

# **Inneralpiner Fernverkehr in Österreich ab Dezember 2025**

Informationsbroschüre des BMK zum „InterRegio“-Konzept

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Autorinnen und Autoren: DI Thomas Heinzle (BMK); Michaela Scheffl, BSc (SCHIG mbH);  
Samuel Niemand, MA (SCHIG mbH)

Bei allen im Folgenden dargestellten Planungen handelt es sich um aktuelle Arbeitsstände (Stand: Februar 2024). Sämtliche Fahrplanangaben – insbesondere die angeführten Halte und die Minutenlagen – stehen unter dem Vorbehalt der Ergebnisse aus den jährlichen Trassenzuweisungsverfahren durch die unabhängige Trassenzuweisungsstelle.

Wien, 2024

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an [ii4@bmk.gv.at](mailto:ii4@bmk.gv.at).

## Vorwort



Bundesministerin  
Leonore Gewessler

Eine moderne, leistungsfähige Schieneninfrastruktur bildet das Rückgrat für eine hohe Lebensqualität, wirtschaftliches Wachstum, eine umweltfreundliche Mobilität und Wohlstand. Aus diesem Grund kommt es in Österreich seit Jahren zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Die baldige Fertigstellung der Koralmbahn bildet dabei einen weiteren Meilenstein. Die damit verbundenen Verbesserungen für die Bewohner:innen Südösterreichs sind unumstritten.

Die von dieser Angebotsumstellung betroffenen Regionen, welche dann nicht mehr an der Hauptachse des Südstrecken-Fernverkehrs liegen, fragen sich zu Recht, ob auch künftig noch ein qualitativ hochwertiges Angebot im Schienenpersonenverkehr zur Verfügung stehen wird und ob ihre Verkehrsbedürfnisse auch weiterhin in gewohntem Maß abgedeckt sind. Betriebe sowie Tourismusdestinationen wollen auch nach Inbetriebnahme der Koralmbahn an ein gutes öffentliches Verkehrsnetz angeschlossen sein.

Diese Sorgen der Bürger:innen, Gemeinden und der Wirtschaft in den betroffenen Regionen werden von den Expert:innen der betroffenen Länder, meines Hauses, des ÖBB-Konzerns sowie der Politik ernst genommen. Aus diesem Grund wurde bereits im Rahmen der Vorinformation für Verkehrsdienste im Schienenpersonenfernverkehr im Jahr 2018 erstmals der künftige inneralpine Fernverkehr nach Inbetriebnahme der Koralmbahn festgelegt. In den letzten beiden Jahren wurde nunmehr das darin enthaltene künftige Angebot an InterRegio-Verkehren konkretisiert und teilweise nochmals verbessert.

Die vorliegende Informationsbroschüre soll einen Überblick für interessierte Leser:innen bieten und darlegen, dass es mit Fertigstellung der Koralmbahn auch für die inneralpinen Regionen zu deutlichen Qualitätsverbesserungen und Verkehrsausweitungen kommen wird und somit der gesamte Süden Österreichs nachhaltig von besseren Mobilitätsangeboten profitieren kann.

Leonore Gewessler, BA

## Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	<b>3</b>
<b>Einleitung</b> .....	<b>5</b>
<b>„InterRegio“ – Neue Fernverkehrszüge für inneralpine Strecken Österreichs</b> .....	<b>6</b>
<b>Beispiele für Verbesserungen durch neue IR-Linien ab Dezember 2025</b> .....	<b>8</b>
<b>InterRegio-Linien im Detail</b> .....	<b>9</b>
IR-Linie „Aichfeld“ .....	9
Exkurs: Direktzüge Wien – Aichfeld – Ossiacher See – Villach.....	11
IR-Linie „Ennstal“ .....	12
IR-Linie „Pyhrn“ .....	14
IR-Linie „Pinzgau“ .....	16
IR-Linie „Alpe-Adria“ .....	18
IR-Linie „Mur-Drau“ .....	20
<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	<b>22</b>
<b>Abkürzungen</b> .....	<b>23</b>

# Einleitung

Im **Dezember 2025** – mit Fahrplanwechsel 2025/26 – wird die Koralmbahn in Betrieb gehen. Die **Koralmbahn** ist eine neu errichtete, 130 Kilometer lange, zweigleisige Hochleistungsstrecke zwischen Graz und Klagenfurt mit dem Herzstück des 33 Kilometer langen Koralmtunnels. Durch die Koralmbahn wird sich die Fahrzeit zwischen der Steiermark und Kärnten deutlich reduzieren. Die schnellsten Fernverkehrszüge werden die Strecke **Graz – Klagenfurt** in nur **45 Minuten** zurücklegen.

Die Koralmbahn wird auch auf anderen Verbindungen erhebliche **Fahrzeitverkürzungen** bewirken. Folglich wird sich die Linienführung bei manchen Fernverkehrslinien ändern:

- Die schnellste Verbindung zwischen **Wien** und **Kärnten** wird ab Dezember 2025 nicht mehr über den Neumarkter Sattel – d.h. über Knittelfeld und Unzmarkt – führen, sondern über Graz und die Koralmbahn. Zwischen Wien und Klagenfurt wird sich die **Fahrzeit** bei den schnellsten Zügen dadurch um etwa **45 Minuten reduzieren**.
- Die schnellste Verbindung zwischen **Graz** und **Salzburg** wird ab Dezember 2025 nicht mehr über den Schoberpass und das Ennstal – d.h. über Leoben und Selzthal – führen, sondern über die Koralmbahn, Villach und die Tauernbahn. Dadurch wird sich die **Gesamtreisezeit** bei den schnellsten Verbindungen um rund **30 Minuten reduzieren**.

Die Inbetriebnahme der Koralmbahn wird mit einem signifikanten **Ausbau** des **Angebots** im **Fernverkehr** ab Dezember 2025 einhergehen (Einführung neuer Fernverkehrslinien und Taktverdichtungen sowie zusätzliche Früh- und Spätverbindungen auf bestehenden Fernverkehrslinien). Der Bund nimmt die umfassenden Änderungen zum Anlass, das Angebot im **Fernverkehr** auf den **inneralpinen Strecken** neu zu ordnen. Damit die alpinen Regionen Österreichs im Fernverkehr weiterhin gut erreichbar sind, werden mit **Fahrplanwechsel 2025/26** mehrere sogenannte „**InterRegio**“-**Linien** (Abkürzung: IR-Linien) neu eingeführt werden. Auf **keiner** inneralpinen Strecke wird es im Zuge der Inbetriebnahme der Koralmbahn zu einer **Reduktion** des Angebots im Fernverkehr kommen.

Bei **InterRegio-Zügen** handelt es sich um mittelschnelle Fernverkehrszüge, die im **1h-** oder **2h-Takt** verkehren werden. Sie sollen zum einen alpine Regionen erschließen und miteinander verbinden und zum anderen in bestimmten (Knoten-)Bahnhöfen optimierte Anschlüsse zu (inter-)nationalen Fernverkehrszügen herstellen.

