

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: 2025-0.773.123

25. November 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Kainz und weitere Abgeordnete haben am 25. September 2025 unter der **Nr. 3413/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend ÖBB in der Krise: Sinkende Zuverlässigkeit im Bahnverkehr? an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie hoch war die durchschnittliche Pünktlichkeitsrate der ÖBB im Personenverkehr in den Jahren 2022, 2023, 2024 und 2025 (bis einschließlich Juni 2025) jeweils aufgeschlüsselt nach Bundesland und Monat?*
 - a. *Welche konkreten Ursachen nennen die Bundesregierung bzw. die ÖBB für die im Jahr 2023 von der Schienen-Control erhobene Pünktlichkeitsrate von lediglich 80,3 % im Personenverkehr?*
 - b. *Welche Maßnahmen wurden seitens der ÖBB und/oder des Ressorts unternommen, um die Pünktlichkeitsrate wieder zu heben?*

Nachfolgend befindet sich die Aufstellung der Pünktlichkeit je Monat für die Verkehre der ÖBB PV AG am Netz der ÖBB Infrastruktur AG. Für die jeweiligen Bundesländer wird lediglich die Pünktlichkeit im Personennahverkehr ermittelt.

Es bedeuten dabei

- PVges Pünktlichkeit Personennah- und -fernverkehr
- PFV Pünktlichkeit Personenfernverkehr
- PNV Pünktlichkeit Personennahverkehr

