

Anfang und Ende der Wasserstoffbahn



Seit 2016 wurde eine Wasserstoffbahn im Zillertal forciert, jetzt wurde das endgültige Aus besiegt.

Foto: ZVB

Wasserstoffregion: Jahrelang wurde über die Wasserstoffregion Zillertal diskutiert, die 2016 ausgerufen wurde. Die Umrüstung der Zillertalbahn auf Wasserstoff sollte das Herzstück dafür sein, rund 900.000 Liter Diesel sollten damit eingespart werden.

Entscheidung 2018: Im Juni 2018 hat der Aufsichtsrat der Zillertalbahn beschlossen, die 32 Kilometer lange Schmalspurbahn auf Wasserstoffantrieb umzurüsten. In Mayrhofen war die Wasserstofftankstelle für Schienenfahrzeuge in Mayrhofen geplant.

Ungewisse Finanzierung. Die Umrüstung verzögerte sich allerdings, weil auch die Finanzierung von rund 130 Millionen Euro nicht gesichert war. Der Tourismus im Zillertal hat sich jedoch bereit erklärt, aus einer erhöhten Ortstaxe jährlich 2,5 Millionen Euro für die Wasserstoffbahn zur Verfügung zu stellen.

Hörl explodiert. Der Zillertaler ÖVP-Nationalratsabgeordnete und Aufsichtsratschef der Zillertalbahn, Franz Hörl, forderte immer wieder einen Beschluss zur Wasserstoffbahn. Schließlich müssten die ersten Dieselzüge 2027 ausrangiert werden. Zwischenzeitlich steigen die Anschaffungskosten für fünf Wasserstoffzüge von 75 auf 100 Millionen Euro.

Landesregierung gibt grünes Licht. Nach einer neuerlichen Prüfung beschließt die schwarz-rote Landesregierung im Juni 2023 die Umrüstung der

Zillertalbahn auf Wasserstoff. „Wir haben heute eine bewusste Entscheidung für Innovation und Fortschritt getroffen. Tirol muss beim Thema Wasserstoff Vorreiter werden“, begründete LH Anton Mattle (VP) die Entscheidung.

Beschluss wankt: Wegen der Affäre um den falschen Dokortitel und die abgeschriebene Dissertation von Zillertalbahnhelfer Helmut Schreiner gerät die Landesregierung unter Druck. Schreiner agierte als eine der treibenden Kräfte für eine Wasserstoffbahn im Zillertal. Außerdem werden in Gutachten für das Land die Mehrkosten von Wasserstoff gegenüber einer Elektrifizierung mit 83 bis 180 Millionen Euro auf 30 Jahre bewertet.

Unabhängige Analyse: Mattle und Landeshauptmannstellvertreter Georg Domauer mussten darauf reagieren. Um ein Höchstmaß an Sachlichkeit in dieser Frage zu schaffen und die einhundertprozentige Nachvollziehbarkeit der politischen Entscheidung für die Tiroler Bevölkerung zu gewährleisten, gaben sie eine finanzielle und technische Bewertung aller relevanten Grundlagen betreffend der „Zillertalbahn neu“ durch eine unabhängige Stelle in Auftrag.

Variantenprüfung: Experten der Technischen Universität Wien haben deshalb alle offenen Fragen zum Wasserstoffantrieb und zu einer Elektrifizierung sowie einem Akku- oder Hybridantrieb (Batterie, teilweise mit Oberleitung) unter die Lupe genommen.

Land beschließt Akku-Zug für die Zillertalbahn

Bürgermeister wurden über Expertenprüfung informiert. Akku-Zug oder Hybrid-Variante mit teilweiser Oberleitung werden bis 2030 umgesetzt.

