

Abgeordneter wechselt das Gleis

Adomat setzt sich nun für besseren Personenverkehr ein / Elektrifizierung besser als Brennstoffzelle

VON MARC FISSER

Der Bund, das Land und der Landkreis möchten die Bahnstrecke zwischen Elze und Hameln elektrifiziert sehen, die Kreisverwaltung zusätzlich auch den Abschnitt durchs Wesertal bis nach Löhne. Doch der bisherige Landrat Tjark Bartels (SPD) hatte sich in Sorge über mehr Güterverkehr über diese vom Kreistag bekräftigten Festlegungen hinweggesetzt. An seiner Seite wusste er unter anderem den Landtagsabgeordneten Dirk Adomat (SPD). Der Fischbecker forderte den Einsatz von Wasserstoffzügen – und sprach sich damit indirekt gegen die lange geforderte Reaktivierung ausgerechnet des Haltepunktes in seinem Heimatdorf aus. Doch nun wechselt Adomat das Gleis.

FISCHBECK/HAMELN-PYRMONT.

Der Bund wird in den nächsten Jahren viel Geld in den Bahnverkehr pumpen, um dessen Kapazität zu steigern – als Maßnahme für den Klimaschutz und gegen den Verkehrsinfarkt. Die Oberleitung zwischen Elze und Hameln gilt als wichtiger Lückenschluss und schnell umsetzbare Maßnahme. Die Vordringlichkeit wurde vom Bundestag bestätigt. Der Bund hat vor allem den Güterfernverkehr und eine Entlastung des



Dirk Adomat

FOTO: PR

Knotens Hannover auf der West-Ost-Achse im Blick; die Züge fahren dann über Hameln, Bad Pyrmont und Paderborn gen Ruhrgebiet. Für einen Fahrdrat zwischen Hameln und Löhne kommt vom Bund vorerst kein Geld. Die heimischen Bahnausbaugesner der Bürgerinitiative „Tran-



„Nächster Halt: Fischbeck.“ Voraussetzung für die Reaktivierung des Haltepunktes ist nach Aussage zuständiger Experten die Elektrifizierung zumindest zwischen Elze und Hameln.

FOTO: DANA

sit“ werben deshalb verstärkt für den Aufbau einer Wasserstoff-Infrastruktur – in der Hoffnung, die Elektrifizierung und den Mehrverkehr damit abwenden zu können. Adomat, sein Partei- und Parlamentskollege Ulrich Watermann sowie die CDU-Landtagsabgeordnete Petra Joumaah hatten das im Sommer gelobt und jetzt auf Nachfrage der Dewezet zunächst unterstrichen: „Die Wasserstoffstrategie ist die richtige für das Weserbergland.“

Beim Dieselantrieb handelt es sich – wie beim entsprechenden Automotor – um eine auslaufende Technik. Wasserstoffzüge werden im Weserbergland voraussichtlich trotzdem nicht aufs Gleis gesetzt. Denn die logischere Alternative sind auf Strecken, die teilweise elektrifiziert sind, die

neuen Akku-Hybridlokomotiven (wir berichteten). Sie laden sich im Oberleitungsabschnitt auf und fahren im Batteriemodus weiter. Weil der Bahnstrom bald vollständig aus erneuerbarer Quelle kommen soll, favorisieren Bahnexperten diese Lösung sogar gegenüber der für andere Regionen durchaus sinnvollen Brennstoffzelle. Züge mit Wasserstoffantrieb unter einer Oberleitung fahren zu lassen, ist jedenfalls nicht sinnvoll – das bestätigt Adomat auf erneutes Nachhaken. Er verlangt den Aufbau einer Infrastruktur für Wasserstoff nun nur noch für den Fall, dass der Bund von seinen Elektrifizierungsplänen abrückt – „ein Szenario, was nach meiner Einschätzung nicht gänzlich ausgeschlossen werden sollte“. Der Abgeordnete erklärt:

„Für diesen Fall war es richtig, rechtzeitig den Bedarf anzumelden, damit eine umweltfreundliche und geräuschärmere Technologie in unserem Weserbergland zum Einsatz kommt.“ Und Adomat bestätigt: Sofern die Teilelektrifizierung erfolge, „wäre der Einsatz von Akku-Hybridzügen ein für die Landesnahverkehrsgesellschaft gangbarer Weg, der auch wesentlich wirtschaftlicher und ökologischer wäre“. Watermann und Joumaah äußerten sich gegenüber der Dewezet noch nicht, ob auch sie umgedacht haben.

Wie die Zukunftsplaner der Bahn schreiben, setzen die vom Landkreis verlangten Verbesserungen im Personenverkehr die Elektrifizierung voraus. Wasserstoffzüge können zwar die bekannten Dieseltriebwagen ersetzen, schaf-

fen aber von der Zug- und Beschleunigungskraft her nicht die Spielräume im Fahrplan, um an der eingleisigen Strecke zusätzliche Haltepunkte einrichten zu können. Dabei dürften Stationen in Fischbeck, an der Hamelner Süntelstraße (Behörden-, Schul- und künftig Gesundheitszentrum) das Umsteigen vom Auto in die Eisenbahn kräftig voranbringen. Die Akku-Hybridzüge wären eine saubere und effektvolle Lösung, deshalb werden sie von der für diese Frage zuständigen Landesnahverkehrsgesellschaft auch ins Auge gefasst. Adomat sagt, ihm sei „ein guter und bürgerfreundlicher Personenverkehr auf der Schiene ein wichtiges Anliegen. Dazu gehören natürlich möglichst viele angefahrte Bahnhöfe und eine gute zeitliche Taktung“.