

Wasserstoffzug - durchaus die Alternative

Infoabend der IG Pro Kandertalbahn zeigt: Technisch wäre eine S-Bahn durchs Kandertal ohne Elektrifizierung wohl machbar / Fördergelder stehen in Aussicht

Von Herbert Frey

BENZEN. Geräuscharm sowie stau- und emissionsfrei durchs Kandertal – und das ohne den Bau einer teuren elektrischen Oberleitung: Diese Vision mobilisiert die Menschen. Das zeigte der Informationsabend der Initiativgruppe Pro Kandertalbahn am Mittwoch im Reforum der Firma Resin. Knapp 100 Interessierte verfolgten die Ausführungen von Fachleuten zur möglichen Reaktivierung der Kandertalschiene unter Einsatz innovativer Brennstoffzellentechnologie auf Wasserstoffbasis. Die Technologie ist weit gereift (siehe Info-Box), für einen Testbetrieb durchs Kandertal müssen gleichwohl noch etliche Hürden genommen werden.

Gastgeber Friedrich Resin machte deutlich, dass es um das Aufzeigen von Alternativen und die Entwicklung von Ideen gehe, noch nicht um konkrete Planungen.

Wie realistisch ist ein Testbetrieb?

Detlef Dittmann vom weltweit führenden Zughersteller Alstom schilderte, dass der in Salzgitter mit Fördergeldern des Bundesministeriums für Verkehr entwickelte Prototyp des Brennstoffzellenzuges Coradia, der auf Wasserstoffbasis läuft, dieser Tage die Zulassung vom Eisenbahn Bundesamt erhalten habe und vom 16. September an im Regelbetrieb zwischen Cuxhaven und Buxtehude eingesetzt werde, um Erfahrungen für die Serienreife zu sammeln. 14 solcher Regionalzüge seien bereits bestellt, die von 2021 an dann dauerhaft eingesetzt werden sollen. Alstom habe mit vier Bundesländern Absichtserklärungen zum Einsatz von Wasserstoffzügen unterzeichnet, unter anderem auch mit Baden-Württemberg. Auch in Hessen habe es bereits eine Probefahrt gegeben. „Wir freuen uns über jedes neue



Peter Oehler (Verkehrsinfrastrukturplaner), Irene Knauber (Energiedienst) und Detlef Dittmann (Alstom, von links) skizzierten, wie eine zeitnahe Reaktivierung der Kandertalstrecke mittels Brennstoffzellenantrieb auf Wasserstoffbasis und deren Einbindung in das grenzüberschreitende S-Bahnnetz gelingen könnte.

FOTO: FREY

Projekt“, sagte der Alstom-Vertreter zuversichtlich.

Wo käme der Wasserstoff her?

In Norddeutschland liefern Windparks den Wasserstoff. Hier im Dreiländereck böte sich eine andere Quelle an. Denn die Energiedienstgruppe, die entlang des Hochrheins zahlreiche Wasserkraftwerke betreibt, sei dabei, in Wyhlen eine vom Land geförderte „Power to Gas“-Anlage zu bauen, die mittels alkalischer Elektrolyse überschüssigen Strom in Wasserstoff umwandelt, führte Irene Knauber von Energiedienst vor Augen. Die Halle für die Anlage – inklusive eines Forschungscontainers – steht bereits. Sie enthält große Wasserstoffspeicher mit Abfüllstutzen für Tanklastfahrzeuge sowie ein Gasflaschenlager. Diese Tanklastzüge könnten eine noch zu bauende Station an der Schiene befüllen, an der die Brennstoff-

zellenzüge auftanken. Kürzere Wege, so die Referenten, seien kaum denkbar.

Wo würde die Kandertal-S-Bahn enden?

Attraktiv wäre eine S-Bahn durchs Kandertal vor allem dann, wenn Haltingen nicht schon wieder Endstation wäre. Dort enden momentan jedoch die Gleise der historischen Kandertalbahn. Verkehrsinfrastrukturplaner Peter Oehler hielt aber nach dem Abriss des Haltinger Bahnhofes eine Weiterführung des Gleises unterhalb der Hangkante entlang bis zum östlichsten Gleis im Weiler Bahnhof für machbar. Damit würde eine direkte S5-Verbindung von Kändern über Lörrach bis ins Wiesental ermöglicht, so Oehler. In Weil ergäben sich attraktive Umsteigemöglichkeiten nach Basel, Freiburg und später eventuell sogar nach Frankreich zum Euroairport. Dazu müsste beim Palmrain wieder eine Eisenbahnbrücke nach Frankreich gebaut

werden, die es schon einmal gab, die 1937 aber abgerissen wurde. „Die historischen Gleise beidseits des Rheins liegen aber weitgehend noch“, wusste Oehler.

Wie in der Runde diskutiert wurde

Die Schiene erschließe das Kandertal „wunderbar“, meinte Heiko Focken von

der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. Die Möglichkeiten, für die Reaktivierung einer Eisenbahnstrecke Fördergelder zu bekommen, seien „noch nie so gut gewesen wie heute“. Deshalb sollte man die Chance auch ergreifen, fügte er an – allerdings mit einem Konzept, das eine Elektrifizierung als Option nicht von vornherein ausschließe. Für Peter Schalajda war es jedoch wichtig, „dass die S-Bahn überhaupt erst einmal fährt“. Dafür gab es ebenso Beifall wie für leidenschaftliche Wortmeldungen, die in dem vorgestellten Wasserstoffzug – Hybridzüge sind in ihrer technischen Entwicklung noch nicht ganz so weit, wie Dittmann ausführte – zumindest eine bestechende Zwischenlösung sahen. Die Strecke sei so gut in Schuss wie selten, wusste Wolfgang Sprich. Tempo 60 sei durchgängig, Tempo 80 fast überall möglich, bestätigte Oehler.

Dennoch könne die politische Willensbekundung für eine S-Bahn durchs Kandertal, die Peter Völker einforderte, nicht ohne eine Machbarkeitsstudie als Entscheidungsgrundlage erfolgen, bremste Bernd Martin, Fraktionsvorsitzender der Grünen im Kreistag, die Euphorie. Diese Studie dürfe sich nicht auf eine Technologie allein konzentrieren und eine Elektrifizierung nicht generell ausschließen. Seine Fraktion setze sich für das Anliegen der IG ein, wisse aus Erfahrung aber auch, „dass Politik ein sehr zähes Geschäft ist“.

INFO

WASSERSTOFFZUG

Der weltweit erste zugelassene Wasserstoff-Brennstoffzellenzug von Alstom ist ein zweigeteilter Triebwagen mit 156 Sitzplätzen. Die beiden Wasserstofftanks mit einem Fassungsvermögen von jeweils 130 Kilo befinden sich auf dem Dach. Sie bestehen aus vielen einzelnen Kammern, so dass bei einem Leck immer nur kleine Mengen entweichen können.

Der Zug arbeitet zusätzlich mit einer Rückgewinnung der Bremsenergie. Er erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 140 Stundenkilometern und eine Reichweite von 1000 Kilometern, dann muss er wieder betankt werden. Ein Betankungsvorgang dauert dabei 15 bis 20 Minuten. Der Zug, der auch unter Oberleitungen fahren kann, emittiert nur Wasserdampf und Kondenswasser.