Von Peter Nindler

Innsbruck – Die Entscheidung über die Dekarbonisierung der Zillertalbahn ist gefallen: Die Umrüstung von einem Dieseltrieb auf einen umweltfreundlichen Antrieb wird nicht mit Wasserstoff erfolgen. Künftig soll auf der 32 Kilometer langen Strecke von Jenbach bis Mayrhofen vielmehr ein reiner Akku-Zug bzw. eine Hybrid-Variante mit teilweiser Oberleitung fahren. Das hat eine unabhängige Prüfung von Experten der Technischen Universität Wien ergeben. Die Bürgermeister des Planungsverbands Zillertal wurden am Freitag von Mobilitätslandesrat René Zumtobel (SPÖ) und Landeshauptmannstellvertreter Josef Geisler (VP) darüber informiert. Die Vertreter der TU Wien präsentierten ihre Ergebnisse.

Zuletzt wurde auf eine Entscheidung gedrängt, denn die aktuellen Dieselnachrüstungen müssen spätestens ab 2027 ausgemustert werden. Die vom Land beauftragten Experten haben die Kosten für Beschaffung, Erhaltung, Infrastruktur und Betrieb, aber auch die schnellstmögliche Umsetzung untersucht: Sie sehen dabei in der Akku-Technologie das größte Potenzial. Damit ist der vom Zillertal und Land ursprünglich favorisierte Wasserstoffzug endgültig aus dem Rennen. Kritik gab es vor allem an den auf 30 Jahre geschätzten Mehrkosten gegenüber einer Elektrifizierung von 83 bis 180 Millionen Euro. Obwohl in der Variantenprüfung ausdrücklich betont wird, dass das seit 2018 verfolgte Wasserstoffkonzept zum damaligen Zeitpunkt richtig gewesen, aber nunmehr von der Akku-Technologie überholt worden sei.



Der Dieselantrieb für die Zillertalbahn soll spätestens 2030 endgültig Geschichte sein. Die Bahn wird nämlich auf eine Akku-Variante umgerüstet. Das wird das Land voraussichtlich am Dienstag beschließen.

Foto: Dähling

Wie geht es jetzt weiter? Die schwarz-rote Landesregierung wird vermutlich bereits am Dienstag ihren im Juni des Vorjahres gefassten Beschluss für eine Wasserstoffbahn aktualisieren, spricht, sich auf den Akku-Zug verständigen. Wobei die endgültige Akku-Lösung noch offenbleibt. Das hängt vor allem von der benötigten Ladeinfrastruktur ab.

Ladeinfrastruktur offen

Die Landesregierung will hier auf das Zillertal zugehen. Dort sind die Vorbehalte gegenüber einer Oberleitung bekanntlich groß. Deshalb wird die vollständige Errichtung einer Oberleitung über die gesamte Bahnstrecke in der Region und von der Lan-

desregierung abgelehnt, weshalb eine Elektrifizierung kein Thema ist. Die Grundeigentumsverhältnisse und die hohen Investitionskosten sind ein weiterer Grund dafür.

Land und Planungsverband haben sich somit auf Akku- bzw. Hybridzüge verständigt. Die müssen jedoch ebenfalls mit Energie versorgt werden. Die Aufladung soll laut Land allerdings nur dort stattfinden, wo es für die Gemeinden verträglich ist. Ob und wie viel Oberleitung gebraucht wird, soll darüber hinaus eine technische Prüfung zeigen. Die wird in einem nächsten Schritt beauftragt.

Das Land Tirol muss in den nächsten Wochen jedoch noch viel Überzeugungsarbeit leisten. Sollte es nämlich in

Richtung Hybrid-Zug gehen, benötigt es abschnittsweise Oberleitungen. Dagegen regt sich der größte Widerstand von den betroffenen Bürgermeistern im Tal. Der reine Batteriezug könnte wiederum am Ausgangspunkt und am Endbahnhof aufgeladen werden. In der Nutzungsdauer und im Betrieb hat die Akku-Variante aber Nachteile gegenüber dem Hybrid-Antrieb.

Und welchen Zeithorizont hat sich die Landesregierung gesetzt? Realisiert werden soll die Dekarbonisierung der Zillertalbahn jedenfalls in der Programmperiode 2025 bis 2030 des „Mittelfristigen Investitionsprogramms für Privatbahnen“. Gespräche mit dem Bund müssen parallel geführt werden.

