

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: 2026-0.473.002

31. Juli 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 02. Juni 2026 unter der **Nr. 6224/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „ÖBB-Chaos im Fernverkehr: Räumung eines überfüllten Railjets in Wien-Meidling“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4, 29, 34, 36 und 41:

- *Ist Ihrem Ressort der Vorfall vom 30. April 2026 betreffend einen überfüllten ÖBB-Railjet in Wien-Meidling bekannt?*
- *Um welchen konkreten Zug handelte es sich nach Kenntnis des Ressorts hinsichtlich Zugnummer, Relation, planmäßiger Abfahrtszeit und planmäßiger Ankunftszeit?*
- *War die konkrete Zugleistung Teil eines gemeinwirtschaftlich bestellten Verkehrsangebots des Bundes?*
 - a. *Wenn ja, auf welcher vertraglichen Grundlage wurde diese Zugleistung erbracht?*
 - b. *Wenn nein, auf welcher Grundlage wurde diese Fernverkehrsleistung erbracht?*
- *Trifft es nach Kenntnis des Ressorts zu, dass der betroffene Zug mit reduzierter Wagenanzahl bzw. verringerter Garnitur geführt wurde?*
 - a. *Wenn ja, aus welchem konkreten Grund wurde der Zug mit reduzierter Kapazität geführt?*
- *Wurde geprüft, ob ein zusätzlicher Ersatzzug, Verstärkerzug oder eine andere Garnitur eingesetzt werden hätte können?*
 - a. *Wenn ja, warum wurde keine zusätzliche Kapazität bereitgestellt?*
 - b. *Wenn nein, warum wurde eine solche Maßnahme nicht geprüft?*
- *Welche Schlüsse zieht Ihr Ressort aus dem konkreten Vorfall?*
- *Welche konkreten Maßnahmen wird das Ressort gegenüber der ÖBB-Personenverkehr AG setzen, um vergleichbare Vorfälle künftig zu vermeiden?*

- *Welche Konsequenzen zieht Ihr Ressort aus dem Umstand, dass Fahrgäste eines fahrplanmäßig angebotenen Fernverkehrszuges den Zug aufgrund einer Überfüllung verlassen mussten?*

Meinem Ressort ist der genannte Vorfall aus Medienberichten bekannt.

Betroffen waren die Züge RJX 166 und RJX 566, die im Regelfall im Abschnitt zwischen Wien Hauptbahnhof und Feldkirch in Doppeltraktion verkehren. Die für RJX 566 vorgesehene Garnitur konnte aufgrund zweier Stellwerksstörungen in den Nacht- bzw. Morgenstunden des 30. April 2026 in Wolfurt und St. Anton am Arlberg nicht rechtzeitig bereitgestellt werden und stand kein alternatives Wagenmaterial zur Verfügung. Daher bestand am 30. April 2026 im Bahnhof Wien Meidling der betreffende Zug nur aus einer Garnitur.

Im Abschnitt zwischen Flughafen Wien bzw. Wien Hauptbahnhof und Salzburg Hauptbahnhof handelt es sich um eine eigenwirtschaftliche Fernverkehrsleistung der ÖBB-Personenverkehr AG (ÖBB-PV AG). Zwischen Salzburg Hauptbahnhof und Feldkirch bzw. Buchs SG handelt es sich um eine gemeinwirtschaftlich bestellte Leistung auf Grundlage des Verkehrsdienstevertrags Fernverkehr.

Aus dem konkreten Vorfall wird abgeleitet, dass bei außergewöhnlichen infrastrukturellen Störungen mit großräumigen Auswirkungen trotz bestehender Planungs- und Dispositionsmechanismen temporäre Kapazitätsengpässe im Fernverkehr auftreten können, deren vollständige Vermeidung de facto nicht möglich ist.

