebenen Zügen dort nicht möglich, weil es an Auflademöglichkeiten fehle. Wasserstoffzüge seien eine mögliche Lösung für die Eifelstrecke. „Jenseits der Elektrifizierung“, heißt es in der Studie, die aber auch auf das „Risiko“ hinweist, dass die Strecke auf nordrhein-westfälischer Seite elektrifiziert werde und es damit Probleme für durchgängige (Wasserstoff-)Züge bis nach Köln geben könnte. Die Kosten für drei Wasserstofftriebwagen werden in der Studie mit rund 14 Millionen Euro angegeben. Um den Einsatz dieser Züge zu erproben, schlägt die Machbarkeitsstudie vor, diese zunächst auf der sogenannten Eifelquerbahn zwischen Gerolstein und Andernach einzusetzen. Dort verkehren derzeit keine Züge mehr.

Aber nachdem die Flutkatastrophe die Eifelstrecke zerstört hat, ist die Diskussion über die Reaktivierung der Querbahn wieder entfach – als Alternative zur derzeit gekappten Verbindung Richtung Nordrhein-Westfalen. Über die Eifelquerbahn sollen Touristen von der Rheinschiene in die Region kommen können. „Mit Blick auf die kommende Saison brauchen wir gute Lösungen, wie wir Rad- und Wandertouristen, auch ohne Auto, in die Region bekommen. Eine reaktivierte Eifelquerbahn könnte hier einen wichtigen Beitrag leisten“, sagt Jens Wiebner, Vorsitzender des Eifelquerbahn-Vereins, der sich seit Jahren für die Reaktivierung der Strecke stark macht. Auch der Verbandsgemeinde Rat Gerolstein und der Verbandsgemeinde Rat Gerolstein und Kaisersesch bald wieder Züge fahren sollen.

Wiebner sieht auch vor dem Hintergrund der Diskussion über die Eifelstrecke das Land, die Bahn, den SPNV und die umliegenden Kommunen in der Pflicht, ein „kurzfristig umsetzbares Konzept“ für die Eifelquerbahn vorzulegen.

Produktion dieser Seite: Heribert Waschbüsch