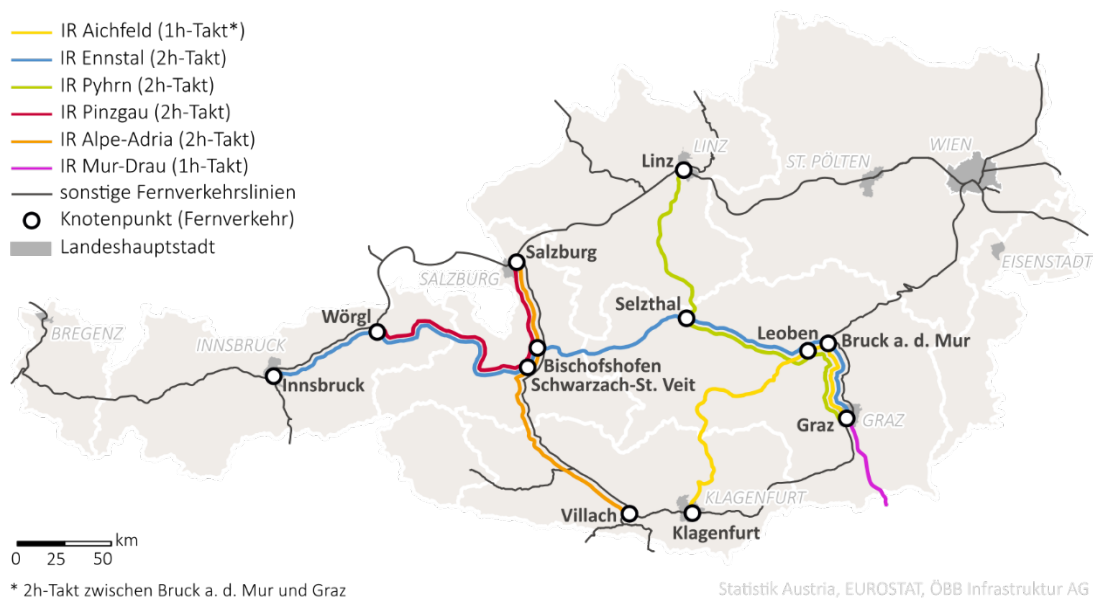
# „InterRegio“ – Neue Fernverkehrszüge für inneralpine Strecken Österreichs

Mit Fahrplanwechsel 2025/26 im **Dezember 2025** sollen im Fernverkehr auf der Schiene mehrere **InterRegio-Linien** eingeführt werden, die auf folgenden inneralpinen Strecken Österreichs verkehren werden:

- IR-Linie „**Aichfeld**“: Graz – Bruck a. d. Mur – Knittelfeld – Unzmarkt – Klagenfurt
- IR-Linie „**Ennstal**“: Graz – Bruck a. d. Mur – Selzthal – Bischofshofen – Zell am See – Wörgl – Innsbruck
- IR-Linie „**Pyhrn**“: Graz – Leoben – Selzthal – Kirchdorf a. d. Krems – Linz
- IR-Linie „**Pinzgau**“: Salzburg – Bischofshofen – Zell am See – Wörgl
- IR-Linie „**Alpe-Adria**“: Salzburg – Bischofshofen – Spittal-Millstättersee – Villach
- IR-Linie „**Mur-Drau**“: Graz – Spielfeld-Straß (– Maribor – Slowenien bzw. Kroatien)

In Abbildung 1 ist der Verlauf aller IR-Linien dargestellt. Überdies ist ersichtlich, an welchen Bahnhöfen (optimierte) Umsteigemöglichkeiten zu anderen Fernverkehrslinien bestehen.

Abbildung 1: Verlauf aller InterRegio-Linien und ausgewählte Fernverkehrsknotenpunkte



Sämtliche IR-Linien werden **täglich** – d.h. auch am Wochenende – von morgens bis abends im Takt **zumindest alle zwei Stunden** verkehren, teilweise sogar jede Stunde. Auf mehreren inneralpinen Strecken wird sich durch die Überlagerung von zwei IR-Linien, die jeweils im 2h-Takt fahren, ein (angenäherter) 1h-Takt ergeben. Durch den deutlichen Angebotsausbau wird sich für viele **alpine Regionen** ab Dezember 2025 die **Anbindung im Fernverkehr** auf der Schiene gegenüber dem Status Quo erheblich **verbessern**. Die Gesamtreisezeiten werden auf fast allen Verbindungen entweder annähernd jenen von heute entsprechen oder sich verkürzen. Auf mehreren Relationen wird es neu regelmäßige **Direktverbindungen** geben, z.B. zwischen dem Aichfeld und der Landeshauptstadt Graz. Auf einzelnen (längeren) Verbindungen wird hingegen in der Regel ein Umstieg erforderlich sein, insbesondere zwischen dem Ennstal und Salzburg bzw. Deutschland sowie zwischen dem Aichfeld und Wien. Zu nachfragestarken Zeiten werden auf diesen Verbindungen jedoch zum Teil weiterhin auch Direktzüge verkehren.

Auf allen IR-Linien werden von Anfang an planmäßig ausschließlich barrierefreie **Neufahrzeuge** zum Einsatz kommen. Diese werden für die Anforderungen auf inneralpinen Strecken hin optimiert sein und sich insbesondere wie folgt auszeichnen:

- Niederflureinstiege bei allen Türen
- Mehrzweckbereiche zum Abstellen von Fahrrädern, Kinderwägen, Skiausrüstung etc.
- Klimatisierung in allen Wagen
- Info-Monitore in allen Wagen
- WLAN & Portal Railnet in allen Wagen
- Möglichkeit zur Sitzplatzreservierung
- Verpflegungsstation mit Snacks und Getränken

Hinsichtlich des Fuhrparks lässt sich somit auf vielen inneralpinen Strecken eine merkliche **Qualitätsverbesserung** im Vergleich zum Status Quo erzielen.

Die InterRegio-Verkehre werden seitens der öffentlichen Hand vom Bund finanziert werden, da die Erlöse aus den Ticketverkäufen alleine nicht ausreichen werden, um das vorgesehene – nachfolgend im Detail beschriebene – Fahrplanangebot umzusetzen. Der **Bund** wird hierfür **jährlich** einen **zweistelligen Millionenbetrag** zur Verfügung stellen und damit einen wesentlichen Beitrag zu einer umweltfreundlichen und klimaschonenden Mobilität in vielen alpinen Regionen Österreichs leisten.