Zu den Fragen 5 bis 7, 16, 23 bis 28, 30 bis 33, 44, 45, 47 und 55

- *Welche Wagenanzahl bzw. Sitzplatzkapazität war für diesen Zug ursprünglich vorgesehen?*
- *Mit welcher tatsächlichen Wagenanzahl bzw. Sitzplatzkapazität wurde der Zug geführt?*
- *Wann war den ÖBB bzw. der ÖBB-Personenverkehr AG bekannt, dass der Zug nicht in der ursprünglich vorgesehenen Kapazität geführt werden kann?*
- *Wurde die Polizei durch ÖBB-Mitarbeiter beigezogen?*
 - a. *Wenn ja, aus welchem konkreten Grund wurde die Beiziehung der Polizei als erforderlich angesehen?*
- *Welche Ersatzmaßnahmen wurden den betroffenen Fahrgästen konkret angeboten?*
- *Wurden den betroffenen Fahrgästen alternative Zugverbindungen angeboten?*
- *Wurden den betroffenen Fahrgästen Entschädigungen, Gutscheine oder sonstige Ausgleichsleistungen angeboten?*
 - a. *Wenn ja, in welcher Höhe und auf welcher rechtlichen oder tariflichen Grundlage?*
- *Wurden Fahrgäste bereits vor dem Zustieg über die reduzierte Wagenanzahl bzw. verringerte Garnitur informiert?*
 - a. *Wenn ja, über welche Kanäle erfolgte diese Information?*
- *War in der ÖBB-App, auf der ÖBB-Website oder auf anderen digitalen Informationskanälen ersichtlich, dass der Zug mit reduzierter Wagenanzahl geführt wird?*
 - a. *Wenn ja, ab welchem Zeitpunkt war diese Information abrufbar?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Welche Maßnahmen setzen die ÖBB bzw. die ÖBB-Personenverkehr AG, um bei kurzfristig reduzierter Garnitur zusätzliche Kapazitäten bereitzustellen?*

- *Wie oft kam es in den Jahren 2023, 2024, 2025 und bisher 2026 bei ÖBB-Fernverkehrszügen zu Fahrten mit reduzierter Wagenanzahl?*
- *Wie oft kam es in den Jahren 2023, 2024, 2025 und bisher 2026 zu Überfüllungen von ÖBB-Fernverkehrszügen, bei denen Fahrgäste nicht mitgenommen werden konnten? (Bitte um Aufschlüsselung nach Jahr)*
- *Wie oft musste in den Jahren 2023, 2024, 2025 und bisher 2026 die Polizei wegen überfüllter ÖBB-Züge beigezogen werden? (Bitte um Aufschlüsselung nach Jahr)*
- *Auf welchen Linien bzw. Relationen traten solche Vorfälle besonders häufig auf?*
- *Wie häufig kam es in den Jahren 2023, 2024, 2025 und bisher 2026 dazu, dass reservierte Sitzplätze aufgrund reduzierter Wagenanzahl oder geänderter Garnitur tatsächlich nicht zur Verfügung standen? (Bitte um Aufschlüsselung nach Jahr)*
- *Welche Ansprüche haben Fahrgäste nach Kenntnis des Ressorts, wenn ein reservierter Sitzplatz wegen fehlender Wagen oder geänderter Garnitur entfällt?*
- *Welche Maßnahmen setzen die ÖBB, um zu verhindern, dass Sitzplatzreservierungen bei kurzfristig reduzierter Garnitur ins Leere gehen?*
- *Welche konkreten Maßnahmen werden gesetzt, um Zeit, Personal und finanzielle Ressourcen vorrangig in die Einhaltung eines stabilen, verlässlichen und kapazitätsmäßig ausreichenden Fahrplanangebots zu lenken?*

Die vorliegenden Fragen betreffen ausschließlich operative Angelegenheiten des Unternehmens bzw. Handlungen von Gesellschaftsorganen und keinen in den Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) fallenden Gegenstand der Vollziehung.

