

Ein Trauermarsch im Zillertal

Von Peter Nindler

Der Zillertaler Hochzeitsmarsch klingt derzeit wie Trauermusik. Von der „Förderung einer Wasserstoff-Bahn“, wie im schwarz-grünen Koalitionsprogramm auf Bundesebene festgeschrieben, ist auf dem Wiener Parkett schon längst keine Rede mehr. Das schwarz-rote Regierungsbekennnis in Tirol hat in den vergangenen Wochen ebenfalls Risse bekommen. Obwohl die „Zillertalbahn 2020+“ als Leuchtturmprojekt für nachhaltige und emissionsfreie Mobilität massiv forciert und eine wasserstoffbetriebene Zillertalbahn rasch umgesetzt werden soll.

Zwar gilt der Aufsichtsratsvorsitzende der Zillertalbahn und ÖVP-Nationalrat Franz Hörl nicht gerade als idealer Wasserstoffbotschafter, weil bei ihm stets Explosionsgefahr droht. Unabhängig davon benötigt es endlich eine Entscheidung. Schließlich würde sich auch der Zillertaler Tourismus mit acht Millionen Euro jährlich an der Wasser-

stoffregion beteiligen. Die Politik macht allerdings stets dieselben Fehler: Zuerst wird wenig faktenbasiert ein Prestigevorhaben ausgerufen, danach bekommen die Verantwortlichen vor ihrer eigenen Innovations-Courage kalte Füße. Vielleicht zu Recht, weil sich der Wasserstoffantrieb für die Zillertalbahn offenbar als zu großes finanzielles Risiko herausstellt.

Aktuell treibt ein „Krieg der Zahlen und Berechnungen“ die Kontrahenten an und zieht den notwendigen politischen Grundsatzbeschluss in die Länge. Hörls von Feindbildern geprägter Blutdruck bestimmt die Eskalationsstufen, was selbst die ÖVP als wenig hilfreich bezeichnet. Trotzdem muss die Regierung bald entscheiden, denn seit 2016 wird an der noch mit Diesel betriebenen Bahn technisch herumgedoktert. Entweder die Mehrkosten für die Wasserstoffregion von zuletzt fünf Mio. Euro gegenüber einem Elektrobetrieb werden in Kauf genommen und dafür Finanzierungskonzepte erstellt oder es wird auf eine Oberleitungs-Alternative umgesattelt.

Die Hängepartie entzaubert hingegen die Politik, macht die Investitionen nur noch teurer und stellt eine attraktive Zillertalbahn noch für Jahre aufs Abstellgleis. Hörls Druckwellen nach einer Explosion wären dabei wohl das geringste Problem.



Lesen Sie dazu mehr
auf Seite 4

peter.nindler@tt.com