

**3304/AB**  
**vom 19.12.2025 zu 3765/J (XXVIII. GP)**

bmimi.gv.at

■ Bundesministerium  
 Innovation, Mobilität  
 und Infrastruktur

Peter Hanke  
 Bundesminister

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

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

Geschäftszahl: 2025-0.855.658

19. Dezember 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Ranzmaier und weitere Abgeordnete haben am 21. Oktober 2025 unter der **Nr. 3765/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Einstellung der ÖBB-Railjet-Verbindung Wien-Bozen“ an mich gerichtet:

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4, 8, 10 und 12:

- Warum wird die Railjet-Direktverbindung zwischen Wien und Bozen mit Fahrplanwechsel im Dezember 2025 eingestellt?
- Welche konkreten Gründe (z.B. Verspätungen, Auslastung, infrastrukturelle Einschränkungen) führten zu dieser Entscheidung?
- Wurden seitens des Ministeriums oder der ÖBB Maßnahmen geprüft oder umgesetzt, um den Betrieb der Verbindung zu stabilisieren oder aufrechtzuerhalten?
  - a. Wenn ja, welche?
- Welche Gespräche oder Abstimmungen gab es seitens des Ministeriums oder der ÖBB mit der Autonomen Provinz Bozen bzw. italienischen Behörden im Vorfeld dieser Entscheidung?
- Welche vertraglichen Rahmenbedingungen galten für die Verbindung Wien-Bozen (Vertragspartner, Laufzeit, inhaltliche Verpflichtungen)?
- Gab es seit 2025 interne Bewertungen, Planungsüberlegungen oder Variantenprüfungen zum Erhalt der Verbindung Wien-Bozen?
  - a. Wenn ja, mit welchen Ergebnissen?
- Wurde bei den Entscheidungsgrundlagen zur Einstellung der Verbindung auch die hohe Zahl an in Österreich studierenden und wohnenden Südtirolern berücksichtigt?

Um eine zuverlässige Verbindung zwischen Wien und Bozen zu ermöglichen, wurde zwischen den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und der Autonomen Provinz Bozen – Südtirol ein

Vertrag zum Betrieb einer Railjet-Direktverbindung ab Dezember 2019 für die Dauer von zehn Jahren geschlossen.

Die Bereitstellung der Zugleistung (RJX 184/185) wurde bis zuletzt prioritär behandelt, allerdings bestand ein Engpass bei der Verfügbarkeit von ÖBB-Lokomotiven, die für den Einsatz in Italien geeignet sind. Weitere Maßnahmen zur Sicherung des langfristigen Fortbestands der Railjet-Direktverbindung zwischen Wien und Bozen konnten nicht ergriffen werden, da die Zuständigkeit für die Bestellung des Verkehrs bei der Autonomen Provinz Bozen - Südtirol liegt und diese den Vertrag über die Bestellung der Zugverbindung mit Wirksamkeit Dezember 2026 gekündigt hat. Auf welcher Grundlage die Kündigungsentscheidung fiel und welche Faktoren seitens der Autonomen Provinz Bozen – Südtirol einberechnet wurden, kann vonseiten meines Ressorts nicht beurteilt werden.

Da die Railjet-Direktverbindung nur auf Grundlage dieser Bestellung wirtschaftlich betrieben werden konnte, ist nach der Kündigung kein Weiterbetrieb möglich. Daher bleibt die Railjet-Direktverbindung zwischen Wien und Bozen noch bis zum Fahrplanwechsel 2026 aufrecht. Ab dann ist auch die Einführung eines umsteigefreien Stundentaktes im internationalen Nahverkehr zwischen Nord- und Südtirol geplant.

Zu Frage 5:

- *In welchem Ausmaß war Südtirol an der Finanzierung der Verbindung beteiligt? (Bitte um genaue Zahlen)*

Die Autonome Provinz Bozen - Südtirol übernahm die Finanzierung der Verbindung im Rahmen einer Direktvergabe. Die Finanzierung erfolgte rechtskonform und vollständig transparent, da die Vertragsbestandteile entsprechend den italienischen Vergaberegeln in der Gazzetta Ufficiale veröffentlicht wurden. Die konkreten Beträge sind dem dazugehörigen öffentlich zugänglichen Regierungsbeschluss zu entnehmen. Eine Aufschlüsselung der Finanzierung (aus dem Regierungsbeschluss) folgt nachstehend:

- 50.372,47 Euro inkl. MwSt. auf dem Kapitel U10021.0270 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2019,
- 1.081.526,62 Euro inkl. MwSt. auf dem Kapitel U10021.0270 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2020,
- 1.102.075,63 Euro inkl. MwSt. auf dem Kapitel U10021.0270 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2021,
- 1.157.280,98 Euro inkl. MwSt. auf dem Kapitel U10021.0270 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2022
- 1.179.269,31 Euro inkl. MwSt. auf dem Kapitel U10021.0270 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2023,
- 1.201.675,43 Euro inkl. MwSt. auf dem Kapitel U10021.0270 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2024,
- 1.224.507,26 Euro inkl. MwSt. auf dem Kapitel U10021.0270 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2025,
- 1.247.772,90 Euro inkl. MwSt. auf dem Kapitel U10021.0270 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2026,
- 1.271.480,59 Euro inkl. MwSt. auf dem Kapitel U10021.0270 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2027,

- 1.295.638,72 Euro inkl. MwSt. auf dem Kapitel U10021.0270 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2028,
- 1.237.061,65 Euro inkl. MwSt. auf dem Kapitel U10021.0270 des Verwaltungshaushaltes der Autonomen Provinz Bozen - Finanzjahr 2029.

