

**Peter Hanke**  
Bundesminister

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

[ministerbuero@bmimi.gv.at](mailto:ministerbuero@bmimi.gv.at)  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

Geschäftszahl: 2026-0.366.920

26. Juni 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mölzer und weitere Abgeordnete haben am 27. April 2026 unter der **Nr. 5982/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Verspätungsprobleme im ÖBB-Personenverkehr“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 9, 11 bis 15, 29 sowie 32:

- *Wie hat sich die Pünktlichkeit der ÖBB in den letzten fünf Jahren insgesamt entwickelt?*
- *Wie hoch war die Pünktlichkeit der ÖBB im Nahverkehr in den Jahren 2023, 2024, 2025 und bislang 2026?*
- *Wie hoch war die Pünktlichkeit der ÖBB im Fernverkehr in den Jahren 2023, 2024, 2025 und bislang 2026?*
- *Wie hoch war die Pünktlichkeit im Nahverkehr gemessen ab einer Verspätung von mindestens einer Minute?*
- *Wie hoch war die Pünktlichkeit im Fernverkehr gemessen ab einer Verspätung von mindestens einer Minute?*
- *Wie hoch war die Pünktlichkeit im Nahverkehr gemessen ab einer Verspätung von mindestens fünf Minuten?*
- *Wie hoch war die Pünktlichkeit im Fernverkehr gemessen ab einer Verspätung von mindestens fünf Minuten?*
- *Welche durchschnittliche Verspätungsdauer verzeichneten Züge im Nahverkehr?*
- *Welche durchschnittliche Verspätungsdauer verzeichneten Züge im Fernverkehr?*
- *Wie stellt sich die Pünktlichkeit der ÖBB im Vergleich zur Westbahn dar?*
- *Wie unterscheidet sich die Pünktlichkeit der ÖBB und der Westbahn gemessen ab einer Minute Verspätung?*
- *Wie unterscheidet sich die Pünktlichkeit der ÖBB und der Westbahn gemessen ab fünf Minuten Verspätung?*
- *Wie unterscheiden sich die Ausfallsraten der ÖBB und der Westbahn?*

- *Liegen dem Ressort offizielle Vergleichsstudien zwischen ÖBB und Westbahn vor?*
  - a. *Wenn ja, zu welchen Ergebnissen kommen diese?*
- *Welche Zielwerte hinsichtlich Pünktlichkeit streben die ÖBB in den kommenden Jahren an?*
- *Bis wann ist mit einer nachhaltigen Verbesserung der Pünktlichkeit zu rechnen?*

Die Pünktlichkeitsmessung erfolgt bei den ÖBB im Personenverkehr bei allen planmäßigen Ankünften mit einem Pünktlichkeitsschwellenwert von 5 Minuten kaufmännisch gerundet.

Dazu verweise ich auf die Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 3413/J vom 25. September 2025. Die Pünktlichkeit für ÖBB im Nahverkehr betrug im Jahr 2025 94,8 % und im 1. Quartal 2026 93,4 % und im Fernverkehr 81,6 % bzw. 84,2 %. Mittelfristig soll bis 2030 im Fernverkehr ein Zielwert von 89 % und im Nahverkehr ein Zielwert von 97 % erreicht werden.

Züge im Nahverkehr verzeichneten eine durchschnittliche Verspätungsdauer von 1,2 Minuten 2023, 1,4 Minuten 2024, 1,3 Minuten 2025 und 1,5 Minuten im 1. Quartal 2026. Züge im Fernverkehr verzeichneten eine durchschnittliche Verspätungsdauer von 5,4 Minuten 2023, 5,8 Minuten 2024, 4,7 Minuten 2025 und 4,2 Minuten im 1. Quartal 2026.

Die Pünktlichkeit der Westbahn lag 2023 (im Fernverkehr) bei 84,8 %, 2024 bei 85,9 %, 2025 bei 86,3 % und im 1. Quartal 2026 bei 82,3 %. Die Anteile der Halteausfälle der Westbahn betrug 2024 1,4 %, der ÖBB 2,2 %, 2025 betrug der Anteil der Halteausfälle der Westbahn 0,6 % und der ÖBB 0,8 % und im 1. Quartal 2026 betrug der Anteil der Halteausfälle der Westbahn 0,6 % und der ÖBB 0,9 %.

