

## ANFRAGE

des Abgeordneten Dipl.-Ing. Gerhard Deimek  
an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur  
betreffend **ÖBB-Chaos im Fernverkehr: Räumung eines überfüllten Railjets in Wien-Meidling**

Medienberichten zufolge kam es am 30. April 2026 bei einem Railjet der ÖBB in Wien-Meidling zu einem Polizeieinsatz, nachdem der Zug stark überfüllt gewesen sein soll. Nach der Berichterstattung konnten nicht alle Fahrgäste sicher befördert werden. In diesem Zusammenhang wurde auch berichtet, dass der Zug mit reduzierter Wagenanzahl bzw. verringerter Garnitur unterwegs gewesen sein soll.<sup>1</sup>

Damit stellen sich nicht nur Fragen zum Verhalten einzelner Fahrgäste oder zu fehlenden Sitzplatzreservierungen. Zu klären ist vielmehr auch, welche betrieblichen, organisatorischen und vertraglichen Vorkehrungen zur Kapazitätsbereitstellung auf stark nachgefragten Fernverkehrsverbindungen getroffen wurden.

Sicherheit hat selbstverständlich Vorrang. Wenn eine gesicherte Mitfahrt nicht mehr gewährleistet ist, muss das Eisenbahnunternehmen entsprechende Maßnahmen setzen. Die vorgelagerte Frage bleibt jedoch, warum ein stark nachgefragter Fernverkehrszug mutmaßlich mit reduzierter Kapazität geführt wurde, wann dieser Umstand bekannt war, welche Ersatzmaßnahmen geprüft wurden und wie Fahrgäste darüber informiert wurden.

Besonders bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass die ÖBB Fahrgäste im Fernverkehr regelmäßig zur Sitzplatzreservierung auffordern bzw. diese empfehlen.<sup>2</sup> Gerade bei einer kurzfristig reduzierten Garnitur kann eine Reservierung jedoch ins Leere gehen, wenn der konkret reservierte Sitzplatz aufgrund des fehlenden Wagens tatsächlich nicht mehr vorhanden ist. Der gegenständliche Vorfall zeigt daher, dass selbst eine Sitzplatzreservierung strukturelle Qualitätsmängel bei Kapazitätsplanung, Wagenbereitstellung und betrieblicher Stabilität nicht kompensieren kann.

Wenn ein Unternehmen Fahrgästen die Reservierung empfiehlt, zugleich aber bei reduzierter Wagenanzahl reservierte Plätze faktisch entfallen können, stellen sich Fragen nach der Verlässlichkeit des Reservierungssystems, nach der Fahrgastinformation und nach den konkreten Ansprüchen betroffener Fahrgäste. Dies gilt umso mehr, wenn Fahrgäste mit gültigem Ticket und gegebenenfalls Reservierung dennoch mit erheblichen Einschränkungen konfrontiert sind.

Gerade angesichts steigender Fahrgastzahlen, der uneingeschränkten Bewerbung des Klimatickets und des politischen Anspruchs, mehr Menschen auf die Schiene zu bringen, ist eine verlässliche Kapazitätsplanung im Fernverkehr von zentraler Bedeutung. Sollte die konkrete Zugleistung Teil eines gemeinwirtschaftlich bestellten

---

<sup>1</sup> <https://wien.orf.at/stories/3352359/>  
<https://www.heute.at/s/zu-viele-fahrgaeste-wiener-polizei-muss-zug-raeumen-120189314>  
<https://www.nachrichten.at/panorama/chronik/polizei-musste-heillos-ueberfuellten-oebb-railjet-in-wien-raeumen;art58,4166313> (aufgerufen am 15.05.2026)

<sup>2</sup> <https://orf.at/stories/3413984/> (aufgerufen am 15.05.2026)

Verkehrsangebots gewesen sein, stellen sich darüber hinaus Fragen zur Einhaltung vertraglicher Qualitäts- und Leistungsvorgaben.

