



So sieht ein Prototyp eines Wasserstoffzuges der Firma Stadler Rail aus, mit der auch die Vertreter der Zillertalbahn im Gespräch sind.

Foto: ZBV/Stadler

Polit-Zoff droht bei Aus für Wasserstoff

Nach jahrelangen Verzögerungen steht Zillertalbahn nach wie vor ohne Öko-Antrieb da. Vor Neustart am 10. Mai.

Von Peter Nindler

Innsbruck – 2016 wurde die Wasserstoffregion Zillertal ausgerufen. Wäre alles viel schneller gegangen, würde die Zillertalbahn vielleicht heute schon auf der 32 Kilometer langen Strecke zwi-

schen Jenbach und Mayrhofen mit Wasserstoff statt Diesel dampfen.

Doch zwischenzeitlich haben sich die Kosten für die Umrüstung auf umweltfreundlichen Wasserstoff deutlich erhöht. Allein für die fünf Zuggarnituren müssen 100 Millionen Euro bezahlt werden. Dazu kommt noch eine kritische Expertise, was die Energieeffizienz betrifft. Und schlussendlich geht es um die jährlichen Betriebskosten. Die bewegen sich bei rund 27 Mio. Euro, möglicherweise sind sie sogar höher. Das Klimaschutzministerium hat sich vom Vorhaben längst verabschiedet. Es will nicht das Innovationsrisiko übernehmen und die Zillertalbahn weiter mit bis zu 35 Prozent nach dem Privatbahngesetz fördern.

Als Alternative wird im Land die von den Zillertaler Touristikern abgelehnte Elektrifizierung mit einer Oberleitung ins Spiel gebracht. Diese hätte nämlich einen viel höheren Wirkungsgrad beim Antrieb und komme um einiges billiger, heißt in Unterlagen des Landes. Hinter den Kulissen prallen derzeit Zahlen und Ansichten aufeinander. Denn das Zillertal tritt mächtig auf. Seilbahnsprecher, ÖVP-Wirtschaftsbundobmann und Nationalrat Franz Hörl ist auch noch Vorsitzender im Aufsichtsrat der Zillertalbahn.

Hörl kündigte gegenüber den verantwortlichen Landespolitikern einen Aufstand an, sollte der Wasserstoffzug nicht kommen. Von der er-

höhten Nüchtigungsabgabe sollen schließlich 2,5 Mio. Euro zweckgewidmet in eine mit Wasserstoff betriebene Zillertalbahn fließen. Hörls Verbündeter in der Regierung ist Energiereferent, Bauernbun- ches und Landeshauptmannstellvertreter Josef Geisler. Ebenfalls ein Zillertaler.

Das Land drängt jetzt auf eine Entscheidung, am 10. Mai werden die Weichen gestellt. Finanzreferent und Landeshauptmann Anton Mattle (VP) steckt in der Zwickmühle. Gerade hat er die Schuldenbremse ausgerufen, gleichzeitig soll er die von seinen Beamten in der Verkehrsabteilung berechneten Mehrkosten von sechs Millionen Euro für den Wasserstoffbetrieb gegenüber einer Elektrifizierung der Zillertalbahn tolerieren. Vertreter der Zillertalbahn verweisen hingegen lediglich auf eine Kostendifferenz von einer Mio. Euro. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur kostet übrigens rund 20 Mio. Euro.

Möglicherweise einigen sich Land und Zillertalbahn auf einen Kompromiss mit einer ergebnisoffenen Ausschreibung: Wasserstoff-, Elektro- oder Batteriebetrieb. Erst wenn feststeht, auf welchen Antrieb die Zillertalbahn umgerüstet wird (Umfang und Kosten des Projektes in Bezug auf Infrastruktur und Verkehrsdiensvertrag), kann mit dem Bund eine endgültige Mitfinanzierung abgeschlossen und vereinbart werden, heißt es vom Land.

Wasserstoff

Wasserstoff-Antriebssystem:

Grundsätzlich ist die direkte Stromnutzung durch Züge besser, denn bei der Wasserstoff-Herstellung wird zuerst Strom benötigt, um letztendlich Wasserstoff zu erzeugen. Und um mit diesem Wasserstoff dann wieder Strom für den Antrieb produzieren zu können. Wasserstoff-Züge gelten deshalb nur für Strecken als sinnvoll, auf denen sich keine teuren Oberleitungen lohnen, sowie dort, wo „grüner“ Strom genützt wird. Den Wasserstoff würde die Zillertalbahn jedoch vom Verbund erhalten.

Vergleich der Antriebssysteme:

Fährt ein Zug unter dem Fahrdraht, kommen 80 Prozent der elektrischen Energie bei den Rädern an, beim Batteriebetrieb sind es 68 Prozent und bei der Brennstoffzelle wegen ihres geringen Wirkungsgrads nur 25 Prozent. Diese Einschätzung kommt sogar vom Vertriebschef des Wasserstoffzug-Produzenten „Stadler Rail“ Ansgar Brockmeyer.