Monat	PVges	PFV	PNV	Wien	NÖ	Bgld	OÖ	Stmk	Szbg	Ktn	Tirol	Vlbg
01/2022	97,4%	90,4%	97,7%	98,0%	97,7%	97,4%	97,2%	97,4%	97,5%	97,7%	98,4%	98,6%
02/2022	97,1%	87,8%	97,5%	97,9%	97,6%	98,2%	96,5%	97,5%	96,5%	98,3%	97,0%	97,9%
03/2022	96,4%	85,2%	96,9%	97,2%	96,9%	96,6%	96,0%	97,8%	94,9%	98,0%	96,5%	98,8%
04/2022	96,3%	82,4%	97,0%	97,4%	97,1%	96,4%	94,9%	97,3%	95,4%	98,0%	97,6%	98,6%
05/2022	95,4%	80,2%	96,0%	96,6%	96,0%	95,4%	93,6%	96,8%	94,6%	97,9%	96,4%	97,7%
06/2022	94,3%	75,8%	95,2%	96,0%	95,5%	94,6%	92,1%	96,9%	92,7%	95,9%	95,2%	97,0%
07/2022	94,5%	75,7%	95,4%	95,8%	95,5%	95,0%	93,3%	96,3%	94,6%	96,7%	95,5%	96,3%
08/2022	95,0%	76,2%	95,9%	96,6%	96,1%	96,0%	93,8%	95,5%	94,4%	97,0%	96,2%	97,4%
09/2022	94,6%	78,5%	95,4%	95,7%	95,6%	94,7%	93,4%	96,5%	91,9%	96,2%	95,4%	98,3%
10/2022	94,7%	81,5%	95,3%	94,6%	94,9%	93,6%	93,9%	96,9%	94,2%	98,1%	96,6%	98,0%
11/2022	94,3%	81,2%	94,9%	94,7%	94,4%	92,9%	92,2%	96,7%	94,4%	98,3%	96,8%	97,5%
12/2022	95,4%	81,6%	96,0%	96,4%	95,9%	95,8%	93,0%	97,2%	93,1%	98,5%	97,4%	98,2%
01/2023	96,1%	85,3%	96,6%	96,3%	96,5%	96,8%	96,1%	97,6%	94,3%	96,9%	97,1%	98,9%
02/2023	96,3%	86,3%	96,8%	96,5%	96,7%	95,2%	95,5%	97,0%	96,3%	98,3%	98,1%	98,6%
03/2023	96,5%	86,1%	97,0%	96,5%	97,1%	96,7%	96,2%	97,2%	96,3%	98,0%	97,9%	98,5%
04/2023	95,7%	83,0%	96,3%	96,4%	96,1%	96,2%	94,8%	96,2%	95,6%	98,2%	97,2%	98,4%
05/2023	95,1%	81,7%	95,8%	95,7%	95,5%	93,6%	94,8%	95,6%	96,1%	97,8%	97,5%	95,7%
06/2023	94,0%	80,2%	94,7%	93,9%	94,4%	92,9%	93,6%	95,4%	95,0%	97,5%	96,0%	96,7%
07/2023	94,7%	78,4%	95,5%	95,4%	95,6%	94,9%	92,9%	96,5%	94,8%	96,8%	96,7%	96,9%
08/2023	95,0%	75,7%	96,0%	96,5%	96,2%	96,4%	94,1%	95,3%	93,9%	97,1%	96,8%	97,1%
09/2023	94,7%	78,3%	95,6%	95,8%	96,0%	95,7%	92,2%	95,8%	94,6%	97,5%	96,6%	96,6%
10/2023	94,8%	79,1%	95,5%	95,2%	95,6%	95,1%	94,7%	96,4%	93,9%	96,4%	96,7%	96,6%
11/2023	94,5%	79,4%	95,2%	94,8%	95,0%	94,0%	94,2%	96,5%	93,4%	96,5%	96,2%	97,5%
12/2023	92,3%	71,0%	93,2%	92,7%	93,1%	91,8%	90,0%	95,0%	91,2%	97,3%	95,0%	96,7%
01/2024	94,8%	83,4%	95,3%	93,5%	95,3%	93,3%	94,9%	97,5%	94,0%	98,0%	96,8%	97,8%
02/2024	95,2%	84,4%	95,7%	94,2%	95,5%	94,3%	95,4%	97,6%	96,0%	98,0%	96,7%	98,0%
03/2024	94,6%	81,7%	95,3%	93,6%	95,0%	93,0%	95,6%	97,0%	95,1%	97,6%	96,2%	98,2%
04/2024	93,8%	79,5%	94,5%	91,8%	94,1%	93,3%	94,6%	97,3%	95,2%	98,0%	95,5%	97,4%
05/2024	94,2%	80,2%	94,9%	92,8%	94,7%	91,9%	95,7%	97,1%	95,1%	98,1%	95,7%	96,4%
06/2024	92,2%	73,0%	93,1%	90,7%	92,8%	91,8%	93,7%	93,7%	92,8%	97,5%	95,0%	95,6%
07/2024	93,9%	73,6%	95,0%	95,9%	95,1%	93,0%	94,0%	92,6%	94,7%	97,0%	94,9%	95,7%
08/2024	94,9%	78,3%	95,8%	96,4%	95,5%	93,8%	94,9%	96,0%	95,4%	97,3%	96,1%	97,1%
09/2024	90,5%	69,5%	91,4%	87,9%	89,1%	89,4%	93,2%	95,8%	94,5%	95,7%	94,3%	94,8%
10/2024	91,8%	74,0%	92,6%	89,7%	91,0%	93,1%	93,6%	95,5%	94,3%	96,0%	94,9%	96,3%
11/2024	92,5%	79,0%	93,1%	90,0%	91,8%	92,2%	94,2%	95,9%	95,3%	96,6%	95,8%	96,0%
12/2024	94,1%	80,2%	94,8%	92,8%	94,1%	95,5%	95,2%	95,8%	96,3%	97,7%	95,5%	97,5%
01/2025	95,1%	84,0%	95,7%	94,3%	95,3%	95,6%	95,8%	96,8%	96,2%	98,1%	95,7%	98,5%
02/2025	95,4%	85,0%	95,9%	94,1%	95,6%	96,3%	96,4%	97,3%	96,7%	98,0%	95,9%	97,7%
03/2025	95,2%	82,5%	95,8%	94,9%	95,7%	95,6%	95,4%	97,3%	95,9%	98,4%	95,2%	97,9%
04/2025	94,7%	84,1%	95,2%	93,2%	94,8%	95,5%	95,3%	96,9%	96,1%	97,9%	95,9%	97,5%
05/2025	94,3%	84,9%	94,8%	91,3%	93,7%	96,1%	95,6%	96,6%	96,2%	98,1%	97,3%	97,2%
06/2025	92,6%	79,2%	93,2%	89,5%	92,2%	94,5%	94,5%	95,5%	95,5%	96,8%	95,3%	96,4%

Eingangs darf darauf hingewiesen werden, dass sich die in der Anfrage genannte Pünktlichkeitsrate von 80,3 % im Jahr 2023 ausschließlich auf den Personenfernverkehr bezieht. Hauptursachen für die vergleichsweise niedrige Rate waren Fahrzeugmangel,

Witterungsereignisse (insbesondere der Wintereinbruch im Dezember), verspätete Zugübergaben aus dem benachbarten Ausland sowie Baustellen, etwa im „Deutschen Eck“.