Nachhaltige Verbesserung wird insbesondere durch den Abschluss der Bauarbeiten am deutschen Korridor, durch den Wegfall durchgehender Verbindungen von Prag bis Villach sowie durch Abschluss der laufenden Baumaßnahmen bei der Wiener S-Bahn bis 2028 erwartet.

#### Zu Frage 10:

- *Wie viele Zugausfälle gab es in den Jahren 2023, 2024, 2025 und bislang 2026 insgesamt?*
  - a. *Wie viele Zugausfälle entfielen in diesem Zeitraum auf den Nahverkehr?*
  - b. *Wie viele Zugausfälle entfielen in diesem Zeitraum auf den Fernverkehr?*
  - c. *Wie hoch war der prozentuale Anteil der Zugausfälle im Nahverkehr?*
  - d. *Wie hoch war der prozentuale Anteil der Zugausfälle im Fernverkehr?*
  - e. *Was waren die häufigsten Ursachen für Zugausfälle im Nahverkehr?*
  - f. *Was waren die häufigsten Ursachen für Zugausfälle im Fernverkehr?*

Insgesamt gab es im abgefragten Zeitraum im Nahverkehr rund 128.000 (2,3 % des Nahverkehrs) und auf dem Fernverkehr rund 16.600 (3,8 % des Fernverkehrs) Zugausfälle, wobei Züge in ihrem gesamten Zuglauf oder in Teilabschnitten ausfallen können.

Die häufigsten Ursachen für Zugausfälle im Nahverkehr waren externe Gründe sowie „EVU-Gründe“ (u.a. Fahrzeugstörungen, Folgen aus Fahrzeugstörungen, Probleme bei der Zugbereitstellung). Die häufigsten Ursachen für Zugausfälle im Fernverkehr waren externe Gründe sowie Einflüsse durch Nachbarbahnen.

Zu den Fragen 16 bis 21:

- *Wie hat sich die Anzahl der täglich eingesetzten Railjet-Express-(RJX)-Verbindungen seit 2020 entwickelt?*
- *Aus welchen Gründen werden derzeit weniger RJX-Verbindungen angeboten?*
- *Aus welchen Strecken wurden RJX-Verbindungen reduziert oder ersetzt?*
- *In welchem Ausmaß wurden schnelle RJX-Verbindungen durch langsamere Zugtypen ersetzt?*
- *Welche Auswirkungen hat dies auf die durchschnittlichen Reisezeiten im Fernverkehr?*
- *Gibt es Pläne, die Anzahl der RJX-Verbindungen wieder zu erhöhen?*

Zwischen 2020 und 2025 verkehrten Railjet-Express-(RJX)-Züge ausschließlich im Stundentakt entlang der Weststrecke. Seit dem Fahrplanjahr 2026 wurde das Angebot um eine zweistündliche RJX-Verbindung zwischen Wien und Villach (teilweise darüber hinaus) auf der Südstrecke erweitert. Die Anzahl der täglichen RJX-Verbindungen wuchs von 73 im Jahr 2020 auf 81 in den Jahren 2021, 2022 und 2023. 2024 wurden 82 RJX-Verbindungen angeboten und 2025 79, seit 2026 werden 157 RJX-Verbindungen angeboten. Ein Rückgang ist daher nicht feststellbar, im Gegenteil wurde deutlich ausgebaut. Ein Ersatz von RJX-Verbindungen durch langsamere Zugtypen erfolgt grundsätzlich nicht. Das reduzierte Haltemuster und der Einsatz leistungsfähiger Fahrzeuge tragen wesentlich zur Minimierung der Reisezeiten im Fernverkehr bei.

