

Pressemitteilung vom 21. Januar 2010

## Regionalbahn: Federspiel, Haager und Heis verbreiten fünffachen Unsinn

Die Diskussion um die Erfassung der Regionalbahn-Trasse in örtlichen Raumordnungskonzept von Hall schlägt Wellen: BahngegnerInnen sehen dies als ersten Schritt zu einem Niedergang des gesamten Projekts.

Auch die Innsbrucker Gemeinderäte Rudi Federspiel und Christian Haager sowie der Landtagsabgeordnete Richard Heis äußerten sich dazu kürzlich in den Lokalmedien. **Die Behauptungen\*<sup>1</sup> dieser Gemeinderäte sind unserer Ansicht nach ein Versuch, die Öffentlichkeit durch Fehlinformation zu manipulieren.** Wir fragen uns, ob diese unseriösen Aussagen\*<sup>1</sup> wirklich verantwortungsvolle politische Arbeit widerspiegeln, zu der die Genannten sich als Volksvertreter eigentlich verpflichtet haben?

Im Folgenden erlauben wir uns, die **fünf gravierendsten Falschaussagen\*<sup>1</sup>** der drei Politiker zu widerlegen.

### 1.

**Behauptung von Federspiel:** "Niemand will dieses Projekt und es wird scheitern."

**Wahrheit:** Von 2004 bis heute wurde das Regionalbahnprojekt in mehreren demokratischen Abstimmungen im Tiroler Landtag und im Innsbrucker Gemeinderat befürwortet und bestätigt, angefangen mit einem einstimmigen (!) Grundsatzbeschluss des Landtages am 1. Juli 2004. Die Machbarkeit wurde 2007 durch eine vertiefende Machbarkeitsstudie bestätigt. Unter diesen Gesichtspunkten erscheint uns die Aussage, dass "niemand" das Projekt wolle und es scheitern werde, sehr vermessen; vor allem aber ist sie **falsch**.

### 2.

**Behauptung von Haager:** "Sowohl Rum als auch Völs sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln optimal erschlossen. Es gibt (...) keinen Grund, bei dieser Geldverschwendung mitzumachen."

**Wahrheit:** Rum ist zur Stadt hin nur am Westrand gut erschlossen, Völs hat keinerlei akzeptable Anbindung nach Hötting. Man kann dort weiter mit Buslösungen herumbasteln oder aber optimale Erschließung durch die Tram/Regionalbahn vornehmen. In der Verkehrsplanung gibt es keine Gemeindegrenzen. In Rum und Völs sind gemäß dem vom Land Tirol zur Umsetzung beschlossenen ÖV-Konzept\*<sup>2</sup> Verknüpfungen mit der S-Bahn vorgesehen, denn die Ost-West-Schienenachse teilt sich dort in S-Bahn und Regionalbahn. Auch die Abteilung Raumordnung des Landes Tirol sieht das so\*<sup>3</sup>. Durch ihre Lage an den Rändern der Kernstadt sind die Gemeinden Rum und Völs Vororte und damit sowohl Verkehrserreger als auch Nutznießer der Regionalbahn, die die gesamte Agglomeration erschließt. Sie können nicht isoliert agieren. Haagers Aussage ist damit **falsch**.

### 3.

**Behauptung von Haager:** "Denn aus Sicht des Bundes ist die neue S-Bahn die Regionalbahn."

**Wahrheit:** Wie auch aus dem ÖV-Konzept des Landes\*<sup>2</sup> ersichtlich, ist die S-Bahn allenfalls ein Teil der Regionalbahn. Für eine Mitfinanzierung des Bundes nach dem Privatbahngesetz\*<sup>4</sup>, auf die Haager anspielt, ist das jedoch unerheblich. Sie wird dann möglich, wenn die Bahn als Nebenbahn nach dem Eisenbahngesetz gebaut und betrieben wird - das ist das einzige Kriterium. Haagers Aussage ist damit **falsch**.

### 4.

**Behauptung von Haager:** "Die Verantwortlichen in Land und Stadt haben sich (...) in dieses Projekt hineintreiben lassen."

**Wahrheit:** Diese Behauptung gleicht unserer Auffassung nach einem Schlag ins Gesicht der MandatarInnen im Tiroler Landtag und im Innsbrucker Gemeinderat, die immer wieder für das Regionalbahnprojekt abgestimmt haben. Haager spricht ihnen damit die Kompetenz zu objektivem Urteilen ab und nennt sie leicht manipulierbar. Doch die MandatarInnen wissen durchaus, was sie tun; Haagers Aussage ist **falsch**.

### 5.

**Behauptung von Heis:** "Die Kostenschätzungen für die Bahn wurden 2007 erstellt. Wenn man alleine die Inflation (...) rechnet, kostet der Bau bereits ein Vielfaches."

**Wahrheit:** Die Kostenschätzungen waren auf einen Baubeginn Mitte 2008 ausgelegt. Durch die zweijährige Verschiebung werden sich die Kosten für die einzelnen Posten nach oben und unten geändert haben. Seriös kann hier von einem einstelligen Prozentbereich gesprochen werden. Hier von einer "Vervielfachung" (sic!) der Kosten zu reden, ist vollkommen **falsch**.

Wir fordern Federspiel, Haager und Heis auf, in Hinkunft politisch fair und verantwortungsvoll zu handeln und solche Manipulationsversuche der Öffentlichkeit mittels unsinniger Falschaussagen zu unterlassen.

**Fakt ist: die Regionalbahn wird als Ost-West-Schienenachse in der Kernstadt dringend gebraucht. Nur sie wird die Kapazität bieten, die nötig ist, um den Großraum Innsbruck von 20.000 Autofahrten pro Tag zu entlasten.**

Die demokratischen Entscheidungen **für** die Bahn sind längst gefallen - und auch der Streckenabschnitt Rum-Hall ist immer noch Teil des Gesamtprojekts. Die Umsetzung muss nun, wie wir finden, im Sinn aller BürgerInnen rasch weiter vorangetrieben werden.

Manni Schneiderbauer u.a.,  
Arbeitsgemeinschaft Innsbrucker Nahverkehr

\*1: Bezieht sich ausschließlich auf Stadtblatt, 20. Januar 2010, S. 2/3, oder [http://www.meinbezirk.at/Innsbruck/bez\\_102/channel\\_1-1-8/id\\_620148](http://www.meinbezirk.at/Innsbruck/bez_102/channel_1-1-8/id_620148)

\*2: "Entwicklungskonzept für den öffentlichen Verkehr im Zentralraum": [http://www.a-i-n.org/download/entwicklungskonzept\\_oev.pdf](http://www.a-i-n.org/download/entwicklungskonzept_oev.pdf)

\*3: "Regionalbahn und Raumordnung": [http://www.a-i-n.org/download/regionalbahn\\_u\\_ro.pdf](http://www.a-i-n.org/download/regionalbahn_u_ro.pdf)

\*4: Privatbahngesetz 2004; BGBl. I Nr. 39/2004