Die ÖBB-PV AG hat Maßnahmen an unterschiedlichen Stellen gesetzt: Zur nachhaltigen Verbesserung der Betriebsqualität und zur Bewältigung der steigenden Fahrgastnachfrage investieren sie bis 2030 über 6,1 Milliarden Euro in die Modernisierung und Erweiterung der Fahrzeugflotte sowie etwa eine Milliarde Euro in den Ausbau der Werkstätteninfrastruktur. Neben der Beschaffung neuer Nah- und Fernverkehrszüge werden auch bestehende Garnituren im Rahmen umfassender Upgrade-Programme modernisiert.

Zur weiteren Stärkung der Resilienz im Fahrplan 2025/26, setzt die ÖBB-PV AG auf linientreue Führung im IR-Verkehr mit einheitlichem Fahrzeugtyp, sowie übergreifende Wenden in Graz und Innsbruck. Die Fahrzeugumläufe der Südbahn via Flughafen werden strikt von jenen der Weststrecke getrennt, Lok-Klassen-Leistungen aus Osteuropa werden zur Entlastung des Hauptbahnhofs nach Wien West geführt. Zusätzlich sind ausreichende Fahrzeugreserven und Ersatzfahrpläne für die Hochleistungskorridore-bedingten Kapazitätssteigerungen im zweiten Halbjahr vorgesehen, wesentliche Bauphasen der Wiener Schnellbahn wurden bereits in den Jahresfahrplan integriert.

Des Weiteren stellt die ÖBB-PV AG ab Fahrplanwechsel im Dezember 2025 neben der bereits implementierten RJ-Blaulichtgarnitur in Wien Hauptbahnhof eine weitere in Salzburg.

Zu Frage 2:

- *Wie viele Triebfahrzeuge bzw. Waggon der ÖBB befanden sich im Zeitraum Jänner 2023 bis Juni 2025 jeweils außer Betrieb? (Bitte um Aufschlüsselung nach Art des Schadens, z.B. Instandhaltung, Unfall, Ersatzteillieferung, etc., Triebwagen oder Waggon und Ausfalldauer)*

Eine Beantwortung ist in diesem Detaillierungsgrad mangels Abgrenzbarkeit nicht möglich. Die Formulierung „außer Betrieb“ ist nicht systematisch auswertbar, da sie keine klare Abgrenzung zwischen unterschiedlichen Ursachen oder Zuständen zulässt. Die Wartung erfolgt grundsätzlich in Stillagen ohne Auswirkungen auf den laufenden Verkehr.

Zu Frage 3:

- *Wie hoch ist derzeit der tatsächliche Personalstand der ÖBB im Fahrdienst, im technischen Bereich und der Instandhaltung?*
 - a. *Wie hoch ist der jeweils errechnete Mindestbedarf?*

Der tatsächliche Personalstand liegt (Stand August 2025) im Fahrdienst bei 4.430 Triebfahrzeugführer:innen (jeweils VZÄ), im technischen Bereich bei 848 Mitarbeiter:innen und bei der Instandhaltung bei 3.238 Mitarbeiter:innen. Der jeweilige Mindestbedarf variiert mit den betrieblichen Erfordernissen, ist aber jedenfalls durch das vorhandene Personal gedeckt.

Zu Frage 4:

- *Wie viele ausgeschriebene, aber unbesetzte Stellen gibt es derzeit bei den ÖBB? (Bitte um Aufschlüsselung nach Berufsgruppen und Bundesländern)*

Mit Stand 14. Oktober 2025 waren im ÖBB-Konzern 1.662 Stellen ausgeschrieben. Rund 80 Prozent davon entfallen mit 1.021 Stellen auf eisenbahnspezifische Berufe, mit 296 Stellen auf technische Berufe sowie 103 Stellen auf die Berufsgruppe der Buslenker:innen. Die restlichen

unbesetzten Stellen teilen sich unter anderem auf die Berufsgruppen im Einkauf, Immobilien Management, Personalwesen, Projektmanagement, Rechnungswesen und sonstigen Berufen auf. Regional waren davon in Wien 582, in Oberösterreich 230, in Tirol 182, in Kärnten 118, in Vorarlberg 83 und im Burgenland 5 Stellen unbesetzt.

