

Zug könnte mit Solarkraft fahren

BÖRDEBAHN An dem Pilotprojekt sind Behörden und Wissenschaftler beteiligt – Akku-Betrieb

VON F.A. HEINEN

Kreis Euskirchen. Große Konjunktur hat angesichts steigender Treibstoffkosten die Forderung nach E-Mobilität. Gemeint sind in der Regel elektrisch angetriebene Fahrräder oder Autos. Ihre Antriebsenergie nehmen sie aus modernen hochleistungsfähigen Akkumulatoren. Auch die Eisenbahnexperten Wolfgang Müller und Hansbert Schruff, beide vom Arbeitskreis Eifelbahnen, reden von E-Mobilität – und denken dabei an einen im Akku-Betrieb fahrenden Zug.

Dabei richtet sich ihr Interesse speziell auf die Bördebahn, die mit einem solchen System vergleichsweise preiswert reaktivierbar wäre. Um dem Ganzen die Krone aufzusetzen, wollen sie den Zug als „Solar-Express“ mit regenerativ gewonnenem Strom antreiben, so dass es sich nicht nur verkehrstechnisch, sondern auch umweltpolitisch um ein hochinteressantes Pilotprojekt handelt. Schruff und Müller sind kühle Rechner, und sie haben inzwischen einige wichtige Helfer überzeugen können.

Wissenschaftler der RWTH Aachen (Institut für Schienenfahrzeuge und Fördertechnik) sind neben dem Arbeitskreis Eifelbahnen ebenso mit im Boot wie die IHK Aachen sowie die Kreise Düren und Euskirchen. In großer Gesprächsrunde wurde kürzlich bei der IHK das Projekt skizziert und beraten, welche weiteren Schritte erforderlich sind. Unter anderem wird noch ein Fahrzeughersteller gesucht, zudem müsste ein Finanzierungsantrag gestellt werden.

Die Rurtalbahn, letztlich ein Kind des Kreises Düren, betreibt in Düren eine Zugwerkstatt, in der der „Solar-Express“ gewartet werden könnte. Aachen arbeitet derzeit an einem Projekt namens „Campus-Bahn“. Dabei handelt es sich um eine Straßenbahn, die teilweise ebenfalls auf die moderne Akku-Technik setzt. Für den „SolarExpress“ bieten sich da Kooperationsmöglichkeiten an.

Klar ist: Je mehr regionale Akteure im Boot sind, desto erfolg-



Bislang wird die Bördebahn noch für touristische Fahrten genutzt, wie hier beim 140-jährigen Bestehen der Bahnstrecke.

BILD: SPROTHEN

versprechender ist ein Förderantrag. Die sonstigen Randbedingungen sind laut Müller hervorragend: In Jülich gibt es Experten für Stromspeichertechnik, in Aachen einen Triebwagenhersteller, und die Bördebahn, die derzeit als „totest Kapital“ im Boden liegt, stünde kostenlos zur Verfügung. Achim Blindert, Umweltdezernent von der Kreisverwaltung Euskirchen, wies auf Probleme hin: Noch sei das Interesse der Fahrzeughersteller „überschaubar“, man sei auf Forschungsmittel angewiesen und auf eine feste Zusage der RWTH. Aber für den Kreis Euskirchen sei das Projekt „ein Thema, das ernsthaft verfolgt wird“.

Ähnlich sieht das Blinderts Dürener Kollege Walter Weinberger: „Uns geht es um die Reaktivierung der Bördebahn. Da kam die Idee ganz gut an.“ Und nicht nur das: Der Kreis Düren habe den „Solar-Express“ mittlerweile als mögliches Projekt für das Programm „Innovationsregion Rheinisches Revier“ angemeldet. Weinberger bestätigte, dass auch die RWTH bei einem Gespräch Interesse an dem Projekt bekundet habe.

Auch für Monika Frohn, Gruppenleiterin Handel und Verkehr,

bei der IHK Aachen, ist das „ein sehr charmanter Ansatz für nicht elektrifizierte Strecken“.

So völlig neu ist der Akku-Antrieb für Schienenfahrzeuge nicht. Speziell auf der Bördebahn verkehrte bis zur Streckenstilllegung ein solcher Zug. Er musste noch mit alten Stromspeichern arbeiten. Das führte dazu, dass der Akku da-

„Noch ist das Interesse der Fahrzeughersteller überschaubar, außerdem sind wir auf Forschungsmittel angewiesen“

Umweltdezernent Achim Blindert

mals satte 22 Tonnen auf die Waage brachte. Aber bei Schienenfahrzeugen spielt das Gewicht eine Nebenrolle. Entscheidend ist die Leistungsfähigkeit, und schon das alte System ließ den Zug damals sicher bis zu 350 Kilometer weit rollen, bevor er an die Steckdose musste.

Müller und Schruff schätzen, dass sich die Leistungsfähigkeit der Akkus seither verdreifacht hat.

Das würde bedeuten, dass Reichweiten von 1000 Kilometern problemlos möglich sind. Mit einem modernen System sollte es nach Müller machbar sein, dass der Zug beim Wechsel von Diesel-Strecken auf elektrifizierte Strecken die Stromabnehmer hochfährt und dann beim Fahren die leeren Akkus wieder auflädt. So etwas könnte der Fall sein, wenn man die Bördebahn als Teil einer überregionalen Verbindung, als Querspange aus den Niederlanden bis nach Bonn unter Umgehung des „Kölner Knotens“, betrachte.

Bei einer solchen „Durchbindung“ ließen sich laut Schruff und Müller sogar Betriebskosten in Millionenhöhe einsparen, weil die Standzeiten der Züge an den bisherigen Endpunkten der Strecke in Fahrzeiten umgewandelt werden könnten und sich der Neukauf von Zügen für die Bördebahn somit erübrige.

Nötig wären nun politische Willensbekundungen der beiden beteiligten Kreise Euskirchen und Düren in dem Sinne, dass sie am Projekt E-Mobilität beteiligt werden möchten. Müller: „Eigentlich müssten jetzt die Kreise die Förderanträge stellen.“