# Beispiele für Verbesserungen durch neue IR-Linien ab Dezember 2025

Susanne (27) wohnt im obersteirischen Knittelfeld und besucht regelmäßig ihre Großmutter Irmis (85) in der Landeshauptstadt Graz. Derzeit muss sie hierzu in Bruck a. d. Mur umsteigen und benötigt je Richtung etwa 80 Minuten. Ab Dezember 2025 wird sie die Strecke mit den Zügen der IR-Linie „Aichfeld“ um zehn Minuten schneller zurücklegen können. Da diese IR-Linie alle zwei Stunden direkt zwischen dem Aichfeld und Graz verkehren wird, wird Susanne zudem von Knittelfeld bis Graz im selben Zug sitzen bleiben können. Für die Rückfahrt wird sie bis Leoben auch den Zug einer anderen IR-Linie benutzen können. Dort wird ab Dezember 2025 immer ein Anschlusszug auf sie warten, der sie – bei gleicher Gesamt-Reisezeit wie bei den Direktverbindungen – nach Hause nach Knittelfeld bringen wird. Susannes Schwester Elena (22) studiert in Wien. Um sie zu besuchen, kann sie derzeit den RJ nutzen, der Knittelfeld alle zwei Stunden direkt an Wien anbindet. Ab Dezember 2025 wird Susanne bei ihren Wien-Reisen in der Regel in Bruck a. d. Mur umsteigen müssen, dafür wird ihr tagesdurchgängig (fast) jede halbe Stunde eine Verbindung zwischen Knittelfeld und Wien zur Verfügung stehen. Zu nachfragestarken Zeiten wird sie überdies einen der Direktzüge nutzen können, die auch nach Dezember 2025 zwischen Wien und dem Aichfeld bzw. zwischen Wien und Kärnten verkehren und auch in Knittelfeld halten werden.

Johann (58) wohnt im oberösterreichischen Hinterstoder. Derzeit halten am Bahnhof Hinterstoder pro Tag lediglich fünf Fernverkehrszüge mit Ziel Linz und fünf mit Ziel Graz. Ab Dezember 2025 wird sich das Angebot fast verdoppeln, d.h., acht Züge der IR-Linie „Pyhrn“ werden Hinterstoder direkt sowohl mit Linz als auch mit Graz verbinden. In Graz wird Johann, ein gebürtiger Südsteirer, immer unmittelbar einen Anschluss an einen Zug der IR-Linie „Mur-Drau“ haben, der ihn umweltfreundlich und bequem (Klimatisierung und WLAN in allen Wagen) in seine alte Heimat bringen wird. In seiner Freizeit erkundet Johann gerne andere alpine Regionen, am liebsten mit seinem Fahrrad. Während die Fahrradmitnahme in den aktuellen Fernverkehrszügen auf wenige Stellplätze pro Zug beschränkt und der Einstieg in die Züge aufgrund der Stufen beschwerlich ist, werden alle IR-Züge großzügige Mehrzweckbereiche aufweisen, in denen Johann sein Fahrrad ab Dezember 2025 problemlos abstellen wird können. Die Niederflureinstiege der IR-Züge werden zudem einen raschen und gefahrlosen Einstieg sicherstellen. Auch den Kinderwagen seines neugeborenen Enkels Niklas wird Johann daher in den IR-Zügen unkompliziert mitnehmen können.



# InterRegio-Linien im Detail

## IR-Linie „Aichfeld“

Die IR-Linie „Aichfeld“ verkehrt von Graz über das Aichfeld und den Neumarkter Sattel nach Klagenfurt (und zurück).

### Halte (in beiden Richtungen)

**Graz Hbf** – Frohnleiten – Bruck a. d. Mur – Leoben Hbf – Knittelfeld – Zeltweg – Judenburg – Thalheim-Pöls – St. Georgen ob Judenburg – Unzmarkt – Scheifling – Mariahof – St. Lambrecht – Neumarkt – Friesach – Micheldorf-Hirt – Treibach-Althofen – Kappel am Krappfeld – Passering – Launsdorf-Hochosterwitz – St. Georgen am Längsee – St. Veit a. d. Glan – Klagenfurt Annabichl – **Klagenfurt Hbf**

### Bedienhäufigkeit (täglich von morgens bis abends)

- **1h**-Takt im Abschnitt Bruck a. d. Mur bis Klagenfurt Hbf (und zurück)
- **2h**-Takt im Abschnitt Bruck a. d. Mur bis Graz Hbf (und zurück)

In der jeweils anderen Stunde besteht in Leoben Hbf ein bahnsteiggleicher Anschluss von/nach Graz Hbf mit derselben Gesamtreisezeit wie bei den Direktverbindungen.

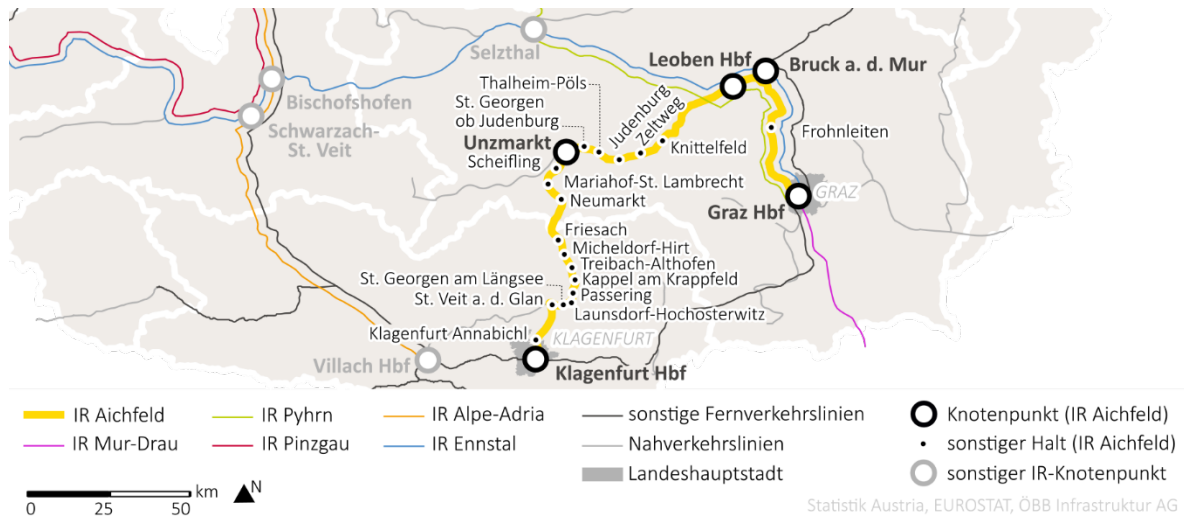
### Anschlüsse von der/zur IR-Linie „Aichfeld“ mit kurzen Umsteigezeiten<sup>1</sup>

- Optimierte Anschlüsse zu Zügen des (inter-)nationalen **Fernverkehrs**
  - in Graz Hbf zu IR nach Slowenien bzw. Kroatien
  - in Bruck a. d. Mur zu RJ nach Wien (bahnsteiggleich)
  - in Leoben Hbf zu IR nach Graz (bahnsteiggleich)
  - in Klagenfurt Hbf zu RJx nach Graz und Wien
- Optimierte Anschlüsse zu Zügen des **Regionalverkehrs** (Auswahl; unvollständig)
  - in Unzmarkt zu R nach Murau und Tamsweg („Murtalbahn“)

---

<sup>1</sup> Zur besseren Lesbarkeit sind im Folgenden nur die Anschlüsse von Zügen der IR-Linie „Aichfeld“ zu Zügen anderer Linien angeführt. Diese Anschlüsse bestehen jedoch immer auch in der Gegenrichtung.

