

Die Oberbadische

Kandern

Ohne Oberleitung schneller ans Ziel

Weiler Zeitung, 19.07.2018 - 22:58 Uhr



Ist ein Hybridzug die Ideallösung, immerhin schon mal ein guter Anfang oder sollte doch lieber gleich auf die Elektrifizierung der Strecke gesetzt werden? In dieser Hinsicht gingen die Meinungen beim Informationsabend bei der Firma Resin in Binzen stark auseinander. In einem Punkt waren sich die rund 100 Besucher aber einig: Im Kandertal soll wieder eine S-Bahn fahren.

Von Alexandra Günzschel

Binzen/Kandertal. Auf Initiative der IG Pro Kandertalbahn kamen am Mittwoch in Binzen zwei Referenten von Unternehmen zusammen, deren Produkte sich hervorragend ergänzen könnten: Detlef Dittmann von der Firma Alstom, die gerade die Zulassung vom Eisenbahn-Bundesamt für ihren „Coradia iLint“, einen Wasserstoff-Brennstoffzellenzug, erhalten hat, sowie Irene Knauber von der Firma Energiedienst Rheinfelden. Sie stellte das neue „Power-to-Gas“-Projekt zur Gewinnung von Wasserstoff per Elektrolyse mit überschüssigem Strom vor.

Die Idee: Das Kandertal könnte Pilotstrecke für den neuen Hybridzug werden und obendrein noch Fördergelder kassieren. Der Wasserstoff für den Betrieb käme dann aus Grenzach-Wyhlen und somit aus der Region. Und noch einen großen Vorteil hätte die neue Technik: Die Strecke müsste mit diesem Zug nicht elektrifiziert werden.

„Mit der Veranstaltung wollen wir der Politik ein bisschen den Rücken stärken“, begrüßte Gastgeber Friedrich Resin von der IG Pro Kandertalbahn die Gäste.

Schadstofffrei und geräuscharm unterwegs

Dittmann pries einen leichten Zug an, der schadstofffrei und geräuscharm unterwegs sei. Der Probetrieb werde im September starten.

Im Wesentlichen, so erklärte Dittmann, habe sich Alstom für den Hybridzug seine Dieseltriebzüge vorgenommen und alles, was mit Diesel zu tun hat, durch die neue Technologie ersetzt. „Die ersten beiden Prototypen werden bald eingesetzt.“ Der Triebzug habe eine Reichweite von 1000 Kilometern und könne in nur 20 Minuten neu betankt werden.

Alstom legt Dittmann zufolge Wert darauf, dass der Strom für den Wasserstoff aus Erneuerbaren Energien kommt. Dabei sei es auch wichtig, sich die Verhältnisse vor Ort anzusehen. Setze man in Norddeutschland eher auf Windkraft, käme für ein Projekt im Kandertal eben die überschüssige Energie aus Wasserkraft in Frage.

Wasserstoff aus einer Anlage in Wyhlen

Dazu konnte Irene Knauber von der Firma Energiedienst Rheinfelden einiges sagen. Während bei der Erzeugung von Wärme und Strom der Ausbau der Erneuerbaren Energien große Fortschritte mache, gebe es in Sachen Elektromobilität noch Nachholbedarf, so ihre grundsätzlichen Ausführungen.

Ein Besuch des Landesumweltministers Franz Untersteller hatte das Unternehmen auf die Idee gebracht, in die förderfähige Wasserstoffherzeugung einzusteigen. Der Probetrieb der schon weit fortgeschrittenen Anlage soll im November starten. Bereits im kommenden Jahr könnte die Anlage Abnehmer mit Wasserstoff versorgen. Ein Brennstoffzellenzug käme da wie gerufen.

Vom Weiler Bahnhof aus in die ganze Region

Dass eine Kandertal-S-Bahn keine Inselösung sein darf, sondern in das bestehende S-Bahn-Netz mit eingebunden werden muss, betonte Ingenieur Peter Oehler von der IG Pro Kandertalbahn in seinem Vortrag. Seinen kenntnisreichen Rückblick in die Bahngeschichte schloss er mit den Worten: „Wir haben früher schon Zustände gehabt, von denen wir heute nur träumen können.“

Eine reaktivierte Kandertalbahn sollte seiner Meinung nach mindestens bis Weil am Rhein geführt werden, wo dann zahlreiche Umstiegsmöglichkeiten bestehen. „Von dort aus könnten sich die Kandertäler die ganze Region wunderbar erschließen“, so sein Fazit.

Meinungen der Teilnehmer zur S-Bahn-Reaktivierung

Bei der anschließenden Fragerunde meldete sich auch Binzens Bürgermeister Andreas Schneucker zu Wort: Er begrüßte die neue umweltfreundliche und geräuscharme Technik sowie den Umstand, dass auf eine Oberleitung verzichtet werden kann. Eine Nachfrage, ob ein solcher Zug auch auf Strecken mit Oberleitung fahren kann, wurde grundsätzlich bejaht. Der mögliche Verzicht auf eine Oberleitung wurde auch im Hinblick auf den Betrieb der Museumsbahn als Vorteil angesehen.

Für Unmut sorgten die Ausführungen von Jost Noller, zweiter Vorsitzender von „Pro Schiene Dreiland“. Er konnte sich nicht vorstellen, dass von der SBB gleichzeitig zwei verschiedene Systeme betrieben werden. „Wer sagt denn, dass das unbedingt die SBB machen muss“, hielt Markus Kern von der IG Pro Kandertal dagegen. „Das würde eine ganz neue Ausschreibung geben.“ Und die SWEG sei sehr interessiert.

„Die Chancen für eine Reaktivierung sind derzeit so gut wie noch nie“, machte Heiko Focken von der Nahverkehrsinitiative in Stuttgart den vielen S-Bahn-Befürwortern Mut. Es brauche aber ein Konzept, und das Endziel müsse Basel oder Lörrach und nicht Haltingen sein.