

Zillertalbahnhof droht Wasserstoff-Stopp

Kosten, Haftung und Risiko: Pilotregion hängt am seidenen Faden. Im Hintergrund gehen die Wogen hoch.

Von Peter Nindler

Innsbruck – Wasserstoff ist ein explosives Gemisch. Auch politisch. Und so tobt seit Wochen ein heftiger Streit über die Umstellung der Zillertalbahnhof von einem Diesel auf einen Wasserstoffantrieb. Im Landhaus erfolgte zuletzt bereits eine Explosion, die Beamten der Mobilitätsabteilung sind auf der Palme, weil ihnen der Zillertaler ÖVP-Abgeordnete und Wirtschaftsmandatar Franz Hörl im Parlament Verzögerung und die Manipulation von Zahlen vorgeworfen hat.

„Es wird gar nichts torpediert oder verhindert. Es geht um eine seriöse Abschätzung der Kosten und Risiken.“

LHStv. Ingrid Felipe/Grüne
(Verkehrsreferentin)

Landesamtsdirektor Herbert Forster wurde jetzt aufgefordert, sich hinter die Beamten zu stellen. Was ist geschehen?

Fakt ist, dass der von Klimaschutzministerin Leonore Gewessler (Grüne) forcierten und mit 3,1 Millionen geförderten Antriebsforschung für die Zillertalbahnhof offenbar der Wasserstoff ausgeht. Der Start 2025 ist ohnehin nicht mehr zu halten, Ausschreibung und Verträge für die Züge hängen in der Luft. Offenbar wird sogar überlegt, statt auf Wasserstoff auf einen Elektroantrieb umzurüsten. Und das treibt Hörl die Zornesröte ins Gesicht. Schließlich hat er es in einer „Ochsentour“ geschafft, dass die Tourismusverbände den Betrieb jährlich mit acht Millionen Euro unterstützen. 900.000 Liter „fossiler“ Diesel könnten durch Wasserstoff ersetzt werden.

Verkehrsreferentin LHStv. Ingrid Felipe (Grüne) weist den Vorwurf, dass das Vorhaben torpediert wird, ent-



Eigentlich sollte der Wasserstoffantrieb für die Zillertalbahnhof schon längst in die Umsetzungsphase gehen.

Foto: Zillertalbahnhof

schieden zurück. „Es geht um eine neue Technologie und um eine seriöse Abschätzung der Kosten, Risiken und der Haftung.“ Und hier gebe es noch offene rechtliche Fragen, die geprüft werden müssen.

Auf Basis einer vorjährigen Preiskalkulation würde der Ankauf der Züge rund 75 Millionen Euro kosten, weitere 20 Millionen werden vom Land in die notwendige Schieneninfrastruktur investiert. Die Investition in die Infrastruktur und die Produktionskosten für den Wasserstoff werden wie der laufende Betrieb über den Verkehrsdienstvertrag abgewickelt. Hier ist von kalkulierten Gesamtkosten inklusive der geplanten Taktverdichtung von rund 33,5 Millionen Euro jährlich auszugehen. „Es geht um viel Steuergeld bzw. eine große Investition und deshalb liegt es in unserer Verantwortung, damit auch sorgsam umzugehen“, sagt Felipe.

Seit 2016 wird das Projekt verfolgt, zuletzt wurden offensichtlich mehrere Gutachten über Ausschreibung und Betrieb eingeholt. „Wer soll das noch verstehen? Es gibt ein politisches Bekenntnis

zur Wasserstoff-Region Zillertal und jetzt habe ich das Gefühl, dass dieses nicht mehr gilt“, kritisiert Hörl die Vorgehensweise. Er ist zugleich Aufsichtsratsvorsitzender der Zillertalbahnhof.

„Rechtlich muss alles passen, aber es gibt aus meiner Sicht keine unüberwindbaren Hindernisse.“

LHStv. Josef Geisler/VP
(Energiefachreferent)

Für die Beamten ist die Sache allerdings nicht abgeschlossen, der Vorstand der Abteilung Mobilität, Ekkehard Allinger-Csollich, spricht von nicht tragbaren und pauschalen Bezeichnungen Hörls. Landeshauptmannstellvertreter Josef Geisler (VP), der ebenfalls im Zillertal lebt und sich für den Umstieg auf Wasserstoff starkmacht, sieht keine unüberwindbaren Hindernisse. „Rechtlich muss alles passen, eine 100-prozentige Sicherheit kann es nicht geben.“ Jetzt gehe es darum, das Restrisiko zu minimieren und noch offene technische Fragen der Instandhaltung der Züge zu klären.