



Mag. Christian Neuwirth
Sprecher des Rechnungshofes
1030 Wien, Dampfschiffstraße 2
Tel.: +43 (1) 711 71 – 8435

Bluesky: @rhsprecher.bsky.social
Facebook/RechnungshofAT
neuwirth@rechnungshof.gv.at

Alte Züge länger am Gleis, neue stärker beansprucht: Ausfälle im Bahnverkehr stark gestiegen

Mehr Angebot, mehr Fahrgäste, mehr, aber zu wenig Züge – aber auch mehr Mängel: Der Rechnungshof prüfte die Angebots-, Flotten- und Personalplanung sowie die Qualität der Leistungserbringung und Finanzierung der ÖBB-Personenverkehr AG. In seinem heute veröffentlichten Bericht „Angebotsplanung ÖBB-Personenverkehr AG“ kritisiert er, dass das geplante Angebot vielfach nur dann bei den Fahrgästen ankam, wenn die Auslastung gering war. Die Zuverlässigkeit und Belastbarkeit der Fahrpläne litten in der Praxis unter den gestiegenen Auslandsverspätungen sowie der eingeschränkten Verfügbarkeit der Züge. Hinzu kamen Wartungsrückstände und Lieferausfälle bei den Zügen sowie Unwetterschäden. Die Pünktlichkeit erreichte mit 93,6 Prozent im Jahr 2024 den Tiefststand gegenüber dem Planwert von 95,8 Prozent. Der überprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2019 bis 2024. In der Prüfung wurden Anregungen aus dem Bürgerbeteiligungsverfahren des Rechnungshofes berücksichtigt.

Fahrgastzahlen: Anstieg um 27 Prozent in zehn Jahren

Die ÖBB-Personenverkehr AG hat die Aufgabe, Verkehrsdienstleistungen auf der Schiene im Auftrag des Bundes und der Länder abzuwickeln. Sie erweiterte im überprüften Zeitraum 2019 bis 2024 das geplante Verkehrsangebot um 19 Prozent von 103,61 Millionen Angebotskilometern auf 123,80 Millionen. Durchschnittlich fuhren über 5.000 Züge an Werktagen. Die Anzahl der Fahrgäste erhöhte sich im selben Zeitraum um zwölf Prozent von 266,6 Millionen auf 298,6 Millionen. In zehn Jahren, von 2014 bis 2024, stieg die Zahl der Fahrgäste um 27 Prozent.

Pünktlichkeit der Züge ging zurück, Totalausfälle von Zügen mehr als verfünffacht

In Sachen Pünktlichkeit, dem sogenannten Basisversprechen an die Kundinnen und Kunden, verfehlte die ÖBB-Personenverkehr AG die Zielwerte: 2024 waren

93,6 Prozent der Züge pünktlich, das Ziel war jedoch 95,8 Prozent Pünktlichkeit. Besonders stark waren die Zielabweichungen im Fernverkehr: 2024 sollte die Pünktlichkeit laut Plan 86,2 Prozent betragen, erreicht wurden 78,2 Prozent. Die Gründe dafür waren unter anderem: der sprunghafte Anstieg unpünktlicher Zugübergaben durch die Nachbarbahnen, Baustellen, überfüllte Züge, Fahrzeugstörungen oder externe Ursachen wie etwa Unwetter. Trotz Gegensteuerungsmaßnahmen rechnete die ÖBB-Personenverkehr AG im Fernverkehr erst mittelfristig bis 2030 damit, dass sich die Zuverlässigkeit nachhaltig bessert. Zur Unpünktlichkeit im Nahverkehr trug hauptsächlich die Wiener S-Bahn-Stammstrecke bei.

Ebenso verschlechterte sich die Qualität in den Bereichen Sauberkeit, Schadensfreiheit des Wagenmaterials sowie Fahrgastinformation. Lediglich im Beschwerdemanagement wurden die Vorgaben erreicht.

Der Rechnungshof bemängelt auch die Zunahme von Zugausfällen. Im überprüften Zeitraum hatten sich die Totalausfälle mehr als verfünffacht (plus 446 Prozent) – 2024 fielen 22.183 Züge aus. Personalbedingte Zugausfälle waren im Vergleich zur gesamten Anzahl der Zugfahrten gering: Im Jahr 2023 standen den mehr als 1,8 Millionen Zugfahrten der ÖBB-Personenverkehr AG 1.174 personalbedingte Zugausfälle gegenüber.