Abbildung 2: Verlauf der InterRegio-Linie „Aichfeld“ mit allen Halten



## Weitere Informationen

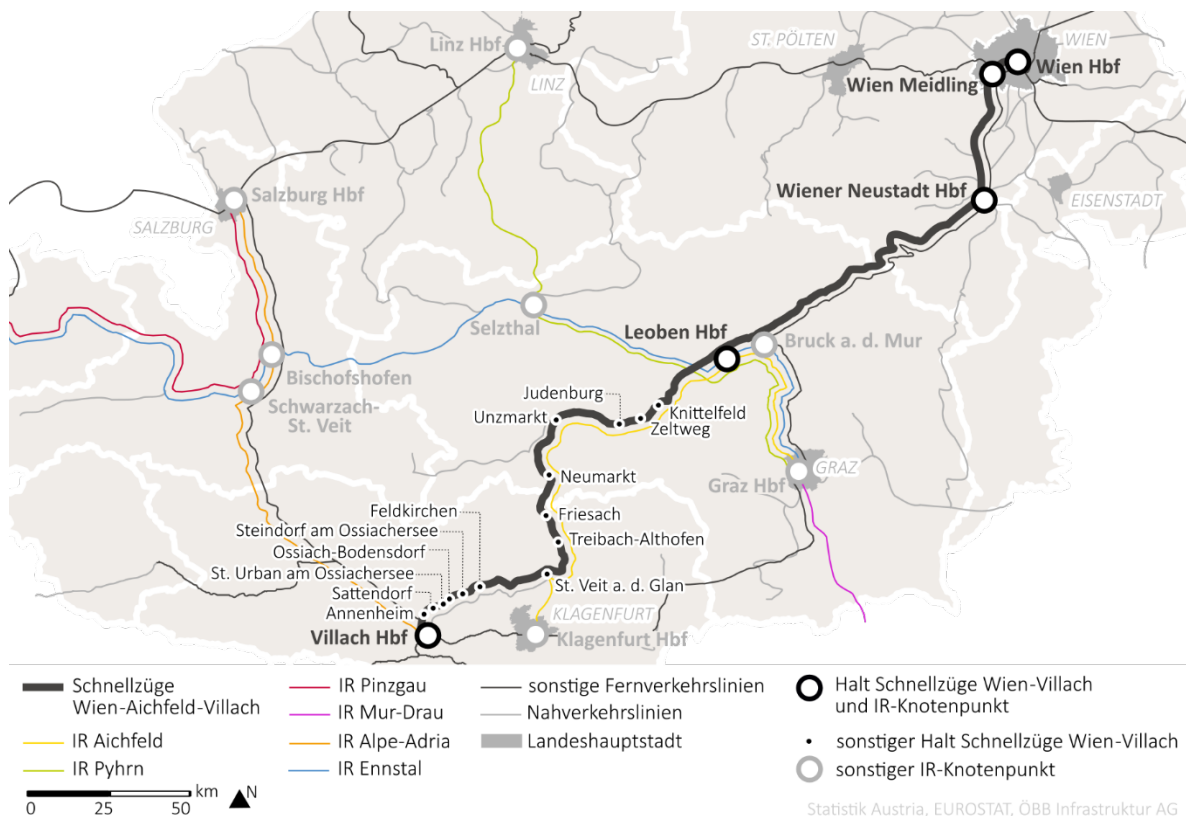
- Ab Dezember 2025 wird es im Fernverkehr eine stündliche Verbindung zwischen dem Aichfeld und Wien geben. Es wird allerdings ein (bahnsteiggleicher) Umstieg in Bruck a. d. Mur erforderlich sein. Darüber hinaus wird es zwischen dem Aichfeld und Wien (fast) jede Stunde eine weitere Verbindung geben (S-Bahn bis Bruck a. d. Mur und weiter mit RJx bis Wien). Insgesamt wird zwischen dem **Aichfeld** und **Wien** ab Dezember 2025 somit täglich (beinahe) ein **Halbstundentakt** bestehen. Die Gesamtreisezeit zwischen dem Aichfeld und Wien wird annähernd jener von heute entsprechen. Mit Inbetriebnahme des Semmeringbasistunnels Anfang der 2030er Jahre wird sich die Gesamtreisezeit um etwa 30 Minuten verkürzen.
- Zu **nachfragestarken Zeiten** wird es ab Dezember 2025 zusätzlich einzelne **Direktzüge** zwischen Kärnten und Wien geben, die weiterhin über den Neumarkter Sattel und das **Aichfeld** verkehren werden (nähere Informationen dazu auf der nächsten Seite).
- Das **Aichfeld** wird durch die IR-Linie „Aichfeld“ neu alle zwei Stunden **direkt** an die Landeshauptstadt **Graz** angebunden. In der jeweils anderen Stunde wird – bei gleicher Gesamtreisezeit – die Verbindung mit einem Umstieg in Leoben angeboten.
- Die obersteirische Stadt **Zeltweg** erhält neu einen **stündlichen Fernverkehrshalt**.
- Zwischen dem **Aichfeld** und **Klagenfurt** wird es ab Dezember 2025 eine **stündliche Direktverbindung** geben (bislang in der Regel nur zweistündlich). Aufgrund zusätzlicher Halte wird sich die Fahrzeit allerdings um etwa 15 Minuten verlängern.
- Die schnellste Verbindung zwischen **St. Veit a. d. Glan** und **Wien** wird ab Dezember 2025 über Klagenfurt führen. Die Gesamtreisezeit wird sich um 10 Minuten verkürzen.

## Exkurs: Direktzüge Wien – Aichfeld – Ossiacher See – Villach

Zwischen dem **Aichfeld** und **Wien** wird es ab Dezember 2025 neben den (halb-)stündlichen Umsteigeverbindungen, bei denen stets ein (bahnsteiggleicher) Umstieg in Bruck a. d. Mur erforderlich sein wird, **täglich** weiterhin auch **zwei Direktverbindungen** mit Schnellzügen geben. Diese Züge werden von Villach über Feldkirchen, den Neumarkter Sattel und das Aichfeld nach Wien verkehren (und zurück). Damit erhält neben dem Aichfeld ab Dezember 2025 erstmals auch die Region Ossiacher See eine direkte Fernverkehrsanbindung an Wien.

- In Richtung Wien wird **täglich** ein **Frühzug** (Ankunft in Wien um ca. 10.00 Uhr an Werktagen bzw. um ca. 14.00 Uhr an Wochenenden) und ein **Nachmittagszug** (Ankunft in Wien um ca. 20.00 Uhr) verkehren.
- In Richtung Aichfeld und Villach wird **täglich** ein **Frühzug** (Abfahrt in Wien um ca. 8.00 Uhr) und ein **Nachmittagszug** (Abfahrt in Wien um ca. 16.00 Uhr) verkehren.
- Als zusätzliches Angebot insbesondere für Wochenpendler:innen wird es an **Freitagen** in Richtung Aichfeld und Villach (Abfahrt in Wien um ca. 14.00 Uhr) und an **Sonntagen** in Richtung Wien (Ankunft in Wien um ca. 23.00 Uhr) einen **dritten Direktzug** geben.

