

**2701/AB**  
**vom 31.10.2025 zu 3172/J (XXVIII. GP)**

bmimi.gv.at

■ Bundesministerium  
 Innovation, Mobilität  
 und Infrastruktur

**Peter Hanke**  
 Bundesminister

An den  
 Präsidenten des Nationalrates  
 Dr. Walter Rosenkranz  
 Parlament  
 1017 W i e n

ministerbuero@bmimi.gv.at  
 +43 1 711 62-658000  
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
 Österreich

Geschäftszahl: 2025-0.697.655

27. Oktober 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Neßler, Freundinnen und Freunde haben am 01. September 2025 unter der **Nr. 3172/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Zugposse Lienz“ – Koralmbahn ohne Anschluss für Osttirol: Zug bis Lienz ab Fahrplanwechsel 2025 an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3, 6 bis 8 und 11:

- Sind Ihnen die – offenkundig weit gediehenen – Pläne bekannt, die im Zusammenhang mit der Koralmbahn-Eröffnung ab Fahrplanwechsel Dezember 2025 neu vorgesehenen Tagesrandverbindungen von/nach Lienz (Osttirol) nicht dort, sondern rund 40 km davor in Greifenburg (Kärntner Drautal) enden bzw. starten zu lassen?
  - a. Wenn ja: Seit wann lagen Ihnen Informationen dazu vor, über welche Kanäle (ÖBB, Verkehrsverbünde, Länder etc.) wurden sie übermittelt, und wie erklären Sie diese – für Fahrgäste, Öffentlichkeit und offenkundig auch Parteigenoss:innen vor Ort in Tirol?
  - b. Wenn nein: Warum nicht?
- Ist es zutreffend, dass diese – medial als „Posse“ bezeichnete – Konstellation, wie kolportiert, auf „Personalproblemen“ beruht, konkret auf einer halben Überstunde einer fahrdienstleitenden Person bei den ÖBB?
  - a. Wenn nein: Was sind sonst die Gründe, warum der eben erst um viel Geld als Mobilitätsdrehscheibe neu gebaute Bahnhof der von der SPÖ regierten Stadt Lienz von den Verbesserungen auf der Südstrecke derart abgekoppelt werden soll?
- Weshalb soll laut Medienberichten die Durchbindung der Züge wie geplant ab/bis Lienz 2027 bzw. mit dem Fahrplan 2027 möglich sein, ab Dezember 2025 jedoch nicht?
- Welche Schritte setzen Sie zur Abhilfe?

- a. Was haben Sie konkret wann unternommen, um die Pläne für das Enden in Greifenburg (40 km vor Lienz) abzuwenden?
- Was werden Sie bis wann konkret unternehmen, um diese Pläne zeitgerecht abzuwenden? Welche Mehrkosten (monatlich/jährlich) entstünden, wenn die beiden Tagesrandverbindungen ab Dezember 2025 bis Lienz durchgebunden würden?
- Welcher zusätzliche Personalbedarf wäre für eine Durchbindung bis Lienz in den Randlagen erforderlich?
- Wie wird die Vereinbarkeit mit Klimazieilen und der angestrebten Verkehrsverlagerung auf die Schiene bewertet?
  - a. Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um negative Klima- und Verlagerungsefekte zu vermeiden?

Einleitend erlaube ich mir festzuhalten, dass es noch nie so viele Verbindungen von Wien nach Kärnten und in die Steiermark gab, wie künftig mit dem Fahrplanwechsel ab Dezember 2025. Die Koralm bahn bringt Regionen näher zusammen, stärkt den ländlichen Raum und verbindet Graz und Klagenfurt in nur 41 Minuten. Damit wird die Bahn zum schnellsten und gleichzeitig klimafreundlichsten Verkehrsmittel in den Süden – und leistet einen zentralen Beitrag zur Mobilitätswende, indem sie mehr Menschen eine attraktive, komfortable und nachhaltige Alternative eröffnet. Entgegen der medialen Berichterstattung werden die ab Dezember 2025 über die neue Koralm bahn verkehrenden Fernverkehrszüge zwischen Wien und Osttirol alle ab/bis Lienz geführt.

