

**Peter Hanke**  
 Bundesminister

An den  
 Präsidenten des Nationalrates  
 Dr. Walter Rosenkranz  
 Parlament  
 1017 Wien

[ministerbuero@bmimi.gv.at](mailto:ministerbuero@bmimi.gv.at)  
 +43 1 711 62-658000  
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
 Österreich

Geschäftszahl: 2025-0.554.338

10. September 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Steiner und weitere Abgeordnete haben am 10. Juli 2025 unter der **Nr. 2880/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Zillertalbahn entgleist! Die Causa Zillertalbahn: Zwischen Wasserstoff und Luftschloss an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Ist Ihnen bekannt, zu welchen konkreten Ergebnissen und Erkenntnissen die genannte SCHIG-Prüfung gekommen ist?*
  - a. *Falls ja, bitte um Bekanntgabe.*
- *Warum wurde diese Prüfung nicht durch unabhängige Stellen wie den Bundesrechnungshof ergänzt?*
- *Ist angesichts der unklaren Projektlage, der gescheiterten Vorhaben und der öffentlichen Kritik nun doch eine nachträgliche Prüfung durch den Bundesrechnungshof geplant oder zumindest nicht mehr ausgeschlossen?*

Der Ergebnisbericht 2023 der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) betreffend das Übereinkommen zur Finanzierung der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (ZVB) – Zillertalbahn (9. Mittelfristiges Investitionsprogramm – MIP) dokumentiert die Ergebnisse für das Abrechnungsjahr 2022 und umfasst zwei Teile: Einzelbelegkontrolle und Soll-Ist-Vergleich. Ziel der Einzelbelegkontrolle ist die stichprobenartige Überprüfung, ob die abgerechneten Kosten im Wege der Privatbahnfinanzierung gemäß § 4 Privatbahngesetz 2004 finanzierungsfähig sind. Ziel des Soll-Ist-Vergleichs ist ein Vergleich der angefallenen Ist-Kosten mit den Plankosten laut Übereinkommen.

Die Detailerkenntnisse dieses Berichts ermöglichen keine Rückschlüsse auf die Art der Entscheidungsfindung für oder gegen den Wasserstoffantrieb.

Der Rechnungshof ist ein unabhängiges Organ des Nationalrats und entscheidet eigenständig über Inhalt, Umfang und Zeitpunkt seiner Prüfungen. Insofern liegt es auch in dessen alleinigem Ermessen, ob eine ergänzende oder nachträgliche Prüfung erfolgt.

Zu den Fragen 4 und 10 bis 12:

- *Wurde das gescheiterte Wasserstoffprojekt, für das bereits über zwei Millionen Euro aufgewendet wurden, jemals im Detail evaluiert bzw. auf Fehlerquellen und Verantwortlichkeiten untersucht?*
  - a. *Falls ja, mit welchen Ergebnissen?*
  - b. *Falls nein, warum nicht?*
- *Ist die Wasserstoffvariante endgültig vom Tisch?*
  - a. *Falls ja, warum?*
- *Welche Antriebsart erachtet Ihr Ressort bzw. nachgelagerte Dienststellen für sinnvoll?*
- *Wurden von Ihrer Seite Überlegungen angestellt oder Gutachten diesbezüglich beauftragt?*
  - a. *Falls ja, wie fallen diese aus und welche Empfehlungen lassen sich daraus ableiten?*
  - b. *Werden auch noch weitere Antriebsarten evaluiert?*
  - c. *Wie ist die Position des Ressorts zur vom Land Tirol favorisierten Hybridvariante versus einem reinen Oberleitungsbetrieb?*

Strategische Grundsatzentscheidungen zu den jeweiligen Privatbahnen fallen in die Zuständigkeit der Eigentümer. Da der Bund lediglich einen Anteil in Höhe von 4,856 % an der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (ZVB AG) besitzt, fällt die Beantwortung dieser Frage somit nicht in meine Zuständigkeit.