Abbildung 3: Verlauf der Schnellzüge Wien – Aichfeld – Villach mit allen Halten



## IR-Linie „Ennstal“

Die IR-Linie „Ennstal“ verkehrt von Graz über Bruck a. d. Mur, Leoben, Selzthal, Bischofshofen, Schwarzach-St. Veit, Zell am See und Wörgl nach Innsbruck (und zurück).

### Halte (in beiden Richtungen)

**Graz Hbf** – Frohnleiten – Bruck a. d. Mur – Leoben Hbf – St. Michael – Stadt Rottenmann – Selzthal – Liezen – Stainach-Irdning – Öblarn – Schladming – Radstadt – Altenmarkt im Pongau – Bischofshofen – St. Johann im Pongau – Schwarzach-St. Veit – Zell Schüttdorf – Zell am See – Maishofen-Saalbach – Saalfelden – Leogang – Hochfilzen – Fieberbrunn – St. Johann in Tirol – Kitzbühel – Kitzbühel Hahnenkamm – Kirchberg in Tirol – Brixen im Thale – Westendorf – Hopfgarten Berglift – Wörgl Hbf – Jenbach – **Innsbruck Hbf**

### Bedienhäufigkeit (täglich von morgens bis abends)

- **2h**-Takt im gesamten Linienverlauf

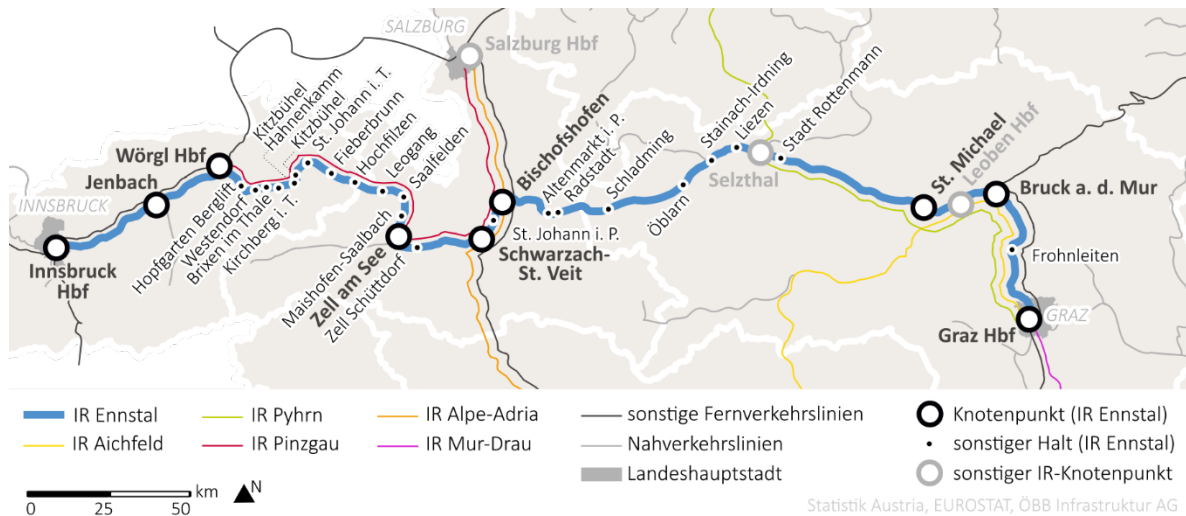
### Anschlüsse von der/zur IR-Linie „Ennstal“ mit kurzen Umsteigezeiten<sup>2</sup>

- Optimierte Anschlüsse zu Zügen des (inter-)nationalen **Fernverkehrs**
  - in Graz Hbf zu IR nach Slowenien bzw. Kroatien
  - in Bruck a. d. Mur zu RJ nach Wien (bahnsteiggleich)
  - in Bischofshofen zu RJ/ICE nach Salzburg und Deutschland
  - in Schwarzach-St. Veit zu RJ/ICE nach Kärnten (Verbindung zw. Tirol und Kärnten)
  - in Wörgl Hbf zu RJx nach Vorarlberg und Zürich
  - in Wörgl Hbf zu RJ nach München
- Optimierte Anschlüsse zu Zügen des **Regionalverkehrs** (Auswahl; unvollständig)
  - in St. Michael zu S 8 nach Judenburg
  - in Zell am See zu R nach Mittersill und Krimml („Pinzgaubahn“)
  - in Jenbach zu R nach Mayrhofen im Zillertal („Zillertalbahn“)

---

<sup>2</sup> Zur besseren Lesbarkeit sind im Folgenden nur die Anschlüsse von Zügen der IR-Linie „Ennstal“ zu Zügen anderer Linien angeführt. Diese Anschlüsse bestehen jedoch immer auch in der Gegenrichtung.

Abbildung 4: Verlauf der InterRegio-Linie „Ennstal“ mit allen Halten



### Weitere Informationen

- Im Abschnitt zwischen **Graz** und **Selzthal** wird sich durch eine Überlagerung der IR-Linie „Ennstal“ mit der IR-Linie „Pyhrn“, die jeweils ca. eine Stunde versetzt verkehren wird, tagsüber ein (angenäherter) **Stundentakt** ergeben. Die beiden IR-Linien werden allerdings zum Teil unterschiedliche Zwischenhalte bedienen.
- Im Abschnitt zwischen **Bischofshofen** und **Wörgl** wird sich durch eine Überlagerung der IR-Linie „Ennstal“ mit der IR-Linie „Pinzgau“, die jeweils ca. eine Stunde versetzt verkehren wird, tagsüber ein (angenäherter) **Stundentakt** ergeben. Die beiden IR-Linien werden jedoch zum Teil unterschiedliche Zwischenhalte bedienen.
- Zwischen dem **Ennstal** und **Wien** wird auch nach Dezember 2025 eine **zweistündliche** Verbindung – künftig mit bahnsteiggleichem Umstieg in Bruck a. d. Mur statt wie derzeit in Leoben – bestehen.
- Der **EC „Transalpin“ (Graz – Zürich und zurück)** wird auch nach Dezember 2025 verkehren, und zwar annähernd zur selben Zeit und mit derselben Fahrzeit wie heute. Dieser Zug wird in beiden Richtungen anstelle eines InterRegio-Zugs fahren. Er wird allerdings nicht alle Halte bedienen, die von den InterRegio-Zügen bedient werden.
- Die **Fahrzeit** zwischen **Graz** und **Innsbruck** wird trotz zusätzlicher Halte annähernd jener von heute entsprechen. Dies ist möglich, weil die eingesetzten Neufahrzeuge über eine bessere Beschleunigung sowie über stufenlose Einstiege verfügen. Letztere stellen einen raschen Fahrgastwechsel und somit kurze Halte in den Stationen sicher.
- Die schnellste Verbindung zwischen **Graz** und **Innsbruck** wird ab Dezember 2025 über die Koralmbahn, Villach und die Tauernbahn führen. Die **Gesamtreisezeit** wird sich gegenüber heute um etwa **15 Minuten verkürzen**.

