


5246/AB
vom 12.06.2026 zu 5813/J (XXVIII. GP)

 Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

bmimi.gv.at

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: 2026-0.325.089

12. Juni 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Ranzmaier und weitere Abgeordnete haben am 14. April 2026 unter der **Nr. 5813/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Fehlende direkte Bahnverbindung Bezirk Lienz – Innsbruck“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 6:

- *Wie beurteilen Sie die derzeitige schienenverkehrstechnische Anbindung des Bezirks Lienz an die Tiroler Landeshauptstadt Innsbruck?*
- *Wie stellt sich die Reisezeit von Lienz nach Innsbruck derzeit im Bahnverkehr im Vergleich zu Straßen- und Busverbindungen dar?*

Aktuell gibt es fast stündlich eine Zugverbindung zwischen dem Bezirk Lienz und der Landeshauptstadt Innsbruck, wobei ein Umstieg stets in Franzensfeste und teils zusätzlich auch am Brenner besteht. Die Gesamtreisezeit beträgt je nach Verbindung vier bis viereinhalb Stunden und ist damit um eine Stunde länger als die direkten Schnellbusverbindungen zwischen Innsbruck und dem Bezirk Lienz und die multimodalen Umsteigeverbindungen (Bahn & Schnellbus) über Kitzbühel (Gesamtreisezeiten jeweils circa drei Stunden). Optimierungsmöglichkeiten bei den Zugverbindungen werden regelmäßig evaluiert, merkliche Reduktionen der Fahrzeiten wären allerdings nur bei einem erheblichen Infrastrukturausbau und damit erst langfristig möglich.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Welche Gründe waren ausschlaggebend dafür, dass aktuell keine direkte oder konkurrenzfähige Bahnverbindung zwischen dem Bezirk Lienz und Innsbruck besteht?*

- *Welche Voraussetzungen müssten nach Einschätzung Ihres Ressorts erfüllt sein, um eine direkte und konkurrenzfähige Bahnverbindung zwischen dem Bezirk Lienz und Innsbruck zu ermöglichen bzw. wiedereinzuführen?*

Im Pustertal hat die Autonome Provinz Bozen – Südtirol Verkehrsdienste bestellt, die einen Halbstunden-Takt zwischen Innichen und Franzensfeste vorsehen. Mit diesen Zügen ist die aktuelle Streckenkapazität im Pustertal vollständig ausgeschöpft. Zusätzliche (= taktüberlagernde) Direktzüge zwischen Lienz und Innsbruck sind somit derzeit aus infrastrukturellen Gründen nicht möglich. Für eine Verlängerung der bereits stündlich zwischen Lienz und Franzensfeste verkehrenden Züge bis Innsbruck stünden aktuell keine geeigneten Fahrzeuge zur Verfügung. Ab 2027, nach Inbetriebnahme der sogenannten Riggertalschleife, wird überdies jeder zweite dieser Züge innerhalb Südtirols nach Bozen und teils weiter nach Meran bzw. Mals verlängert.

Selbst wenn direkte Zugverbindungen eingeführt würden, würde die Gesamtfahrzeit zwischen Innsbruck und dem Bezirk Lienz (insbesondere aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten), zumindest bis zur Eröffnung des Brenner-Basistunnels weiterhin in etwa vier Stunden betragen.

Zu Frage 4:

- *Welche Rolle spielen die Österreichischen Bundesbahnen bei der Planung und Umsetzung von Bahnverbindungen zwischen Osttirol und Nordtirol?*

Die ÖBB-Personenverkehr AG ist als von den Bestellern (Bund und Land) beauftragtes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für den Betrieb der Züge in den österreichischen Abschnitten von bzw. bis zu den Grenzbahnhöfen Brenner und Innichen verantwortlich. Hinsichtlich des Betriebs der grenzüberschreitenden Verbindungen ist die ÖBB-Personenverkehr AG mit den in der Autonomen Provinz Bozen – Südtirol beauftragten EVU laufend in Abstimmung.

Zu Frage 5:

- *Welche Überlegungen, Konzepte oder Planungen gab es seit 2015 zur Verbesserung der schienenverkehrstechnischen Anbindung zwischen Osttirol und Innsbruck, und welche konkreten Maßnahmen sind derzeit oder künftig vorgesehen?*
- Welche Ergebnisse hatten bisherige Überlegungen oder Planungen?*
 - Welche Maßnahmen sind aktuell geplant oder in Umsetzung?*
 - In welchem Zeitraum sollen diese Maßnahmen umgesetzt werden?*

Die Verlängerung bestehender Züge zwischen Lienz und Franzensfeste bis Innsbruck wäre derzeit nur bei gleicher Gesamtreisezeit wie bei den bestehenden Umsteigeverbindungen, nach Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge und unter Inkaufnahme zusätzlicher Kosten für die öffentliche Hand umsetzbar. Ab 2027 wird es voraussichtlich im Nahverkehr täglich eine stündliche Direktverbindung zwischen Innsbruck und Südtirol geben. Somit entfällt ab dann bei Zugfahrten zwischen Innsbruck und Lienz stets das Umsteigen am Brenner, wodurch die Verbindung an Attraktivität gewinnt.