Zu den Fragen 22 bis 25:

- *Welche Maßnahmen setzen die ÖBB zur Verbesserung der Pünktlichkeit im Nahverkehr?*
- *Welche Maßnahmen setzen die ÖBB zur Verbesserung der Pünktlichkeit im Fernverkehr?*
- *Welche Investitionen sind zur Reduktion von Verspätungen und Ausfällen geplant?*
- *Welche Rolle spielen Infrastrukturmodernisierungen bei der Verbesserung der Betriebsqualität?*

Im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG werden laufend gezielte Investitionen in Erhalt, Ausbau und Modernisierung des österreichischen Schienennetzes gesetzt, um die Pünktlichkeit zu erhöhen und Ausfälle nachhaltig zu reduzieren. Schwerpunkte bilden dabei der Ausbau leistungsfähiger Knoten und Strecken mit hoher Auslastung, Investitionen in moderne Signal- und Sicherungstechnik (insbesondere ETCS), die Erneuerung von Gleis- und Oberleitungsanlagen sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Anlagenverfügbarkeit und -resilienz. Ergänzend werden durch den Ausbau von zusätzlichen Überholgleisen für den Güterverkehr sowie durch die Optimierung von Betriebsabläufen die Robustheit des Fahrplans und die Störungsresistenz des Gesamtsystems weiter verbessert.

Zur Verbesserung der Pünktlichkeit im Nahverkehr wurden insbesondere in der Ostregion im Rahmen einer Taskforce für die Schnellbahn, gezielte Maßnahmen wie in etwa der dispositive Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge, Anpassungen der Umlaufplanung zur Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit, die prioritäre Instandsetzung beschädigter Infrastrukturanlagen sowie die operative Stabilisierung besonders belasteter Linien umgesetzt. Parallel dazu wird durch das laufende Beschaffungs- und Modernisierungsprogramm die strukturelle Verbesserung weiter vorangetrieben. In der Ostregion ist insbesondere die schrittweise Inbetriebnahme von

über 40 neuen Cityjet-Doppelstockzügen ab Sommer 2026 vorgesehen, wodurch zusätzliche Kapazitäten geschaffen und die Betriebsstabilität nachhaltig erhöht werden sollen.

Für den Fernverkehr wurden Taskforces für die West- und Südstrecke eingerichtet, um die Zugbereitstellung am Wiener Hauptbahnhof zu verbessern, die Trennung („Brechen“) von durchgebundenen Verkehren aus Prag in Wien zu prüfen, um dadurch externe Verspätungseinflüsse zu reduzieren, um sich mit internationalen Partnerbahnen abzustimmen, etwa zur früheren Ankunft von Zügen aus Slowenien in Spielfeld-Straß zur Stabilisierung der Umläufe sowie um den Fahrplan auf der Weststrecke auf Grund von Bauarbeiten im deutschen Korridor anzupassen und somit insgesamt zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit beizutragen.

Zu Frage 26:

- *Welche Maßnahmen werden zur Verbesserung der Einsatzplanung von Personal und Rollmaterial gesetzt?*

Zur gezielten Weiterentwicklung der Einsatzplanung wurde im Infrastruktur-Instandhaltungsbereich mit der Einführung von Instandhaltungskoordinator:innen an allen Anlagenservicecentern (operative Standorte) eine wichtige organisatorische Maßnahme umgesetzt. Diese Funktion stellt eine organisatorische Erweiterung des Instandhaltungsmanagements dar und stärkt die operative Koordination auf der ausführenden Ebene über alle Fachlinien hinweg.

Im Bereich des Rollmaterials werden insbesondere die Fahrzeugumläufe weiter stabilisiert und stärker nach Linien getrennt geplant. So ist vorgesehen, Fahrzeugumläufe auf besonders belasteten Relationen klarer voneinander zu trennen, um Verspätungsübertragungen zwischen einzelnen Strecken zu reduzieren. Zudem wird auf linientreue Führung mit möglichst einheitlichen Fahrzeugtypen gesetzt, um die Planbarkeit und Verfügbarkeit der Fahrzeuge zu verbessern. Auch im Bereich der Zugbereitstellung werden gezielte Verbesserungen umgesetzt. Dazu zählt etwa die Bereitstellung zusätzlicher Reservegarnituren, unter anderem in Wien Hauptbahnhof und Salzburg, um bei kurzfristigen Störungen rascher reagieren zu können.

