



Die ZillertalBahn fährt derzeit mit Diesel und ist in die Jahre gekommen. Es benötigt rasch eine neue Bahn mit umweltfreundlichem Antrieb. Foto: Dähling

Akkuzug überholt den Wasserstoff

Die Hybridvariante mit Batterie und teilweiser Oberleitung hat als Alternative zum Dieselantrieb für die ZillertalBahn die Nase vorne.

Von Peter Nindler

Innsbruck, Mayrhofen – Es ist eine jener Entscheidungen, die von der schwarz-roten Landesregierung im Vorjahr aufgeschoben wurden: die Umrüstung der ZillertalBahn auf einen umweltfreundlichen Antrieb. Schließlich kamen nach dem Beschluss im Juni für einen Wasserstoffantrieb Zweifel daran auf. Dazu beigetragen haben auch die Kalamitäten um den ehemaligen Vorstand der ZillertalBahn Helmut Schreiner (falscher Doktor, abgeschriebene Dissertation). Schließlich agierte Schreiner als eine der treibenden Kräfte für eine Wasserstoffbahn im Zillertal. Politisch forciert sie der Nationalrat Franz Hörl (ÖVP).

Als Grundlage für eine neuerliche Beschlussfassung durch die Landesregierung wurde eine Prüfung aller möglichen Varianten bei Experten der Technischen Universität Wien in Auftrag gegeben: Offene Fragen zu vorliegenden Studien zum Wasserstoffantrieb und zu einer Elektrifizierung sowie einem Akku- oder Hybridantrieb (Batterie mit teilweiser Oberleitung) sollten beantwortet, bzw. untersucht werden.

Wie aus einer von der TU Wien erstellten Punktation hervorgeht, hat der Elektrotriebzug mit Akku offenbar die Nase vorne. Bereits das deutsche Beratungsunternehmen KCW, welches das Land zuletzt beraten hat, wies auf diese Möglichkeit hin. In diesem Fall wären so genannte Inseloberleitungen zu errichten, um in Verbindung „mit dem Akkubetrieb auf den nicht elektrifizierten Streckenabschnitten die Versorgung mit Traktionsenergie sicherzustellen“, hieß es in einem Gutachten für das Land Tirol. Doch eine Bewertung

dieser Antriebsart wurde von den Zillertaler Verkehrsbetrieben nicht vorgenommen. Dort hat man ausschließlich auf Wasserstoff gesetzt.

Das hängt damit zusammen, dass sich die Zillertaler Bürgermeister und Touristiker gegen eine Oberleitung stemmen. Damit scheidet eine Elektrifizierung aus, deren Kostenvorteil gegenüber einem Wasserstoffantrieb von KCW jedoch mit 83 bis 180 Millionen Euro beziffert wird. Berechnet auf eine Betriebszeit von 30 Jahren. Der Hybridzug hätte gegenüber der reinen Akkuvariante ebenfalls Vorteile. Doch wie gesagt: Es würde Oberleitungen fürs Aufladen benötigen.

Endbericht noch ausständig

Der Endbericht der TU Wien soll dem Land demnächst übermittelt werden, schlussendlich muss dann die Politik eine Entscheidung treffen. Angesichts des in die Jahre gekommenen Dieselantriebs der ZillertalBahn und der Staus zu Spitzenzeiten auf der Straße benötigt es eine rasche Lösung. Ob der Zillertaler Tourismus auch eine andere Variante als die Wasserstoffbahn finanziell unterstützt, muss zudem geklärt werden. Noch im Frühjahr will die Regierung jedenfalls einen Beschluss fassen.



Der geplante Wasserstoffzug fürs Zillertal wackelt. Foto: ZVB