Mit Eröffnung des Brenner-Basistunnels wird sich die Reisezeit von Süd- und Osttirol nach Innsbruck um weitere ca. 60 Minuten verringern. Das Fahrplanangebot ab diesem Zeitpunkt

ist allerdings erst in (Grob-)Planung, weshalb diesbezüglich noch keine konkreten Aussagen getroffen werden können.

Darüberhinausgehende Maßnahmen zur Optimierung des Schienenverkehrs zwischen Osttirol und Innsbruck werden regelmäßig evaluiert und auf ihre technische und finanzielle Machbarkeit überprüft.

Zu Frage 7:

- *Welche Auswirkungen sieht Ihr Ressort durch die fehlende direkte Schienenverkehrsverbindung auf*
 - a. *Die regionale Entwicklung im Bezirk Lienz,*
 - b. *Den Pendlerverkehr aus Osttirol,*
 - c. *Studenten und Auszubildende aus der Region,*
 - d. *Den Tourismus in Osttirol?*

Es sind nach Ansicht meines Ressorts keine merklich negativen Auswirkungen auf die genannten Faktoren bzw. Zielgruppen zu erkennen. Mit den bestehenden Schnellbussen existiert bereits eine attraktive alternative ÖV-Verbindung, die bis zur Eröffnung des Brenner-Basistunnels um mindestens eine Stunde schneller ist als jegliche Zugverbindung, egal ob Umsteige- oder Direktverbindung.

Mit der Inbetriebnahme der Koralmbahn und der damit einhergehenden Verkürzung der Fahrzeiten u.a. nach Graz und Wien hat sich überdies die Erreichbarkeit des Bezirks Lienz Richtung Norden und Osten erheblich verbessert, was sowohl der regionalen Entwicklung bzw. dem Tourismus als auch Pendelnden, Studierenden und Auszubildenden in der Region zugutekommt.

Zu Frage 8:

- *Steht Ihr Ressort in Kontakt mit dem Land Tirol oder regionalen Interessensvertretungen in Osttirol hinsichtlich einer Verbesserung der Bahnverbindung nach Innsbruck?*

Es gibt regelmäßige Abstimmungen zwischen meinem Ressort und dem Land Tirol.

Zu Frage 9:

- *Welche verkehrspolitischen Zielsetzungen verfolgt der Bund grundsätzlich in Bezug auf die innerösterreichische Erreichbarkeit per Bahn, insbesondere in peripheren Regionen wie Osttirol?*

Dem Bund ist es ein großes Anliegen, dass auch periphere Regionen gut erreichbar sind und das Angebot laufend ausgebaut bzw. qualitativ verbessert wird. Wie bereits zu Frage 7 ausgeführt, hat sich beispielsweise mit Inbetriebnahme der Koralmbahn im Dezember 2025 die Reisezeit zwischen Osttirol und Graz bzw. Wien deutlich reduziert. Überdies wurden in Tagesrandlage zusätzliche (Umsteige-)Verbindungen zwischen Osttirol und Villach bzw. Graz und Wien geschaffen. Durch die Anbindung der Nahverkehrszüge an den Taktknoten in Spittal-Millstättersee gibt es seit Dezember 2025 zudem neu eine stündliche Umsteigeverbindung von/nach Salzburg sowie alle zwei Stunden von/nach Deutschland.

Zu Frage 10:

- *Wie wird seitens Ihres Ressorts sichergestellt, dass der Bezirk Lienz als Teil des Bundeslandes Tirol gleichwertig an das innerösterreichische Schienennetz angebunden ist?*

Mit der stündlichen Nahverkehrsverbindung Richtung Franzensfeste (und der Möglichkeit der Weiterreise sowohl Richtung Innsbruck als auch Richtung Bozen) und der stündlichen Nahverkehrsverbindung Richtung Spittal-Millstättersee (und der Möglichkeit der Weiterreise nach Salzburg/Deutschland) bzw. Villach (und der Möglichkeit der Weiterreise u.a. nach Graz und Wien) sowie den zwei täglichen Fernverkehrszugpaaren zwischen Lienz und Wien ist eine angemessene Anbindung des Bezirks Lienz an das innerösterreichische Schienennetz sichergestellt. Mögliche Leistungsausweitungen und qualitative Verbesserungen werden laufend geprüft. So kommt beispielsweise die erste runderneuerte Railjet-Garnitur (neue Sitze etc.) seit Dezember 2025 auf der Fernverkehrsverbindung zwischen Lienz und Wien zum Einsatz.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