Zu Frage 5:

- *Aus welchen Gründen wurde ab 12. Februar 2024 das Fahrplanangebot im Regionalverkehr in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland reduziert und welche Verbindungen sind derzeit weiterhin „Bis auf Weiteres“ gestrichen?*
 - a. *Inwiefern ist geplant, die gestrichenen Verbindungen im ländlichen Raum wiederherzustellen?*
 - i. *Wenn ja, wann und unter welchen Bedingungen?*
 - ii. *Wenn nein, warum nicht?*

Ausschlaggebend für die temporäre Ausdünnung des Angebots waren Fahrzeugengpässe. Die Fahrzeugengpässe hatten mehrere Ursachen. Neben witterungsbedingten Ausfällen, kam es vor allem zu externen Faktoren im Zusammenhang mit gestörten Lieferketten. Konkret traten z.B. Lieferverzögerungen bei bereits bestellten Fahrzeugen sowie Engpässe bei elektronischen und mechanischen Ersatzteilen auf, wodurch geplante Instandsetzungen nicht im vorgesehenen Tempo abgeschlossen werden konnten.

Um trotz dieser Situation die gewohnte Zuverlässigkeit für unsere Kund:innen sicherzustellen, wurde das Regionalverkehrsangebot in der Ostregion (Wien, Niederösterreich, Burgenland) ab 12. Februar 2024 temporär ausgedünnt. Betroffen waren 50 von rund 2.700 täglich angebotenen Regionalverkehrszügen, das entspricht in etwa 1,9 %.

Zu Frage 6:

- *Wie viele Beschwerden von Fahrgästen wegen Zugausfällen und Verspätungen sind seit Jänner 2020 bei den ÖBB oder dem Ressort eingegangen? (Bitte um Aufschlüsselung nach Bundesland)*

Im Durchschnitt gingen über die Jahre 2020 bis 2024 rund 21.000 Beschwerden pro Jahr ein, wobei das Jahr 2020 mit knapp 10.000 Beschwerden (pandemiebedingt) deutlich unter diesem Schnitt liegt. Im Jahr 2023 gingen rund 35.000 Beschwerden ein, im Jahr 2024 rund 22.000 Beschwerden. Im laufenden Jahr 2025 wurden rund 13.600 Beschwerden betreffend Zugausfall bzw. Verspätung kategorisiert.

Zu Frage 7:

- *Welche finanziellen und personellen Ressourcen haben die ÖBB seit 2020 in den Ausbau von Werkstattkapazitäten investiert?*
 - a. *Mit welchem Personal wird in den Werkstätten der ÖBB gearbeitet, kommt hier Leihpersonal zum Einsatz?*
 - i. *Wenn nicht, warum nicht?*

Es wurden seit 2020 insgesamt 396 Mio. Euro von der ÖBB-PV AG investiert. Sowohl die Kosten der internen Projektmitarbeiter:innen, als auch die personellen Ressourcen der beauftragten Fremdfirmen sind in dieser Summe enthalten. In den Werkstätten der ÖBB-Technische Services-GmbH (ÖBB TS) werden unter anderem Facharbeiter:innen bis Spitzenfacharbeiter:innen, Fahrzeugdiagnostiker:innen, Flottenkompetenzträger:innen, Instandhaltungstechniker:innen, Disponent:innen sowie Betriebsleiter:innen in der Qualitätssicherung eingesetzt. Der weitaus überwiegende Anteil der Tätigkeiten wird von

Mitarbeiter:innen des Stammpersonals ausgeführt. Ergänzend werden auch Leiharbeiter:innen eingesetzt.