Bei Aus für Zeitumstellung gehen die Uhren anders

Laut dem Europarechtsexperten Walter Obwexer liegt seit 2018 ein Vorschlag der EU-Kommission vor. Doch Mitgliedsstaaten sind uneins.

Innsbruck – Halbjährlich grüßt das Murmeltier: Am kommenden Ostersonntag, in der Nacht auf den 31. März, startet heuer wieder die Sommerzeit. Die Zeiger werden in Europa um 2.00 auf 3.00 Uhr vorrücken. Seit 2018 liegt in der EU ein Vorschlag auf dem Tisch, dieses Prozedere zu beenden, eine Einigung ist aber weiterhin nicht in Sicht.

„Der Vorschlag der Kommission muss vom Europäischen Parlament und vom Rat mit qualifizierter Mehrheit beschlossen werden“, sagt dazu der Europarechtsexperte Walter Obwexer von der Universität Innsbruck. Das Europäische Parlament habe sich im März 2019 mit dem Vorschlag der Kommission befasst und diesen in mehreren Punkten geändert. „Der Rat konnte sich noch auf keine Position einigen, weil

die Auffassungen der Mitgliedstaaten stark voneinander abweichen.“

Die Sommerzeit wurde in Österreich erstmals 1980 eingeführt, um die unterschiedlichen nationalen Praktiken und Zeitpläne für die Sommerzeit zu vereinheitlichen. Wegen der Ölkrise 1993 und mit dem Hintergrund, Energie zu sparen, hatte Frankreich bereits 1976 die Sommerzeit eingeführt. Doch Experten widerlegten die großen Energie-Einsparungen.

Deshalb wurden bald nach Inkrafttreten der Sommerzeit-Richtlinie die zweimal jährlich stattfindenden Zeitumstellungen von immer mehr Bürgerinnen und Bürgern sowie von einer wachsenden Zahl von Mitgliedstaaten in Frage gestellt. In einer von der Kommission 2017 öffentlich durchgeführ-



Das Uhrwerk für ein Aus der Zeitumstellung muss in der EU noch mühsam politisch zusammengeschraubt werden.

Foto: imago

ten Konsultation, an der sich 4,6 Millionen EU-BürgerInnen beteiligten, sprachen sich 84 Prozent davon für die Abschaffung der Zeitumstellung aus, nur 16 Prozent waren für die Beibehaltung.

Darauf aufbauend hat die EU-Kommission laut Obwexer einen Vorschlag ausgearbeitet. „Die neue Richtlinie soll die Mitgliedstaaten verpflichten, keine jahreszeitlich bedingten Änderungen ihrer

Standardzeiten mehr vorzunehmen. Gleichzeitig müssen die Mitgliedstaaten festlegen, ob sie künftig die Sommerzeit beibehalten oder die Winterzeit festlegen wollen.“ Eine Änderung der festgelegten Zeit bleibe zwar möglich, unterliege aber einem eigenen Verfahren unter Einbeziehung der Kommission und der anderen Mitgliedstaaten.

„Doch das alles liegt derzeit auf Eis. Obwexer: „Solange das Europäische Parlament und der Rat keine Einigung über den Vorschlag der Kommission, die Zeitumstellung abzuschaffen, zu erzielen vermögen, bleibt die zweimal jährlich vorzunehmende Zeitumstellung.“ Dies gelte auch für jene Mitgliedstaaten, die davon gerne abgehen möchten.“

Rasch wird sich wohl nichts ändern und deshalb werden

wir am 27. Oktober wieder an der Uhr drehen. Dann können wir eine Stunde länger schlafen, weil die Uhr um 2.00 Uhr früh eine Stunde lang angehalten wird. (TT, pn)



Foto: Böhm

„Die Auffassungen der Mitgliedstaaten weichen stark voneinander ab. Es gibt noch keine Einigung im Rat.“

Walter Obwexer
(Europarechtsexperte)

nen wir eine Stunde länger schlafen, weil die Uhr um 2.00 Uhr früh eine Stunde lang angehalten wird. (TT, pn)