Im Personalbereich stellen der laufende Generationswechsel, gezielte Ausbildungsoffensiven sowie eine bedarfsgerechte Personalplanung zentrale Maßnahmen dar. Der vorhandene Personalstand wird laufend an die betrieblichen Erfordernisse angepasst. Gleichzeitig wird durch zusätzliche Ausbildung und Qualifizierung sichergestellt, dass der Personalbedarf im Fahrdienst, in der Instandhaltung und im technischen Bereich auch künftig gedeckt werden kann.

Zu Frage 27:

- *Welche Bedeutung kommt der Digitalisierung und dem Einsatz moderner Leitsysteme zu?*

Mit dem Projekt Digitaler Bahnbetrieb optimiert die ÖBB-Infrastruktur AG die Zugsteuerung wesentlich. Es werden Trassenkonstruktionssysteme zur präzisen Trassenplanung entwickelt. Durch moderne Zugvorbereitungssysteme werden Abläufe im Verschub digitalisiert. Die Digitalisierung betrieblicher Prozesse verbessert den Bahnbetrieb durch systemische Unterstützung. Die Adaptive Zuglenkung optimiert die Betriebsführung durch automatisierte

Empfehlungen zu den Triebfahrzeugen. Die App infraDOAS stellt Triebfahrzeugführer:innen fahrtrelevante Informationen bereit. Ziel ist eine höhere Effizienz, Sicherheit und Pünktlichkeit. Im Zuge der Weiterentwicklung der Betriebsführung werden die Leitstellen gezielt digitalisiert, moderne Leitsysteme eingeführt und ein übergeordnetes Fernsteuerkonzept umgesetzt, um zentrale Anlagen und Betriebsprozesse standortübergreifend zu überwachen und zu steuern sowie den Zug und Infrastrukturbetrieb auch bei steigender technischer und organisatorischer Komplexität sicher, stabil und effizient führen zu können.

Zu Frage 28:

- *Welche Investitionen sind in neue Zugarnituren vorgesehen?*

Bis 2030 werden insgesamt rund 6,1 Milliarden Euro in neue Zugarnituren sowie in die Modernisierung bestehender Fahrzeuge investiert. Für das Jahr 2026 ist die Inbetriebnahme von insgesamt 84 neuen Zügen vorgesehen. Darunter befinden sich 45 Cityjet-Doppelstockzüge, die insbesondere im Nahverkehr zum Einsatz kommen und dort zu einer deutlichen Kapazitätsausweitung beitragen.

Zu den Fragen 30 und 31:

- *Welche konkreten Schritte setzt das Bundesministerium zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der ÖBB?*
- *Wie unterstützt das Ressort die ÖBB im Wettbewerb mit privaten Anbietern wie der Westbahn?*

Die Marktbedingungen sind im Eisenbahnrecht klar geregelt. Mein Ressort greift in den Wettbewerb zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht ein. Die Schienen-Control-Kommission achtet als unabhängige Regulatorin des Schienenverkehrs in Österreich auf die Einhaltung der Wettbewerbsbedingungen.

Zu Frage 33:

- *Welche strategischen Maßnahmen sind geplant, um die Attraktivität des österreichischen Bahnverkehrs langfristig zu sichern?*

Das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur sowie die ÖBB-Infrastruktur AG verfolgen konsequent das Ziel, das österreichische Bahnsystem im Sinne der Fahrgäste und Güterverkehrskund:innen kontinuierlich weiterzuentwickeln. Ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsangebot bildet dabei das Rückgrat einer zukunftsfähigen, nachhaltigen und sozial gerechten Mobilität. Der Schienenverkehr nimmt in diesem Zusammenhang eine zentrale Rolle ein, sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr.

Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene setzt der Bund auf eine Vielzahl gezielter Maßnahmen. Dazu zählen umfassende Investitionen in die Schieneninfrastruktur der ÖBB, etwa durch die Umsetzung bedeutender Großprojekte wie der Koralmbahn sowie des Semmering- und Brennerbasistunnels oder den Ausbau güterzuglanger Überholgleise über den ÖBB-Rahmenplan. Das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur verfügt zudem mit dem Klimaticket Österreich über ein preislich attraktives tarifliches Angebot und fördert auch regionale Klimatickets, damit die Inanspruchnahme des Angebotes weiter forciert wird.

Zu den Fragen 34 bis 37:

- *Warum werden weniger RJX-Züge eingesetzt auf der Strecke Wien-Villach?*
- *Warum fährt der RJX-Zug auf der Strecke Wien-Villach mehr Bahnhöfe an und braucht somit länger?*
  - a. *Wie lange ist die durchschnittliche Fahrtdauer für die Strecke Wien-Villach der RJ- und RJX-Züge?*
- *Wie viele Zugausfälle gab es seit der Eröffnung der Koralmbahn auf der Strecke Wien-Villach?*
  - a. *Wie viele Zugausfälle entfielen in diesem Zeitraum auf den Nahverkehr?*
  - b. *Wie viele Zugausfälle entfielen in diesem Zeitraum auf den Fernverkehr?*
  - c. *Wie hoch war der prozentuale Anteil der Zugausfälle im Nahverkehr?*
  - d. *Wie hoch war der prozentuale Anteil der Zugausfälle im Fernverkehr?*
  - e. *Was waren die häufigsten Ursachen für Zugausfälle im Nahverkehr?*
  - f. *Was waren die häufigsten Ursachen für Zugausfälle im Fernverkehr?*
- *Wie viele Züge waren seit der Eröffnung Koralmbahn auf der Strecke Wien-Villach verspätet?*
  - a. *Wie viele Zugverspätungen entfielen in diesem Zeitraum auf den Nahverkehr?*
  - b. *Wie viele Zugverspätungen entfielen in diesem Zeitraum auf den Fernverkehr?*
  - c. *Wie hoch war der prozentuale Anteil der Zugverspätungen im Nahverkehr?*
  - d. *Wie hoch war der prozentuale Anteil der Zugverspätungen im Fernverkehr?*
  - e. *Was waren die häufigsten Ursachen für Zugverspätungen im Nahverkehr?*
  - f. *Was waren die häufigsten Ursachen für Zugverspätungen im Fernverkehr?*

Seit der Inbetriebnahme der Koralmbahn verkehren erstmals RJX-Züge auf der Südstrecke zwischen Wien und Villach. Zuvor bestand auf dieser Relation kein entsprechendes Angebot. Das Haltemuster der RJX-Züge auf der Strecke Wien–Villach wurde im Rahmen des integrierten Taktfahrplans unter Berücksichtigung infrastruktureller Rahmenbedingungen in Abstimmung mit der SCHIG festgelegt. Im Vergleich zum bisherigen Fernverkehr auf dieser Strecke bedienen RJX-Züge jedoch weniger Zwischenhalte; der RJX bedient 4 Zwischenhalte zwischen Wien Hauptbahnhof und Villach und der RJ bedient 11 Zwischenhalte auf derselben Relation.

Im Zeitraum von 14. Dezember 2025 bis 30. April 2026 wurden auf der Südstrecke insgesamt rund 240 Ausfälle im Fernverkehr verzeichnet. Nicht alle Teilausfälle betrafen dabei die Strecke Graz–Villach beziehungsweise den Koralmtunnel. Mangels Relevanz der Kennzahl wird die Anzahl verspäteter Züge nicht ermittelt. Die Pünktlichkeit im 1. Quartal 2026 betrug prozentual 95,4 %.

Häufigste Ursachen für Verspätungen bei RJX-Takt sind zu 35 % Nachbarbahnen, zu 30 % EVU-Themen (primär Zugbereitstellung, Fahrzeugstörungen), zu 15 % INFRA-Themen (primär Anlagenstörungen, Bauarbeiten) und zu 10 % externe Einflüsse.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