Zu Frage 8:

- *Wurde das Ressort über die reduzierte Wagenanzahl bzw. verringerte Garnitur informiert?*
 - a. *Wenn ja, wann, durch wen und in welcher Form?*

Derartige betriebliche Entscheidungen werden der ÖBB-PV AG getroffen und sind meinem Ressort nicht mitzuteilen.

Zu den Fragen 9 bis 15, 17 bis 19:

- *Wie viele Fahrgäste befanden sich nach Kenntnis des Ressorts zum Zeitpunkt des Vorfalls im genannten Zug?*
- *Wie viele Fahrgäste mussten den Zug in Wien-Meidling verlassen?*
- *Wie viele der betroffenen Fahrgäste verfügten nach Kenntnis des Ressorts über ein gültiges Ticket?*
- *Wie viele der betroffenen Fahrgäste verfügten nach Kenntnis des Ressorts über eine Sitzplatzreservierung?*
- *Nach welchen Kriterien wurde entschieden, welche Fahrgäste den Zug verlassen mussten?*
- *Wer traf die Entscheidung, den Zug in Wien-Meidling anzuhalten und Maßnahmen zur Reduktion der Fahrgastanzahl zu setzen?*
- *Auf welcher rechtlichen, tariflichen oder betrieblichen Grundlage erfolgte die Aufforderung an Fahrgäste, den Zug zu verlassen?*
- *Welche sicherheitsrelevanten Umstände lagen konkret vor, die eine Weiterfahrt in der damaligen Besetzung unmöglich oder unzulässig machten?*
- *Waren Fluchtwege, Einstiegsbereiche, Türen oder sonstige sicherheitsrelevante Bereiche im Zug blockiert?*

- *Welche internen Vorschriften, Richtlinien oder betrieblichen Regelwerke der ÖBB regeln den Umgang mit überfüllten Fernverkehrszügen?*

Nach den mir vorliegenden Informationen befanden sich rund 700 Fahrgäste im Zug und rund 100 Fahrgäste verließen den Zug in Wien Meidling. Ich möchte weiters darauf hinweisen, dass auch Fragen der Fahrscheinkontrolle und Sitzplatzreservierungen nicht in die Vollziehung des BMIMI fallen.

Zu den Fragen 20 bis 22:

- *Welche Vorgaben bestehen seitens des Ressorts oder im Rahmen einschlägiger Verkehrsdiensteverträge zur Kapazitätsbereitstellung im Fernverkehr?*
- *Gibt es im gemeinwirtschaftlich bestellten Fernverkehr vertraglich definierte Qualitätskriterien zur Kapazität, Pünktlichkeit, Fahrgastinformation und Ersatzmaßnahmen?*
 - a. *Wenn ja, welche Sanktionen, Pönalen oder sonstigen Konsequenzen sind vorgesehen, wenn solche Qualitätskriterien nicht eingehalten werden?*
- *Wurde im gegenständlichen Fall geprüft, ob vertragliche Qualitäts-Leistungsvorgaben verletzt wurden?*
 - a. *Wenn ja, mit welchem Ergebnis?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Für gemeinwirtschaftlich bestellte Fernverkehrsleistungen sind die geschuldeten Leistungen einschließlich der Kapazitäts- und Qualitätsvorgaben im jeweiligen Verkehrsdienstvertrag geregelt. Jede Zugfahrt wird hinsichtlich der erbrachten Sitzplatzkapazität geprüft. Bei Unterschreitung der vereinbarten Kapazität kommt es zu einer Kürzung des Bestellerentgelts. Für eigenwirtschaftliche Fernverkehrsleistungen bestehen keine derartigen Vorgaben des Bundes.

Im gegenständlichen Fall führt die Führung als Einfachgarnitur im gemeinwirtschaftlichen Abschnitt zwischen Salzburg Hauptbahnhof und Buchs SG zu einem Abzug beim Bestellerentgelt. Darüber hinaus trägt die ÖBB-PV AG Erlösausfälle, Erstattungen sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit Fahrgastrechten und Unterstützungsleistungen.