## IR-Linie „Pyhrn“

Die IR-Linie „Pyhrn“ verkehrt von Graz über Leoben, Selzthal, Spital am Pyhrn, Hinterstoder und Kirchdorf a. d. Krems nach Linz (und zurück).

### Halte (in beiden Richtungen)

**Graz Hbf** – Frohnleiten – Leoben Hbf – Trieben – Selzthal – Ardning – Spital am Pyhrn – Windischgarsten – Roßleithen – Hinterstoder – Klaus a. d. Pyhrnbahn – Micheldorf – Kirchdorf a. d. Krems – Kremsmünster – Rohr-Bad Hall – Neuhofen a. d. Krems – Traun – **Linz Hbf**

### Bedienhäufigkeit (täglich von morgens bis abends)

- **2h-Takt** im gesamten Linienverlauf

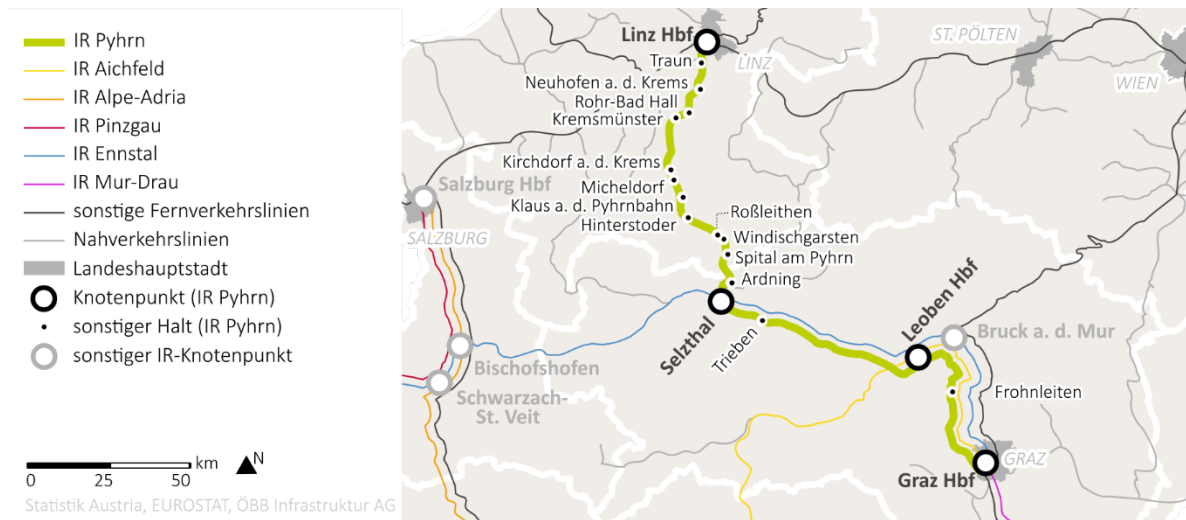
### Anschlüsse von der/zur IR-Linie „Pyhrn“ mit kurzen Umsteigezeiten<sup>3</sup>

- Optimierte Anschlüsse zu Zügen des (inter-)nationalen **Fernverkehrs**
  - in Graz Hbf zu IR nach Slowenien bzw. Kroatien
  - in Graz Hbf zu RJx nach Kärnten und Italien
  - in Leoben Hbf zu IR nach Klagenfurt
- Optimierte Anschlüsse zu Zügen des **Regionalverkehrs** (Auswahl; unvollständig)
  - in Selzthal zu REX nach Liezen, Hallstatt, Bad Ischl, Gmunden und Attnang-Puchheim („Salzkammergutbahn“)

---

<sup>3</sup> Zur besseren Lesbarkeit sind im Folgenden nur die Anschlüsse von Zügen der IR-Linie „Pyhrn“ zu Zügen anderer Linien angeführt. Diese Anschlüsse bestehen jedoch immer auch in der Gegenrichtung.

Abbildung 5: Verlauf der InterRegio-Linie „Pyhrn“ mit allen Halten



## Weitere Informationen

- Im Abschnitt zwischen **Graz** und **Selzthal** wird sich durch eine Überlagerung der IR-Linie „Pyhrn“ mit der IR-Linie „Ennstal“, die jeweils ca. eine Stunde versetzt verkehren wird, tagsüber ein (angenäherter) **Stundentakt** ergeben. Die beiden IR-Linien werden allerdings zum Teil unterschiedliche Zwischenhalte bedienen.
- Zwischen **Linz** und **Selzthal** wird es (fast) jede zweite Stunde eine weitere Direktverbindung geben (REX), die annähernd dieselbe Fahrzeit aufweisen und im Wesentlichen dieselben Halte bedienen wird wie die Züge der IR-Linie „Pyhrn“. Insgesamt wird zwischen Linz und Selzthal ab Dezember 2025 daher täglich (beinahe) ein Stundentakt bestehen.
- Die **Fahrzeit** zwischen **Graz** und **Linz** wird trotz zusätzlicher Halte annähernd jener von heute entsprechen. Dies ist möglich, weil die eingesetzten Neufahrzeuge über eine bessere Beschleunigung sowie über stufenlose Einstiege verfügen. Letztere stellen einen raschen Fahrgastwechsel und somit kurze Halte in den Stationen sicher.
- Um das Bahnangebot zwischen der zweit- und der drittgrößten Stadt Österreichs noch attraktiver zu gestalten, sind zwischen **Graz** und **Linz** ab Dezember 2025 zusätzlich zu den zweistündlich verkehrenden Zügen der IR-Linie „Pyhrn“ **täglich vier weitere Direktzüge** pro Richtung in Planung.

## IR-Linie „Pinzgau“

Die IR-Linie „Pinzgau“ verkehrt von Salzburg über Bischofshofen, Schwarzach-St. Veit und Zell am See nach Wörgl (und zurück).