Zu den Fragen 6, 7 und 9:

- Ist es bei internationalen ÖBB-Verbindungen üblich, dass sich die Zieldestinationen an den Betriebskosten beteiligen?
  - a. Wenn ja, nach welchen Kriterien?
- Welche finanziellen Beiträge leisteten andere Zielregionen oder Länder (z.B. Deutschland, Italien, Schweiz, Slowakei, Ungarn) für die nachstehenden Verbindungen?
  - a. Railjet Wien/Österreich – München/Deutschland
  - b. Railjet Wien/Österreich – Zürich/Schweiz
  - c. Railjet Wien/Österreich – Verona/Italien
  - d. Railjet Wien/Österreich – Bratislava/Slowakei
  - e. Railjet Wien/Österreich – Budapest/Ungarn
- Handelte es sich bei den vertraglichen Vereinbarungen mit Südtirol um eine Sonderregelung oder bestehen vergleichbare Vertragsmodelle auch mit anderen Zielregionen grenzüberschreitender Bahnverbindungen?

Der Großteil des internationalen Fernverkehrs von/nach/durch Österreich wird als Kooperationsverkehr durchgeführt. Dabei trägt jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen auf seinem Staatsgebiet die Betriebskosten und erhält im Gegenzug die Fahrgeldeinnahmen bzw. etwaige Bestellerentgelte. Eine Direktvergabe von Verkehrsleistungen im Fernverkehr oberhalb der Geringfügigkeitsschwelle an die ÖBB-Personenverkehr AG besteht derzeit ausschließlich in der Autonomen Provinz Bozen - Südtirol. Für Kooperationsverkehre sind aufgrund dieser Strukturen keine konkreten Angaben zur Finanzierung möglich. Für eigenwirtschaftliche Verkehre gilt eine vollständige Finanzierung durch Fahrgelder.

Die abgefragten Verbindungen werden in Kooperationen mit der Deutschen Bahn (DB), den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), der Slowakischen Bahn (ZSSK) sowie der Ungarischen Bahn (MÁV) angeboten.

Betreffend die Verbindung zwischen Wien und Verona besteht ein eigenwirtschaftlicher Verkehr von den ÖBB und der DB, bei dem die Finanzierung aus den Fahrgelderlösen erfolgt.

Zu Frage 11:

- Besteht die Möglichkeit, dass die Verbindung in überarbeiteter Form (z.B. mit Fahrplanänderungen oder geänderter Linienführung) wieder aufgenommen wird?

Eine Wiederaufnahme der Railjet-Direktverbindung zwischen Wien und Bozen wäre grundsätzlich möglich, sofern die Autonome Provinz Bozen - Südtirol ihre Kündigung widerrufen oder erneut eine Verkehrsbestellung vornehmen würde. Eine alternative Linienführung ist aufgrund der geographischen Lage über den Brenner nicht möglich.

Zu den Fragen 13 bis 15:

- Gibt es seitens des Ministeriums oder der ÖBB Überlegungen, alternative Angebote speziell für diese Zielgruppe zu schaffen?
- Verfügt das Ministerium bzw. die ÖBB über Daten zur Zahl österreichischer Studenten in Südtirol, insbesondere an der Freien Universität Bozen, die von der Einstellung der Direktverbindung Wien-Bozen betroffen wären?

- *Wurden seitens des Ministeriums oder der ÖBB spezifische Lösungen oder Unterstützungsmaßnahmen für die betroffenen Studenten geprüft oder entwickelt?*

Ab Dezember 2026 ist ein stündliches, umsteigefreies Nahverkehrsangebot mit täglich mindestens 17 Direktverbindungen je Richtung zwischen Innsbruck und Bozen geplant. In Innsbruck werden taktgerechte Anschlüsse nach Wien, München und Zürich bestehen. Die geplanten stündlichen Direktverbindungen im internationalen Nahverkehr zwischen Bozen und Innsbruck sind ausdrücklich darauf ausgerichtet, Studierenden, Pendler:innen und Fernreisenden weiterhin stabile und verlässliche Verbindungen nach Österreich zu gewährleisten.

Über die Anzahl österreichischer Studierender in Südtirol liegen mir keine Daten vor.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