Die in der gegenständlichen Anfrage thematisierten Tagesrandverbindungen betreffen einen Nahverkehrszug spätabends von Villach nach Lienz sowie einen Nahverkehrszug frühmorgens von Lienz nach Villach. Diese beiden Nahverkehrszüge wurden von der Österreichischen Bundesbahnen-Personenverkehr Aktiengesellschaft (ÖBB-PV AG) – im Auftrag der SCHIG mbH gemäß dem Wunsch des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) sowie der Länder Kärnten und Tirol – im Trassenbestellungsprozess für den Fahrplan 2026 bis/von Lienz bestellt. Sie stellen jeweils eine weitere Umsteigeverbindung von/nach Wien – mit Umstieg in Villach – her und bedürfen einer Ausweitung der Streckenöffnungszeiten im Abschnitt Lienz – Greifenburg-Weißensee.

Eine Ausweitung der Streckenöffnungszeiten benötigt unter anderem hinsichtlich der Personalplanung (Rekrutierung und die Ausbildung der zusätzlich benötigten Fahrdienstleiter:innen) eine entsprechende Vorlaufzeit und Personalbedarf. Da die Umsetzung bereits mit Fahrplanwechsel im Dezember ursprünglich nicht gesichert erschien, lehnte die Österreichische Bundesbahnen-Infrastruktur Aktiengesellschaft (ÖBB-Infrastruktur AG) diese Bestellung zunächst ab und stimmte lediglich einer Führung bis/ab Greifenburg-Weißensee zu, mit Aussicht auf eine vollständige Umsetzung ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026. Gleich nach Bekanntwerden dieser Thematik, hat sich mein Ressort mit den zuständigen Stellen in Verbindung gesetzt. Seitens der ÖBB Infrastruktur AG wurde in den letzten Wochen intensiv an einer Lösung gearbeitet, sodass nach den mir vorliegenden Informationen die Ausweitung der Streckenöffnungszeiten im Abschnitt Lienz – Greifenburg-Weißensee nun bereits ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 erfolgen kann und die beiden Nahverkehrszüge somit – wie ursprünglich geplant – bereits ab diesem Zeitpunkt bis/ab Lienz geführt werden können.

Zu den Fragen 4, 5 und 12:

- *Die SPÖ-Bürgermeisterin von Lienz hält laut Bericht der Tiroler Tageszeitung vom 19.08.2025 fest: „Es ist ein Zeichen dafür, wie man mit dem ländlichen Raum umgeht. Das betrifft nicht nur Osttirol, sondern Oberkärnten genauso.“ – Was können Sie dem konkret entgegenhalten?*
- *Laut Ihrer (Selbst-)Darstellung haben Sie sich „(...) als Standortminister zum Ziel gesetzt, Österreich durch (...) das Vorantreiben der Mobilitätswende wieder nach vorne zu bringen. Mit gezielten und klugen Investitionen in den Standort werde ich (...) den Alltag der Menschen durch eine gut ausgebaute und verlässliche Infrastruktur erleichtern.“ (vgl. <https://www.spoe.at/personen/peter-hanke/>) – Wie erklären Sie die Diskrepanz zwischen diesen Ankündigungen und der Wirklichkeit, wie sie in der aktuellen Lienzer „Zugposse“ zutage tritt?*
- *Wie stellt sich das tägliche Verbindungsangebot am Bahnhof Lienz in den Fahrplanjahren 2025, 2026 und 2027 dar?
  - a. Bitte je Fahrtrichtung, getrennt nach Fern- und Nahverkehr, die Anzahl täglicher Zugpaare sowie erste/letzte Abfahrt/Aankunft inkl. Bedienung der Tagesrandlagen anführen.
  - b. In welchen Fällen enden/beginnen Züge in Greifenburg und welche gesicherten Anschlussangebote bestehen (Linie, Zeit, Anschluss sicherheit)?*

Auf die Bedeutung der Eröffnung der Koralmbahn im Dezember dieses Jahres für den ländlichen Raum in der Steiermark und Kärnten und die positiven Auswirkungen darüber hinaus, bin ich eingangs bereits eingegangen. Sie wird auch für die Fahrgäste ab/nach Lienz kürzere Fahrzeiten, mehr Verbindungen und somit insgesamt deutliche Verbesserungen im täglichen Zugangebot bringen.