### Halte (in beiden Richtungen)

**Salzburg Hbf** – Salzburg Süd – Hallein – Kuchl – Golling-Abtenau – Werfen – Bischofshofen – St. Johann im Pongau – Schwarzach-St. Veit – Taxenbach-Rauris – Bruck-Fusch – Zell Schüttdorf – Zell am See – Maishofen-Saalbach – Saalfelden – Leogang – Hochfilzen – Fieberbrunn – St. Johann in Tirol – Kitzbühel – Kitzbühel Hahnenkamm – Kirchberg in Tirol – Brixen im Thale – Westendorf – Hopfgarten Berglift – **Wörgl Hbf**

### Bedienhäufigkeit (täglich von morgens bis abends)

- **2h**-Takt im gesamten Linienverlauf

### Anschlüsse von der/zur IR-Linie „Pinzgau“ mit kurzen Umsteigezeiten<sup>4</sup>

- Optimierte Anschlüsse zu Zügen des (inter-)nationalen **Fernverkehrs**
  - in Salzburg Hbf zu RJx nach München und Bregenz
  - in Salzburg Hbf zu RJx nach Wien und Budapest
  - in Schwarzach-St. Veit zu IR nach Villach (Verbindung zw. Tirol und Kärnten)
  - in Wörgl Hbf zu RJx nach Bregenz
- Optimierte Anschlüsse zu Zügen des **Regionalverkehrs** (Auswahl; unvollständig)
  - in Bischofshofen zu R nach Schladming, Selzthal und Bruck a. d. Mur
  - in Zell am See zu R nach Mittersill und Krimml („Pinzgaubahn“)

---

<sup>4</sup> Zur besseren Lesbarkeit sind im Folgenden nur die Anschlüsse von Zügen der IR-Linie „Pinzgau“ zu Zügen anderer Linien angeführt. Diese Anschlüsse bestehen jedoch immer auch in der Gegenrichtung.



Abbildung 6: Verlauf der InterRegio-Linie „Pinzgau“ mit allen Halten



## Weitere Informationen

- Im Abschnitt zwischen **Bischofshofen** und **Wörgl** wird sich durch eine Überlagerung der IR-Linie „Pinzgau“ mit der IR-Linie „Ennstal“, die jeweils ca. eine Stunde versetzt verkehren wird, tagsüber ein (angenäherter) **Stundentakt** ergeben. Die beiden IR-Linien werden allerdings am Salzburger Abschnitt zum Teil unterschiedliche Zwischenhalte bedienen.
- Die **Fahrzeit** zwischen **Salzburg** und **Wörgl** wird annähernd jener der REX-Züge von heute entsprechen. Der Reisekomfort wird sich durch die Anhebung auf Fernverkehrs-Standard jedoch deutlich erhöhen.

## IR-Linie „Alpe-Adria“

Die IR-Linie „Alpe-Adria“ verkehrt von Salzburg über die Tauernbahn nach Villach (und zurück).

Mittelfristig ist eine Verlängerung der Linienführung nach Udine und Triest möglich, sofern auf italienischer Seite ein entsprechendes Interesse besteht und die Finanzierung sichergestellt werden kann.

### Halte (in beiden Richtungen)

**Salzburg Hbf** – Bischofshofen – St. Johann im Pongau – Schwarzach-St. Veit – Dorfgastein – Bad Hofgastein – Bad Gastein – Mallnitz-Obervellach – Spittal-Millstättersee – **Villach Hbf**

### Bedienhäufigkeit (täglich von morgens bis abends)

- **2h**-Takt im gesamten Linienverlauf

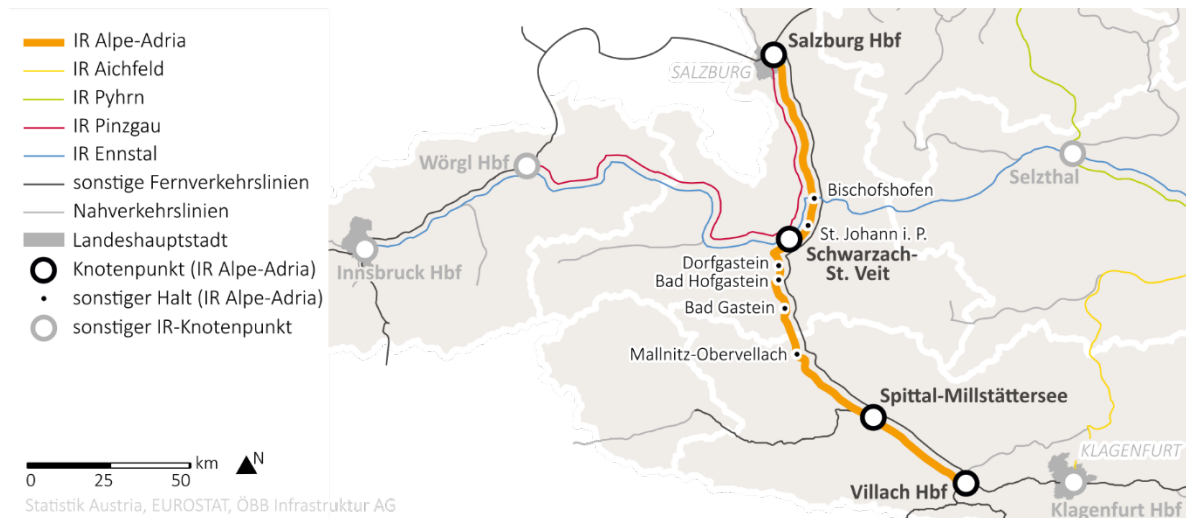
### Anschlüsse von der/zur IR-Linie „Alpe-Adria“ mit kurzen Umsteigezeiten<sup>5</sup>

- Optimierte Anschlüsse zu Zügen des (inter-)nationalen **Fernverkehrs**
  - in Salzburg Hbf zu RJx nach München
  - in Salzburg Hbf zu RJx nach Wien und Budapest
  - in Schwarzach-St. Veit zu IR nach Wörgl (Verbindung zw. Kärnten und Tirol)
  - in Villach Hbf zu RJx nach Graz und Wien
- Optimierte Anschlüsse zu Zügen des **Regionalverkehrs** (Auswahl; unvollständig)
  - in Spittal-Millstättersee zu S 1 nach Lienz (Verbindung zw. Salzburg und Osttirol)

---

<sup>5</sup> Zur besseren Lesbarkeit sind im Folgenden nur die Anschlüsse von Zügen der IR-Linie „Alpe-Adria“ zu Zügen anderer Linien angeführt. Diese Anschlüsse bestehen jedoch immer auch in der Gegenrichtung.

Abbildung 7: Verlauf der InterRegio-Linie „Alpe-Adria“ mit allen Halten



## Weitere Informationen

- Zusätzlich zur IR-Linie „Alpe-Adria“ wird zwischen **Salzburg** und **Villach** über die Tauernbahn alle zwei Stunden eine **RJ/ICE-Linie** verkehren. Diese RJ/ICE-Linie wird jeweils eine Stunde versetzt zur IR-Linie fahren. Durch die Überlagerung der IR-Linie „Alpe-Adria“ mit der RJ/ICE-Linie wird es ab Dezember 2025 zwischen Salzburg und Villach tagsüber einen (angenäherten) **Stundentakt** geben, d.h., das Fahrplanangebot auf der Tauernbahn wird sich im Vergleich zu heute verdoppeln. Die beiden Linien werden allerdings zum Teil unterschiedliche Zwischenhalte bedienen.
- Die **Fahrzeit** zwischen **Salzburg** und **Villach** wird 2 Stunden und 20 Minuten betragen und damit um **10 Minuten kürzer** sein als die Fahrzeit der heutigen Fernverkehrszüge.
- Es ist grundsätzlich möglich, die IR-Linie „Alpe-Adria“ **ab Ende der 2020er Jahre** über Villach hinaus nach **Udine** und allenfalls weiter nach **Triest** zu verlängern. Dies setzt jedoch voraus, dass auf italienischer Seite ein entsprechendes Interesse an einer solchen Linie besteht und die Finanzierung der Linie sichergestellt werden kann.

