

Zu teuer, zu wenig effizient?

## Harsche Kritik am drohenden Aus für Wasserstoffzug im Zillertal



Solche Wasserstoffzüge sollen nach den Plänen der Zillertalbahn die Dieselloks ablösen.

© Zillertalbahn

Freitag, 28.04.2023, 12:38

Am 10. Mai werden die Weichen für die Umrüstung der derzeit mit Diesel betriebenen Zillertalbahn gestellt. Wasserstoff als Antrieb in einer Wasserstoff-Modellregion Zillertal steht vor dem Aus: Zu teuer, zu wenig energieeffizient, zu viel Innovationsrisiko und in der Instandhaltung zu kostspielig: Auf 30 Jahre gerechnet müsste für die Umstellung der Zillertalbahn auf Wasserstoff mit einem Betriebsaufwand von rund 850 Millionen Euro gerechnet werden.

Die jährlichen Mehrkosten gegenüber einer Elektrifizierung der 32 Kilometer langen Strecke werden mit rund sechs Millionen Euro beziffert. Diese Berechnungen werden jedoch von den Vertretern der Zillertalbahn u.a. vom Aufsichtsratsvorsitzenden und ÖVP-Wirtschaftsbundobmann NR Franz Hörl bezweifelt.

## Kritik von ÖVP

Kritik am drohenden Aus kommt jetzt aus dem Zillertal. *„Das drohende Aus für die Wasserstoffregion Zillertal ist eine Absage an den Fortschritt.*

*Wasserstoff wird ganz sicher der Treibstoff der Zukunft sein. Wasserstoff wird zum neuen Diesel“*, betont der **Fügener Bürgermeister und ÖVP-**

**Landtagsabgeordnete Dominik Mainusch**. Und die Wissenschaft werde den Wirkungsgrad von Wasserstoff noch massiv erhöhen.

Mainusch: *„Das Zillertal will fortschrittlich und mutig sein. Die Tourismusverbände bezahlen freiwillig millionenschwere Beiträge jedes Jahr dazu. Nun hadert man mit dem technischen Risiko und selbstgezimmerter Kalkulationen und gesuchten Ausreden. Dieser politische Zugang hat Tirol nicht groß gemacht. Wir brauchen Mut, Weitblick und ganz allgemein Zug zum Tor.“*

Verkehrs-LR René Zumtobel (SPÖ) gibt sich zurückhaltend. *„Um die Entscheidung über die künftige Antriebsform treffen zu können, brauchen wir ein aktuelles, umfangreiches Gesamtbild der entstehenden Kosten, Risiken und Fördermöglichkeiten. Es wird intensiv an der Aufbereitung der relevanten Zahlen gearbeitet.“* Dabei gehe es nicht nur um die Antriebsart, sondern vielmehr um die damit verbundenen Kosten, die für das Land entstehen. *„Wir werden die beste und nachhaltigste Lösung zur ehestmöglichen Dekarbonisierung der Zillertalbahn finden und im Sinne der Bevölkerung nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit entscheiden.“*

## Mattle nimmt Bund in die Pflicht

LH Toni Mattle (VP) verweist auf das Regierungsprogramm auf Bundes- und Landesebene, indem man sich politisch auf die Wasserstoffbahn im Zillertal als Leuchtturmprojekt geeinigt habe. „Denn Tirol muss beim Wasserstoff Vorreiter in Europa werden. Dafür braucht es Mut für ein Pilotprojekt, um zu beweisen, wie viel Potenzial in Wasserstoff steckt.“ Nun benötige es einen weiteren technologischen Meilenstein.

Eine Schuldenbremse bedeutet Sparsamkeit, verhindert für Mattle aber nicht Innovationen und Investitionen. „Dabei hat für mich die Verkehrswende im Sinne des Klimaschutzes oberste Priorität.“ Bei einem Jahrhundertprojekt wie der Wasserstoffbahn im Zillertal sei aber auch der Bund gefordert, die Projektwerber und das Land zu unterstützen. „Wir werden jedenfalls bis Mitte Mai alle Unterlagen beisammenhaben und eine finale Entscheidung treffen“, erklärt Mattle.

## FPÖ für Weiterführung des Projektes

Auch die FPÖ spricht sich für die Weiterführung des Projektes aus. Der **freiheitliche Technologiesprecher und Schwazer Mandatar LAbg. Daniel Marschik** in einer Aussendung am Freitag: *„Wir sind klar für das Wasserstoffprojekt und für die Wasserstoffregion Zillertal, weil die Vorteile überwiegen. Der eher geringe Wirkungsgrad und die Mehrkosten lassen sich aufwiegen.“*

Schon Zillertalbahn-Technik-Vorstand Helmut Schreiner habe Anfang des Jahres ausgeführt, dass der Wasserstoffantrieb bei diesen Gegebenheiten die richtige Lösung für die Zillertalbahn sei. „Der Batteriebetrieb würde ein Risiko von Verspätungen bei der aktuellen Zillertalbahn-Taktung bedeuten und weniger Fahrgäste wegen des zusätzlichen Platzes, den die Batterie braucht. Wir sprechen hier von ungefähr 15 Prozent weniger“, so Marschik. Dazu kämen noch die erhöhten Instandhaltungskosten wegen des zusätzlichen Gewichts auf die Achsen und Schienen. Marschik: „Der Batteriezug kommt auf

186 Tonnen, während die Wasserstoffvariante auf 164 Tonnen kommt.“

Zudem sprechen laut Marschik die zusätzliche Investitionssumme von ca. 50 Mio. und ein nötiges UVP-Verfahren mit ungewisser Dauer gegen die Oberleitung.

Marschik sieht auch Synergien, die das Wasserstoffprojekt nutzen könnte, die bisher nicht angegangen wurden: „Wasserstoff würde im Zillertal vom Verbund produziert. Man könnte auch eine Kooperation mit INNIO Jenbacher anstreben, die in Zukunft für Ihre Wasserstoffmotore mit der Tiwag Wasserstoff produzieren wollen.“ (*TT.com*)

## Mehr zum Thema:

Mattle tritt auf Schuldenbremse

[Zu teuer für die Zillertalbahn: Bei Aus für Wasserstoff droht Polit-Zoff](#)