Vor diesem Hintergrund stellt sich auch die Frage, weshalb ÖBB und öffentliche Stellen weiterhin Werbeaktionen für den Umstieg auf die Schiene, Kampagnen zur Steigerung der Bahnnutzung oder Schnupperaktionen für das Klimaticket durchführen, wenn zugleich grundlegende Fragen der Kapazitätsbereitstellung, Fahrplanstabilität, Wagenverfügbarkeit und verlässlichen Leistungserbringung offen bleiben. Zu klären ist daher, ob Zeit, Personal und finanzielle Ressourcen nicht vorrangig in die Bereitstellung eines zuverlässigen, ausreichend dimensionierten und akkuraten Fahrplanangebots fließen sollten.

In diesem Zusammenhang richtet der unterfertigte Abgeordnete an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur nachstehende

### **Anfrage**

1. Ist Ihrem Ressort der Vorfall vom 30. April 2026 betreffend einen überfüllten ÖBB-Railjet in Wien-Meidling bekannt?
2. Um welchen konkreten Zug handelte es sich nach Kenntnis des Ressorts hinsichtlich Zugnummer, Relation, planmäßiger Abfahrtszeit und planmäßiger Ankunftszeit?
3. 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?
4. 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?
5. Welche Wagenanzahl bzw. Sitzplatzkapazität war für diesen Zug ursprünglich vorgesehen?
6. Mit welcher tatsächlichen Wagenanzahl bzw. Sitzplatzkapazität wurde der Zug geführt?
7. Wann war den ÖBB bzw. der ÖBB-Personenverkehr AG bekannt, dass der Zug nicht in der ursprünglich vorgesehenen Kapazität geführt werden kann?
8. Wurde das Ressort über die reduzierte Wagenanzahl bzw. verringerte Garnitur informiert?
  - a. Wenn ja, wann, durch wen und in welcher Form?
9. Wie viele Fahrgäste befanden sich nach Kenntnis des Ressorts zum Zeitpunkt des Vorfalls im genannten Zug?
10. Wie viele Fahrgäste mussten den Zug in Wien-Meidling verlassen?
11. Wie viele der betroffenen Fahrgäste verfügten nach Kenntnis des Ressorts über ein gültiges Ticket?
12. Wie viele der betroffenen Fahrgäste verfügten nach Kenntnis des Ressorts über eine Sitzplatzreservierung?
13. Nach welchen Kriterien wurde entschieden, welche Fahrgäste den Zug verlassen mussten?

14. Wer traf die Entscheidung, den Zug in Wien-Meidling anzuhalten und Maßnahmen zur Reduktion der Fahrgastanzahl zu setzen?
15. Auf welcher rechtlichen, tariflichen oder betrieblichen Grundlage erfolgte die Aufforderung an Fahrgäste, den Zug zu verlassen?
16. Wurde die Polizei durch ÖBB-Mitarbeiter beigezogen?
  - a. Wenn ja, aus welchem konkreten Grund wurde die Beiziehung der Polizei als erforderlich angesehen?
17. Welche sicherheitsrelevanten Umstände lagen konkret vor, die eine Weiterfahrt in der damaligen Besetzung unmöglich oder unzulässig machten?
18. Waren Fluchtwege, Einstiegsbereiche, Türen oder sonstige sicherheitsrelevante Bereiche im Zug blockiert?
19. Welche internen Vorschriften, Richtlinien oder betrieblichen Regelwerke der ÖBB regeln den Umgang mit überfüllten Fernverkehrszügen?
20. Welche Vorgaben bestehen seitens des Ressorts oder im Rahmen einschlägiger Verkehrsdienstverträge zur Kapazitätsbereitstellung im Fernverkehr?
21. 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?
22. Wurde im gegenständlichen Fall geprüft, ob vertragliche Qualitäts- oder Leistungsvorgaben verletzt wurden?
  - a. Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
  - b. Wenn nein, warum nicht?
23. Welche Ersatzmaßnahmen wurden den betroffenen Fahrgästen konkret angeboten?
24. Wurden den betroffenen Fahrgästen alternative Zugverbindungen angeboten?
25. Wurden den betroffenen Fahrgästen Entschädigungen, Gutscheine oder sonstige Ausgleichsleistungen angeboten?
  - a. Wenn ja, in welcher Höhe und auf welcher rechtlichen oder tariflichen Grundlage?
26. Wurden Fahrgäste bereits vor dem Zustieg über die reduzierte Wagenanzahl bzw. verringerte Garnitur informiert?
  - a. Wenn ja, über welche Kanäle erfolgte diese Information?
27. 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?
28. Welche Maßnahmen setzen die ÖBB bzw. die ÖBB-Personenverkehr AG, um bei kurzfristig reduzierter Garnitur zusätzliche Kapazitäten bereitzustellen?
29. 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?
30. Wie oft kam es in den Jahren 2023, 2024, 2025 und bisher 2026 bei ÖBB-Fernverkehrszügen zu Fahrten mit reduzierter Wagenanzahl?

