

Startseite > Südwesten > Städte > Gaildorf > Verkehr: Mit neuer Technik bis nach Hessental?

Verkehr

Mit neuer Technik bis nach Hessental?



In Tokyo setzt die Japan Railway (JR) bereits Hybridzüge ein. Hier fährt ein Exemplar in die Shibuya Station ein. Der CDU-Bundestagsabgeordnete sieht in der Technik ein Vorbild für den möglichen Stadtbahnausbau bis in den Landkreis Schwäbisch Hall.

© Foto: dpa



Gaildorf / Holger Ströbel 07.11.2017

Bei einem Ausbau der Stadtbahn von Öhringen bis Hall müssen viele Faktoren zusammenspielen. Christian von Stetten (CDU) will auf den Einsatz von Elektro-Hybrid-Zügen setzen. Von Thomas Zimmermann

Christian von Stetten blickt aus doppeltem Grund mit Spannung auf die Koalitionsverhandlungen in Berlin. Davon wird auch abhängen, wer neuer Verkehrsminister wird. Nachdem Alexander



Oberleitungen benötigen. „Wir müssen diese Chance jetzt ergreifen und versuchen, dieses langfristig angelegte Projekt mit so vielen Unterstützern wie möglich in Angriff zu nehmen“, betont von Stetten. Unterstützung benötigt die Region dabei auch vom Bund, denn die Kosten sind hoch. Und beim Dieseltreffen Anfang September hat die Bundesregierung eine Milliarde Euro für Projekte in Aussicht gestellt, die den emissionsfreien öffentlichen Nahverkehr fördern. Ein Teil dieses Geldes soll in die Region fließen.

Vier Millionen Euro pro Kilometer

Wie viel Geld der Stadtbahnausbau bis Schwäbisch Hall- Hessental und Künzelsau-Gaisbach tatsächlich kosten soll, lässt sich derzeit kaum abschätzen. Von Waldenburg bis Gaisbach müssten die Schienen auf der bestehenden Bahntrasse neu verlegt werden. Der Bau eines Kilometers Schiene kostet je nach Streckenbeschaffenheit Millionen. „Bei unseren Anmeldungen für den Bundesverkehrswegeplan sind wir von drei bis vier Millionen Euro pro Kilometer ausgegangen“, sagt Edgar Neumann, Pressesprecher im Verkehrsministerium des Landes. Auf die rund elf Kilometer lange Strecke zwischen Waldenburg und Gaisbach hochgerechnet, würden allein dadurch Kosten von knapp 40 Millionen Euro entstehen. Von der erforderlichen Elektrifizierung der Strecke Cappel-Waldenburg und der Anschaffung der neuen Elektro-Hybrid-Züge ganz zu schweigen.

Immerhin hat sich in der Technik einiges bewegt. In Japan sind solche Züge bereits im Einsatz, in Deutschland steht die Technik kurz vor dem Durchbruch. „Wir können uns den Einsatz von Elektro-Hybridzügen gut vorstellen. Deshalb wollen wir 2018 ein Testfahrzeug technisch modifizieren und mit einer Batterie ausrüsten. Das Projekt steckt aber noch in den Kinderschuhen“, erklärt der Pressesprecher der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), Nicolas Lutterbach.

Die AVG betreibt auch die S-Bahn-Strecke von Heilbronn bis Öhringen-Cappel. Auch auf anderen Strecken werden neue Züge getestet. „Das erste Brennstoffzellen-Fahrzeug soll in Niedersachsen Anfang 2018 in den Regelbetrieb gehen. Zu Batteriezügen gibt es diverse Pilotprojekte“, erläutert Edgar Neumann. So hat sich Baden-Württemberg die Option auf neue Brennstoffzellenzüge beim Hersteller Alstom gesichert.

Nationale Innovationsprogramm

Der französische Spezialist für Schienenfahrzeuge hatte im September bekannt gegeben, mit der Transportsparte von Siemens zu fusionieren. Davon erwarten sich die Unternehmen einen Schub – auch bei den Neuentwicklungen, zumal es dazu bereits Förderprogramme gibt, etwa über das Nationale Innovationsprogramm. Christian von Stetten hat angekündigt, nach Japan und Frankreich zu fahren, um mit den Herstellern über die Möglichkeiten in Hohenlohe zu sprechen. Bis dahin blickt der Bundestagsabgeordnete mit Spannung nach Berlin und hofft, dass auch in der neuen Koalition der Verkehrs- und der Finanzminister aus den Reihen der CDU/CSU kommt. „Dies würde die weiteren Gespräche sehr vereinfachen“, meint von Stetten.



Endstation Öhringen-Cappel

Die S4 verläuft von Karlsruhe über Heilbronn bis nach Öhringen-Cappel. Die Strecke zwischen Weinsberg und Öhringen wird in der Hauptverkehrszeit im 20-Minuten-Takt bedient. Werktäglich werden auf diesem Streckenabschnitt etwa 13400 Personen befördert. Dies entspricht einer Verfünffachung der Fahrgastzahlen gegenüber der alten Hohenlohebahn. Alle Versuche, die Strecke weiter gen Osten zu verlängern sind bisher aus ökonomischen Gründen gescheitert.



MEIST GELESENE NEWS

GSCHWEND

Medizinische Versorgung in Gschwend Notfallteam: Lebensretter aus Überzeugung