Zu den Fragen 8 und 16:

- *Trifft es zu, dass WESTbahn-Züge gegenüber ÖBB-Zügen bevorzugt bei der Trassenzuweisung behandelt werden?*
 - a. *Wenn ja, auf welcher rechtlichen Grundlage?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Ist es korrekt, dass WESTbahn-Züge bei Verspätungen Vorrang gegenüber ÖBB-Zügen eingeräumt bekommen?*
 - a. *Wenn ja, in welchen konkreten Fällen?*

Die Trassenzuweisung im österreichischen Eisenbahnnetz erfolgt durch ÖBB-Infrastruktur AG als zuständige Zuweisungsstelle auf Basis gesetzlicher und regulatorischer Vorgaben. Dabei gilt das Prinzip der Diskriminierungsfreiheit, das im Eisenbahngesetz sowie in einschlägigen EU-Richtlinien verankert ist. Die Gleichbehandlung aller EVU ist ein zentrales Element des liberalisierten Eisenbahnmarkts in Europa. Die zuständige Zuweisungsstelle stellt sicher, dass die Trassenvergabe transparent, objektiv und diskriminierungsfrei erfolgt. Das bedeutet, dass alle Anträge auf Trassen unabhängig vom Antragsteller nach denselben Kriterien geprüft und vergeben werden. Fühlt sich ein EVU bei der Zugtrassenvergabe benachteiligt, kann es eine Beschwerde bei der nationalen Regulierungsbehörde einbringen. Diese entscheidet, ob eine Änderung erforderlich ist, oder schreibt eine solche vor.

Als Dispositionsziel gilt am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG für Züge des Personenverkehrs die Sicherstellung möglichst vieler planmäßiger bzw. pünktlicher Ankünfte in den Verkehrshalten. Das kann durchaus bedeuten, dass unabhängig davon, welches EVU betroffen ist, ein geringfügig verspäteter Zug gegenüber einem planmäßig verkehrenden Zug priorisiert wird, wenn dadurch der geringfügig verspätete Zug wieder pünktlich wird und der planmäßige Zug dadurch nicht aus dem Pünktlichkeitsschwellenwert fällt.

Zu Frage 9:

- *Trifft es zu, dass WESTbahn-Züge in ÖBB-Werkstätten gewartet oder repariert werden?*
 - a. *Wenn ja, wie viele solcher Werkstattaufenthalte wurden im Zeitraum 2020 bis 2025 verzeichnet?*
 - b. *Wie hoch war der dadurch entstandene Kapazitätsverlust für ÖBB-eigene Fahrzeuge?*

Die Instandhaltung der WESTbahn-Fahrzeuge erfolgt durch die ÖBB Stadler Service GmbH, ein seit 2017 bestehendes Joint Venture zwischen der ÖBB TS und der Stadler Service AG. Die Gesellschaft wurde gegründet, um die technische Betreuung und Instandhaltung von Stadler-Fahrzeugen sicherzustellen. In das Joint Venture bringt die ÖBB TS die Werkstattinfrastruktur ein, während Stadler das spezifische technische Know-how zur Wartung der Fahrzeugflotte bereitstellt. Die Betriebsführung und die Instandhaltungsleistungen erfolgen organisatorisch und wirtschaftlich eigenständig durch die ÖBB Stadler Service GmbH.

Zu Frage 10:

- *Welche Vereinbarungen bestehen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und der WESTbahn GmbH hinsichtlich Trassenvergabe, Werkstattnutzung und Fahrplandatenintegration?*

Zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und der WESTbahn GmbH gibt es diesbezüglich keine Vereinbarungen.

Zu Frage 11:

- *Wie beurteilt das Ressort den Vorwurf, dass die ÖBB langfristig ihre Position als stattdlicher Mobilitätsversorger im ländlichen Raum zu Gunsten von wirtschaftlich profitablen Strecken aufgeben?*

Die bestellten Schienenpersonenverkehrs-Kilometer des Bundes stiegen über die letzten Jahre stetig, von 77,1 Mio. im Jahr 2011 auf 111,5 Mio. im Jahr 2022, um insgesamt 44,5 %. Der Großteil entfällt dabei auf von der ÖBB-Personenverkehr AG gefahrene Nah- und Regionalverkehre. Der Vorwurf ist daher nicht zutreffend.

Zudem zeigen die gemäß aktuell gültigem Rahmenplan vorgesehenen Investitionen in das regionale Streckennetz, dass Regionalbahnen auch in Zukunft den Grundtakt der regionalen Mobilitätsversorgung angeben werden. Alleine in Niederösterreich sind im Rahmen des Regionalbahnkonzepts plus Streckenelektrifizierung über 780 Mio. Euro für die Attraktivierung, Modernisierung und Elektrifizierung von Regionalbahnen eingeplant. In der Steiermark stehen beispielsweise Investitionen in die Steirische West- und Ostbahn in der Höhe von mehr als 1 Mrd. Euro an. Zur weiteren Versorgung der Bevölkerung mit einem qualitätsvollen Angebot an Öffentlichen Verkehrsmitteln schließt an die Regionalstrecken sinnvollerweise ein abgestimmtes Busangebot zur weiteren Feinverteilung an.