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Woher sind die öffentlichen Mittel (Bundes-, Landes- und Gemeindebudgets), die in das eingestellte Wasserstoffprojekt der Zillertalbahn geflossen sind, gekommen? (Bitte um Aufschlüsselung nach Quellen)*
- *Wie hoch ist die Summe der öffentlichen Gelder, die in das Projekt Zillertalbahn inklusive des Wasserstoffprojekts und vorangegangener Projekte geflossen sind? (Bitte um Aufschlüsselung)*

Die ZVB AG hat für folgende Projekte Fördergelder meines Ministeriums über die FFG bzw. den KLIEN in den letzten fünf Jahren erhalten:

- **HyTrain**, Laufzeit 1.9.2020 - 31.8.2024, Projekt aktuell noch in der Abschlussprüfung Förderung (KLIEN): € 158.696,00 ausbezahlt
- **WIVA P&G HyWest**, Laufzeit 1.12.2020 - 30.11.2025 Förderung (KLIEN): € 33.701,00 ausbezahlt.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *Gab es eine Weisung von Ihnen, im Hinblick auf die Kürzung des Mittelfristigen Investitionsprogramms (MIP)?*
  - a. *Falls nein auf welcher Grundlage wurde diese beschlossen bzw. bestimmt?*
- *Warum wurde das Mittelfristige Investitionsprogramm (MIP) um 50 Prozent gekürzt?*

Eingangs möchte ich festhalten, dass die gemäß Bundesfinanzgesetz 2025 und 2026 für die Fortführung des Mittelfristigen Investitionsprogramms verfügbaren Budgetmittel in Höhe von

rund € 89 Mio. pro Jahr über dem Niveau des aktuellen Mittelfristigen Investitionsprogramms 2021-2025 liegen.

Mir ist natürlich bewusst, dass die Privatbahnen gemeinsam mit den Ländern deutlich umfangreichere Investitionen für die kommende Periode geplant hätten – konkret war eine Verdopplung der bisherigen Mittel gefordert worden. Ein derartiger Sprung nach oben in der Finanzierung ist jedoch weder für den Bund und wohl auch nicht für die Länder in der aktuellen Situation umsetzbar.

Ähnlich wie bei den ÖBB wird es deshalb auch im Bereich der Privatbahnen Projektverschiebungen benötigen. Mein Ministerium ist daher an die Länder und Privatbahnen mit der Bitte herangetreten, die Planungen auf Grundlage der nun vorliegenden budgetären Rahmenbedingungen zu überarbeiten und Prioritätensetzungen vorzunehmen. Der erforderliche intensive Austausch auf Expert:innenebene ist bereits im Gange.

Zu Frage 9:

- *Welche konkreten Pläne existieren derzeit für die Beschaffung neuer Fahrzeug-Garnituren und die Umsetzung der vom Land Tirol favorisierten Hybridvariante (Oberleitung/Akku)?*
  - a. *Gibt es diesbezüglich schon verbindliche Bestellungen, Lieferverträge oder Zeitpläne?*
  - b. *In welchem Stadium befindet sich die derzeitige Planung?*

Federführend bei der Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen bei den meisten Privatbahnen sind die jeweiligen Länder mit ihren Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften. Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung dieser Leistungen im Rahmen seiner gesetzlichen Verantwortung, ein Grundangebot im Schienenpersonenverkehr sicherzustellen.

Sollten die für die Zillertalbahn benötigten Schmalspurfahrzeuge gemeinsam mit jenen der Pinzgauer Lokalbahn und der Murtalbahn beschafft werden, würde dies seitens meines Ressorts grundsätzlich befürwortet werden – nicht zuletzt, weil auch der Bund durch seine Mitfinanzierungsverantwortung von günstigen Beschaffungskosten profitieren würde, indem aufgrund der höheren Stückzahl Skaleneffekte und somit letztlich geringere Beschaffungskosten realisiert werden könnten. Die betroffenen Länder führen derzeit eine diesbezügliche Markterkundung durch, wodurch zeitnah die Einleitung eines Beschaffungsverfahrens ermöglicht werden soll.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