Derzeit gibt es oft nur jede zweite Stunde eine Verbindung zwischen Wien und Lienz. Die Anzahl an Verbindungen nimmt künftig deutlich zu, indem stündlich eine Verbindung auf dieser Strecke angeboten wird. Alle Verbindungen zwischen Wien und Lienz sind um mindestens 20 Minuten schneller als bisher, manche Verbindungen sogar um fast 60 Minuten. Hinsichtlich des Fahrplans fährt derzeit beispielsweise der erste Zug der S1 im Fahrplanjahr 2025 ab Lienz um 05:24 Uhr nach Friesach bzw. Spittal-Millstättersee, im Fahrplanjahr 2026 wird der erste Zug der S6 ab Lienz schon um 04:26 Uhr nach Villach fahren und in weiterer Folge im Stundentakt verkehren. Der letzte Zug der S6 von Villach kommt um 23:16 Uhr in Lienz an. Auch im Fernverkehr bietet der IC bzw. RJ nach Wien über Villach attraktive Verbindungen an.

Die vielen Verbesserungen im Fahrplan 2026 gegenüber dem Status Quo zeigen deutlich, dass auch der ländliche Raum von den Infrastrukturausbauten und den Fahrplanausweitungen profitiert und durch eine bessere verkehrliche Anbindung weiter an Attraktivität gewinnt. Alle Fahrplandetails für das Fahrplanjahr 2025 sowie 2026 sind bereits auf der Website der ÖBB unter [fahrplan.oebb.at](http://fahrplan.oebb.at) abrufbar, so auch die Nahverkehrsverbindungen in Richtung Südtirol. Im Hinblick auf das Fahrplanjahr 2027 finden aktuell die Vorbereitungen und finalen Planungen statt. Nach der Trassenbestellung im Frühjahr 2026 erfolgt die Zuweisung durch die unabhängige Trassenzuweisungsstelle (Netzzugang bei der ÖBB-Infrastruktur AG), erst dann kann eine finale Aussage zum endgültigen Fahrplan 2027 getätigt werden. Das Ziel ist jedenfalls, dass das Angebot 2026 weitergeführt oder verbessert wird.

Zu Frage 9:

- Welche gesicherten Übergangsangebote bestehen in den betroffenen Randlagen?
- a. Bitte genaue Linien/Abfahrtszeiten, Anschluss sicherheit, Kapazitäten und Barrierefreiheit nennen.
  - b. Wie wird Gepäck-/Sportgeräte-Mitnahme (z.B. Wintertourismus) gewährleistet?

Durch die nunmehr in Umsetzung befindliche Führung der beiden Nahverkehrszüge bis/ab Lienz werden solche Maßnahmen nicht erforderlich sein.

Zu Frage 10:

- Welche Nachfrage- und Wirkungsabschätzungen liegen für die Randlagen vor?
- a. Erwartete Fahrgastzahlen (Pendler:innen, Studierende, Tourismus) je Verbindung.
  - b. Saisonale Schwankungen (Winter-/Sommerspitzen) und deren Berücksichtigung in der Planung.

Das beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ÖBB-Personenverkehr AG, veröffentlicht aus wettbewerblichen Gründen grundsätzlich keine Daten zu erwarteten Fahrgastzahlen, Pendler- und Tourismusströmen sowie saisonalen Schwankungen. Insofern kann diese Frage leider nicht beantwortet werden.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