Zu Frage 12:

- *Welche Konsequenzen zieht das Ressort aus der Kritik der Schienen-Control zur mangelhaften Betriebsqualität der ÖBB im Jahr 2023?*

Das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) hat die Kritik der Schienen-Control sehr ernst genommen. Es wurde mit der ÖBB-PV AG in laufender Abstimmung jene Maßnahmen festgelegt, die unter den gegebenen Rahmenbedingungen eine möglichst geringe Beeinträchtigung der Kund:innen erwarten ließen. Dadurch konnten die Leistungsrücknahmen auch auf wenige Wochen reduziert werden.

Jedenfalls ist in den Verkehrsdienstverträgen mit der ÖBB-PV AG vorgegeben, dass nicht erbrachte Leistungen nicht abgegolten werden, es für Leistungserbringung mit weniger verfügbaren Sitzplätzen oder mit schlechterer Ausstattung entsprechende Abzüge gibt und mangelnde Pünktlichkeit und Qualität entsprechend pönalisiert werden.

Zu Frage 13:

- *Welche gesetzlich vorgesehenen Möglichkeiten stehen dem Ressort zur Verfügung, um auf die Angebotsausdünnung der ÖBB Einfluss zu nehmen, und wurden diese seit 2022 genutzt?*

Die gemeinwirtschaftlich erbrachten Leistungen der ÖBB-PV AG werden seitens meines Ressorts in Verkehrsdienstverträge bestellt und kann daher „Angebotsausdünnungen“ nicht eigenmächtig vornehmen. Kann das Unternehmen einzelne Leistungen nicht ordnungsgemäß erbringen, so sehen diese Verkehrsdienstverträge entsprechende Pönalisierungen vor. Diese Vertragsbestimmungen wurden selbstverständlich auch im Jahr 2022 angewendet.

Zu Frage 14:

- *Wie hoch ist das Budget, das die ÖBB in den letzten Jahren für die Fahrzeuginstandhaltung eingeplant haben bzw. hatten, und wie verteilt sich dieses auf die einzelnen Regionen? (Bitte um Aufschlüsselung nach Jahren ab 2018 bis heute)*

Für Fahrzeuginstandhaltungen wurden bei ÖBB-Technische Services-GmbH (TS) im Jahr 2018 527 Mio. €, im Jahr 2019 563 Mio. €, im Jahr 2020 617 Mio. €, 2021 615 Mio. €, 2022 654 Mio. €, 2023 750 Mio. €, 2024 822 Mio. € und 2025 924 Mio. € budgetiert.

Zu Frage 15:

- *Welche finanziellen Unterstützungen, Förderungen oder Ausgleichszahlungen erhält die WESTbahn GmbH seitens der öffentlichen Hand – direkt oder indirekt über Infrastrukturentgelte? (Bitte um Aufschlüsselung nach Jahren ab 2018 bis heute)*

Es gibt seitens des BMIMI keine Ausgleichsleistungen für die von der WESTbahn GmbH geführten Züge. Allerdings bestehen für die Anerkennung der Verbundtarife so wie bei allenverkehrsverbundteilnehmenden Verkehrsunternehmen seitens der Länder bzw. deren Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften Abgeltungen. Selbiges gilt auch für die Anerkennung des Klimatickets Österreich.

Zu Frage 17:

- *Wie wird sichergestellt, dass bei einer künftig wachsenden Konkurrenz auf der Schiene der öffentliche Versorgungsauftrag der ÖBB – besonders im ländlichen Raum – nicht unter die Räder kommt?*

Die im aktuell gültigen Rahmenplan festgehaltenen Investitionen in das regionale Streckennetz stellen sicher, dass auch im ländlichen Raum künftig intakte und leistungsfähige Schieneninfrastruktur zur Verfügung stehen wird.

Weiters werden durch den laufenden Generationswechsel, gezielte Ausbildungsoffensiven sowie umfassende Investitionen in den Fuhrpark die notwendigen Voraussetzungen geschaffen, um die Erfüllung des öffentlichen Versorgungsauftrags auch künftig in vollem Umfang sicherzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