Zu den Fragen 35, 37 bis 39 sowie 42 und 43:

- *Sieht das Ressort Handlungsbedarf hinsichtlich Kapazitätsplanung, Reservierungsmanagement und Fahrgastinformation im ÖBB-Fernverkehr?*
- *Wird Ihr Ressort prüfen, ob bei stark nachgefragten Fernverkehrsverbindungen zusätzliche Kapazitätsreserven vorzusehen sind?*
- *Wird Ihr Ressort prüfen, ob bei reduzierter Wagenanzahl eine frühzeitige und verpflichtende Information der Fahrgäste vorzusehen ist?*
- *Wird Ihr Ressort prüfen, ob bei bestimmten stark ausgelasteten Fernverkehrszügen ein angepasstes Reservierungs- oder Zutrittsmanagement erforderlich ist?*
- *Trifft es zu, dass die ÖBB Fahrgäste im Fernverkehr regelmäßig zur Sitzplatzreservierung auffordern bzw. eine solche empfehlen?*
- *Welche rechtliche, tarifliche und praktische Bedeutung hat eine Sitzplatzreservierung, wenn ein Zug kurzfristig mit reduzierter Wagenanzahl geführt wird und der konkret reservierte Sitzplatz dadurch nicht mehr vorhanden ist?*

Mein Ressort sieht eine kontinuierliche Weiterentwicklung der bestellten gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen als wesentlich an. Bei gemeinwirtschaftlichen Fernverkehrsverbindungen analysieren die Besteller regelmäßig die Auslastung der einzelnen

Züge und bestellen ggf. zusätzliche Kapazitäten. Im Überlastungsfall werden Fahrgäste mit Sitzplatzreservierung vorrangig berücksichtigt. Ist eine Beförderung dennoch nicht möglich oder kommt es zu einer erheblich verspäteten Ankunft am Zielort, gelten die gesetzlichen Fahrgastrechte sowie die einschlägigen Beförderungsbedingungen. Fuhrparkplanung, Reservierungsmanagement und Umsetzung der Fahrgastinformation betreffen operative Angelegenheiten der ÖBB und keinen Gegenstand der Vollziehung des BMIMI.

Zu Frage 40:

- *Wie stellt das Ressort sicher, dass gemeinwirtschaftlich bestellte Verkehrsleistungen im Fernverkehr mit einer dem erwartbaren Bedarf angemessenen Kapazität erbracht werden?*

Durch eine regelmäßige Analyse der Auslastung der einzelnen Züge und ggf. die Bestellung zusätzlicher Kapazitäten wird sichergestellt, dass gemeinwirtschaftlich bestellte Verkehrsleistungen im Fernverkehr mit einer dem erwartbaren Bedarf angemessenen Kapazität erbracht werden.

Zu Frage 46:

- *Welche Informationspflichten bestehen gegenüber Fahrgästen, wenn bekannt ist, dass reservierte Sitzplätze aufgrund einer geänderten oder reduzierten Garnitur nicht verfügbar sein werden?*

Es bestehen die Informationspflichten nach Art. 9 iVm Anhang II der VO (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

Zu Frage 48:

- *Teilt das Ressort die Einschätzung, dass Sitzplatzreservierungen mangelnde Kapazitätsbereitstellung, reduzierte Wagenanzahl oder fehlende betriebliche Stabilität nicht kompensieren können?*

Sitzplatzreservierungen sind ein wichtiges Instrument zur Lenkung und Planbarkeit der Nachfrage. Sie ersetzen jedoch nicht die erforderliche Kapazitäts- und Fahrzeugplanung.