## IR-Linie „Mur-Drau“

Die IR-Linie „Mur-Drau“ verkehrt von Graz nach Spielfeld-Straß (und zurück).

Es ist geplant, die Linie von Anfang an nach Maribor und teilweise weiter zu anderen Zielen in Slowenien und Kroatien zu verlängern, sofern auf slowenischer bzw. kroatischer Seite die Finanzierung sichergestellt werden kann.

### Halte (in beiden Richtungen)

**Graz Hbf** – Graz Don Bosco – Graz Puntigam – Leibnitz – Ehrenhausen – **Spielfeld-Straß** (– Maribor – weitere Ziele in Slowenien und Kroatien). Die Zwischenhalte am slowenischen und kroatischen Abschnitt wurden von den zuständigen Akteur:innen noch nicht festgelegt.

### Bedienhäufigkeit (täglich von morgens bis abends)

- 1h-Takt im Abschnitt Graz Hbf bis Spielfeld-Straß (und zurück)
- Der Takt auf dem slowenischen und kroatischen Abschnitt ist noch nicht bekannt.

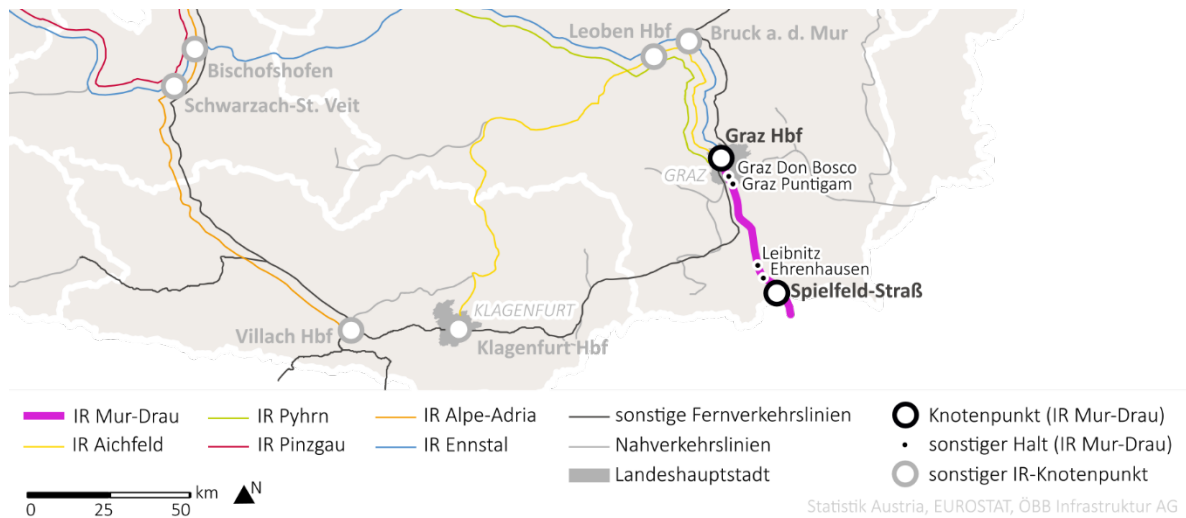
### Anschlüsse von der/zur IR-Linie „Mur-Drau“ mit kurzen Umsteigezeiten<sup>6</sup> (in Österreich)

- Optimierte Anschlüsse zu Zügen des (inter-)nationalen **Fernverkehrs**
  - in Graz Hbf zu RJx nach Wien
  - in Graz Hbf zu IR in das Aichfeld, nach Linz und nach Wörgl
- Optimierte Anschlüsse zu Zügen des **Regionalverkehrs** (Auswahl; unvollständig)
  - in Spielfeld-Straß zu S 51 nach Bad Radkersburg („Radkersburger Bahn“)

---

<sup>6</sup> Zur besseren Lesbarkeit sind im Folgenden nur die Anschlüsse von Zügen der IR-Linie „Mur-Drau“ zu Zügen anderer Linien angeführt. Diese Anschlüsse bestehen jedoch immer auch in der Gegenrichtung.

Abbildung 8: Verlauf der InterRegio-Linie „Mur-Drau“ mit allen Halten  
(am österreichischen Abschnitt)



## Weitere Informationen

- Die **Fahrzeit** zwischen **Graz** und **Maribor** wird voraussichtlich ca. 50 Minuten betragen. Damit werden die Züge der IR-Linie „Mur-Drau“ eine um **10 Minuten kürzere Fahrzeit** aufweisen als die heutigen Fernverkehrszüge.
- Sämtliche **Verlängerungen** der IR-Linie „Mur-Drau“ über Spielfeld-Straß hinaus nach **Maribor** und zu weiteren **Zielen in Slowenien und Kroatien** setzen voraus, dass auf slowenischer bzw. kroatischer Seite ein entsprechendes Interesse an einer solchen Linie besteht und die Finanzierung der Linie sichergestellt werden kann.
- Die schnellste Verbindung zwischen **Wien** bzw. **Graz** und **Ljubljana** wird ab Dezember 2025 über die Koralmbahn, Villach und Jesenice führen. Die **Gesamtreisezeit** zwischen Wien und Ljubljana wird sich gegenüber heute um etwa **45 Minuten verkürzen**.

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verlauf aller InterRegio-Linien und ausgewählte Fernverkehrsknotenpunkte .....	6
Abbildung 2: Verlauf der InterRegio-Linie „Aichfeld“ mit allen Halten .....	10
Abbildung 3: Verlauf der Schnellzüge Wien – Aichfeld – Villach mit allen Halten .....	11
Abbildung 4: Verlauf der InterRegio-Linie „Ennstal“ mit allen Halten.....	13
Abbildung 5: Verlauf der InterRegio-Linie „Pyhrn“ mit allen Halten .....	15
Abbildung 6: Verlauf der InterRegio-Linie „Pinzgau“ mit allen Halten .....	17
Abbildung 7: Verlauf der InterRegio-Linie „Alpe-Adria“ mit allen Halten .....	19
Abbildung 8: Verlauf der InterRegio-Linie „Mur-Drau“ mit allen Halten (am österreichischen Abschnitt).....	21

## Abkürzungen

BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
ca.	circa
EC	EuroCity
Hbf	Hauptbahnhof
ICE	InterCityExpress
IR	InterRegio
R	Regionalzug
REX	RegionalExpress
RJ	Railjet
RJx	RailjetExpress
S	S-Bahn

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

[servicebuero@bmk.gv.at](mailto:servicebuero@bmk.gv.at)

[bmk.gv.at](http://bmk.gv.at)