Angebot ausgeweitet, obwohl 80 Neufahrzeuge nicht geliefert wurden

Hinzu kommt: Im Jahr 2024 fehlten wegen Lieferausfällen und Lieferverzögerungen im Nah- und Regionalverkehr über 80 Neufahrzeuge gegenüber der ursprünglichen Planung aus dem Jahr 2019. Dennoch wurden die Angebotskilometer von 2019 bis 2024 stark ausgeweitet. Es mussten daher Altfahrzeuge viel länger eingesetzt werden. Da alte und neue Züge öfter fahren mussten, erhöhte sich im Zeitraum 2020 bis 2024 auch die Anzahl der Mängel an den Fahrzeugen um 50 Prozent von 160.000 auf 240.000.

Qualitätssicherungsprozess zu spät eingeleitet

Ab Mitte 2024 startete die ÖBB-Personenverkehr AG unter Beteiligung der ÖBB Holding AG und anderer Gesellschaften des ÖBB-Konzerns einen „Quality Gate“-Prozess, um die Mängel aufzuarbeiten. Nach Ansicht des Rechnungshofes wurde dieser Prozess aber deutlich zu spät eingeleitet und wird erst ab der Fahrplanperiode 2026 voll wirksam sein.

Reiseketten der Fahrgäste beeinträchtigt

Das in den Fahrplänen vorgesehene Angebot konnte die ÖBB-Personenverkehr AG in der betrieblichen Praxis vielfach nur in Schwachlastzeiten mit geringerem Fahrgastaufkommen in angemessener Qualität erbringen. Die Fahrgäste waren insbesondere ab 2022, nach Ende der COVID-19-Pandemie, vermehrt mit Verspätungen sowie abweichenden Zugbildungen, also wenn ein anderer Zugtyp als geplant eingesetzt wurde, beziehungsweise Zugausfällen konfrontiert. Das beeinträchtigte ihre Reiseketten und Reisequalität – etwa Erreichen von Anschlüssen – maßgeblich.

Angebotskürzungen in der Ostregion

Von Mitte Februar bis Ende April 2024 musste die ÖBB-Personenverkehr AG in der Ostregion das Leistungsvolumen um 1,9 Prozent reduzieren, weil zu wenige Fahrzeuge verfügbar waren. Die Folge: Auf S-Bahn-Linien in Wien und Umgebung mussten Züge in abweichender Zugbildung geführt werden oder fielen gänzlich aus. Planmäßige Fernverkehrszüge mussten mit Garnituren des Nah- und Regionalverkehrs – die wiederum im Nah- und Regionalverkehr fehlten – geführt werden.

Bessere Abstimmung bei Planung erforderlich

Angeichts der negativen Auswirkungen von Verspätungen und Zugausfällen auf die Fahrgäste empfiehlt der Rechnungshof, ein Angebot zu planen, das die Leistungsfähigkeit aller an der Leistungserbringung beteiligten Gesellschaften des ÖBB-Konzerns berücksichtigt.

Denn: Bei der Konzeption des Jahresfahrplans mussten unterschiedliche Punkte berücksichtigt werden, unter anderem: verfügbare Schieneninfrastruktur und Züge, internationale Zugverbindungen oder verkehrspolitische Überlegungen. Wie zuverlässig und resilient, also belastbar, der Fahrplan ist, basiert auf Planungsannahmen und berücksichtigt unter anderem Störeinflüsse. Diese sind beispielsweise: mangelnde Verfügbarkeit von Zügen oder verspätete Zugübergaben bei internationalen Verbindungen. Diese Störungen flossen bis 2024 mangels geeigneter Simulations- und Planungstools nur näherungsweise in den Planungsprozess ein.

Die zentrale Empfehlung: Das Angebot soll auf die tatsächliche Leistungsfähigkeit der Flotte abgestimmt werden, um die für die vereinbarte Qualität der Leistungserbringung notwendige Verfügbarkeit der Fahrzeuge sicherzustellen.