Zu den Fragen 49 bis 52:

- *Welche Werbe-, Marketing- oder Informationskampagnen der ÖBB, des Bundes oder bundesnaher Stellen zum Umstieg auf die Schiene wurden in den Jahren 2023, 2024, 2025 und bisher 2026 durchgeführt? (Bitte um Aufschlüsselung nach Jahr)*
- *Welche Schnupperaktionen, Testaktionen oder sonstigen Werbemaßnahmen im Zusammenhang mit dem Klimaticket wurden in den Jahren 2023, 2024, 2025 und bisher 2026 durchgeführt? (Bitte um Aufschlüsselung nach Jahr)*
- *Welche Kosten sind für die in den Fragen 49 und 50 genannten Maßnahmen jeweils angefallen?*
- *Aus welchen Budgets wurden diese Maßnahmen jeweils finanziert?*

Kampagnen der ÖBB betreffen ausschließlich operative Angelegenheiten des Unternehmens und fallen nicht in die Vollziehung des BMIMI. Hinsichtlich der Werbe-, Marketing- und Informationsmaßnahmen des Bundes darf ich auf meine Beantwortungen der quartalsweise wiederkehrenden parlamentarischen Anfragen Nr. 14777/J, Nr. 15495/J, Nr. 16457/J,

Nr. 17164/J, Nr. 18257/J, Nr. 19144/J, Nr. 4288/J-BR/2024, Nr. 825/, Nr. 813/J, Nr. 1267/J, Nr. 2987/J, Nr. 3673/J, Nr. 4502/J, Nr. 5704/J, Nr. 6554/J betreffend „Werbe- und PR-Ausgaben“ bzw. „Transparenz bei PR- und Werbeausgaben“ verweisen.

Zu Frage 53:

- *Wie stellt das Ressort sicher, dass Werbeaktionen für den Umstieg auf die Schiene nicht zu zusätzlicher Nachfrage führen, ohne dass zugleich ausreichende Kapazitäten im Bahnverkehr bereitgestellt werden?*

Die Auslastung der Fernverkehrszüge wird laufend beobachtet und analysiert. Die überwiegende Mehrheit der ÖBB-Fernverkehrszüge weist im Jahresdurchschnitt eine moderate Auslastung auf. Darüber hinaus erfolgten in den letzten Jahren sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr erhebliche Angebotsausweitungen und damit merkliche Kapazitätssteigerungen.

Zu Frage 54:

- *Teilt Ihr Ressort die Einschätzung, dass bei wiederkehrenden Problemen mit Kapazitätsbereitstellung, Wagenverfügbarkeit, Fahrplanstabilität und Überfüllung vorrangig in die Verlässlichkeit des Angebots investiert werden sollte, bevor zusätzliche Nachfrage durch Werbe- und Schnupperaktionen erzeugt wird?*

Die Verlässlichkeit, Stabilität und ausreichende Kapazität des Angebots haben hohe Priorität. Marketing- und Informationsmaßnahmen müssen daher im Einklang mit den verfügbaren Kapazitäten und der betrieblichen Leistungsfähigkeit stehen.

Gleichzeitig ist festzuhalten, dass die Bewerbung des öffentlichen Verkehrs ein wichtiges Instrument zur Stärkung klimaneutraler Mobilität ist. Entscheidend ist eine abgestimmte Vorgehensweise, bei der Angebotsqualität, Kapazitätsplanung und Nachfrageentwicklung gemeinsam betrachtet werden.

Zu Frage 56:

- *Welche Kennzahlen verwendet Ihr Ressort, um zu beurteilen, ob die Angebotsqualität im ÖBB-Fernverkehr mit der Bewerbung des Umstiegs auf die Schiene Schritt hält?*

Wesentliche Kennzahlen im Schienenpersonenfernverkehr sind Angebotskilometer, angebotene Sitzplatzkilometer, Fahrgastzahlen, Personenkilometer sowie die Auslastung der Züge. Die Auslastung der Fernverkehrszüge wird laufend gemessen.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