31. 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)
32. 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)
33. Auf welchen Linien bzw. Relationen traten solche Vorfälle besonders häufig auf?
34. Welche Schlüsse zieht Ihr Ressort aus dem konkreten Vorfall?
35. Sieht das Ressort Handlungsbedarf hinsichtlich Kapazitätsplanung, Reservierungsmanagement und Fahrgastinformation im ÖBB-Fernverkehr?
36. Welche konkreten Maßnahmen wird das Ressort gegenüber der ÖBB-Personenverkehr AG setzen, um vergleichbare Vorfälle künftig zu vermeiden?
37. Wird Ihr Ressort prüfen, ob bei stark nachgefragten Fernverkehrsverbindungen zusätzliche Kapazitätsreserven vorzusehen sind?
38. Wird Ihr Ressort prüfen, ob bei reduzierter Wagenanzahl eine frühzeitige und verpflichtende Information der Fahrgäste vorzusehen ist?
39. Wird Ihr Ressort prüfen, ob bei bestimmten stark ausgelasteten Fernverkehrszügen ein angepasstes Reservierungs- oder Zutrittsmanagement erforderlich ist?
40. Wie stellt das Ressort sicher, dass gemeinwirtschaftlich bestellte Verkehrsleistungen im Fernverkehr mit einer dem erwartbaren Bedarf angemessenen Kapazität erbracht werden?
41. Welche Konsequenzen zieht Ihr Ressort aus dem Umstand, dass Fahrgäste eines fahrplanmäßig angebotenen Fernverkehrszuges den Zug aufgrund einer Überfüllung verlassen mussten?
42. Trifft es zu, dass die ÖBB Fahrgäste im Fernverkehr regelmäßig zur Sitzplatzreservierung auffordern bzw. eine solche empfehlen?
43. 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?
44. 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)
45. Welche Ansprüche haben Fahrgäste nach Kenntnis des Ressorts, wenn ein reservierter Sitzplatz wegen fehlender Wagen oder geänderter Garnitur entfällt?
46. Welche Informationspflichten bestehen gegenüber Fahrgästen, wenn bekannt ist, dass reservierte Sitzplätze aufgrund einer geänderten oder reduzierten Garnitur nicht verfügbar sein werden?
47. Welche Maßnahmen setzen die ÖBB, um zu verhindern, dass Sitzplatzreservierungen bei kurzfristig reduzierter Garnitur ins Leere gehen?
48. Teilt das Ressort die Einschätzung, dass Sitzplatzreservierungen mangelnde Kapazitätsbereitstellung, reduzierte Wagenanzahl oder fehlende betriebliche Stabilität nicht kompensieren können?
49. 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)

50. 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)
51. Welche Kosten sind für die in den Fragen 49 und 50 genannten Maßnahmen jeweils angefallen?
52. Aus welchen Budgets wurden diese Maßnahmen jeweils finanziert?
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?
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?
55. Welche konkreten Maßnahmen werden gesetzt, um Zeit, Personal und finanzielle Ressourcen vorrangig in die Einhaltung eines stabilen, verlässlichen und kapazitätsmäßig ausreichenden Fahrplanangebots zu lenken?
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?



Beyza Ricarda  
Juri