

AW: Neues ÖBB-Fahrplankonzept im Tiroler Oberland

Von: Hackl Belinda (HOLDING) (belinda.hackl@oebb.at)
An: redaktionsbuero_inderst@yahoo.de; andreas.matthae@oebb.at; johann.pluy@oebb.at; sabine.stock@pv.oebb.at; christoph.gasser-mair@oebb.at; buero.lr.zumtobel@tirol.gv.at; a.jug@vvt.at; info@vvt.at; kbm@bmimi.gv.at; presse@bmimi.gv.at; servicebuero@bmimi.gv.at
Cc: rahmana.memic@oebb.at; veronica.lackner@oebb.at
Datum: Montag, 13. April 2026 um 08:49 MESZ

Liebe Kathi,

ich sende dir mal wieder eine nette Mail von Herrn Inderst.
Im letzten Teil beruft er sich wieder auf IFG.

Bitte um deine Einschätzung – Danke dir

LG Belinda

Belinda Hackl
Assistentin des Vorstandsvorsitzenden

ÖBB-Holding AG
A-1100 Wien, Am Hauptbahnhof 2
Tel +43 5 1778 851 - 55002
Mobil +43 664 286 63 87
belinda.hackl@oebb.at
www.oebb.at

TLP yellow (recipients only)

Von: Markus Inderst <redaktionsbuero_inderst@yahoo.de>
Gesendet: Sonntag, 12. April 2026 21:07
An: Matthae Andreas (HOLDING) <Andreas.Matthae@oebb.at>; Pluy Johann (INFRA.Vorstand) <Johann.Pluy@oebb.at>; Stock Sabine (PV) <Sabine.Stock@pv.oebb.at>; Gasser-Mair Christoph (HOLDING) <Christoph.Gasser-Mair@oebb.at>; #Büro LR Zumtobel <buero.lr.zumtobel@tirol.gv.at>; Alexander Jug <a.jug@vvt.at>; Vvt Info <info@vvt.at>; kbm@bmimi.gv.at; presse@bmimi.gv.at; servicebuero@bmimi.gv.at
Cc: #Abt. Öffentlichkeitsarbeit <pr@tirol.gv.at>; rene.perktold@tt.com; tirol@kurier.at; tiroler@kronenzeitung.at; kraker@rechnungshof.gv.at; office@rechnungshof.gv.at; redaktion.telfs@rundschau.at; Presse - Verkehrsverbund Tirol <presse@vvt.at>; 'Martin Teißl' <martinteissl@gmx.at>; erwin.zangerl@ak-tirol.com
Betreff: Neues ÖBB-Fahrplankonzept im Tiroler Oberland

Sehr geehrte Damen und Herren!

Vor einiger Zeit wurde ich auf ein neues Phänomen im Tiroler Nahverkehr angesprochen. Es betrifft das im TT-Artikel angesprochene neue Fahrplankonzept:

<https://www.tt.com/artikel/30930538/neues-fahrplan-konzept-der-oebb-zug-laesst-kuenftig-bei-verspaetung-stopps-aus>

Gestern war ich selbst Betroffener, als mein Zug (S-Bahn ab Innsbruck 16:29 Uhr nach Telfs-Pfaffenhofen) die Haltestelle Flauring ohne Halt durchfahren hat!



Zugnummer
(z. B. "261", "RJX261")

(bei Nachtzügen bitte auswählen)

🔍 5130

<

Zuglauf von 5130 am 11.04.2026

Station	Ankunft	Verspätung	Abfahrt
● Jenbach Bahnhof			15:51
● Stans b.Schwaz Bahnst	15:55	pünktlich	15:55
● Schwaz Bahnhof	15:57	pünktlich	15:58
● Pill-Vomperbach Bahnst	16:01	pünktlich	16:01
● Terfens-Weer Bahnhof	16:04	pünktlich	16:04
● Fritzens-Wattens Bahnhof	16:07	pünktlich	16:08
● Volders-Baumkirchen Bahnst	16:10	-	16:10
● Hall in Tirol Bahnhof	16:14	13	16:14
● Hall in Tirol-Thaur Bahnst	16:16	14	16:17
● Rum b.Innsbruck Bahnst	16:18	14	16:19
● Innsbruck Messe Bahnst	16:22	13	16:22
● Innsbruck Hbf	16:25	13	16:29
● Innsbruck Westbahnhof	16:32	11	16:32
● Völs Bahnhof	16:36	11	16:36
● Kematen in Tirol Bahnhof	16:39	11	16:39
● Zirl Bahnhof	16:42	11	16:43

● Inzing in Tirol Bahnst	16:45	Ausfall	16:45
● Hatting in Tirol Bahnst	16:47	Ausfall	16:48
● Flurling Bahnhof	16:50	Ausfall	16:51
● Oberhofen im Inntal Bahnst	16:53	Ausfall	16:54
● Telfs-Pfaffenhofen Bahnhof	16:56	4	

Da ich weder das Konzept kenne, und selbst meine Recherchen danach keinen Internetfund offenbarten, erlaube ich mir, die kundenfeindliche Vorgangsweise zu hinterfragen:

- 1) Wie sieht dieses Fahrplankonzept aus?
- 2) Wo ist dieses publiziert?
- 3) Auf wessen Anordnung basiert dieses Konzept?
- 4) Wurden die Besteller (Land Tirol und/oder VVT) informiert? Haben diese das Konzept auch für gut geheißen oder gar bewilligt?
- 5) Falls bei 4) nein, wie lautet die Argumentation der Bestellerorganisationen?
- 6) Wie wird dieses Konzept betrieblich nach der aktuellen Vorschriftenlage angeordnet?
- 7) Auf welcher Rechtsgrundlage gründet sich das Fahrplankonzept, daß sowohl der ÖBB Infrastruktur AG und/oder/bzw. ÖBB PV AG gestattet, die Haltestellen zwischen Zirl und Telfs-Pfaffenhofen trotz verlaublichen Fahrplanhalt zu durchfahren?
- 8) Wie wird diese Vorgangsweise hinsichtlich der Qualitätskriterien und Pünktlichkeitsstatistik gehandhabt?
- 9) Stehen dem Besteller dafür Pönalezahlungen infolge Minderleistung zu?
- 10) Wenn ja, in welcher Höhe?
- 11) Wie werden die Minderleistungen dem Besteller gemeldet?
- 12) Wie oft sind diese Minderleistungen vorgekommen? (Es ist eine genaue Auflistung erwünscht)
- 13) Wieso gibt es seitens der Besteller keine öffentliche Kritik?
- 14) Wie steht der Herr Landesrat Zumtobel zu dieser Vorgangsweise? Welche politischen Maßnahmen wurden bis dato getroffen, um auf diesen Mißstand hinzuweisen?
- 15) Wenn er bis dato nichts getan haben sollte (Schlagwort Güterverkehr Außerfernbahn), was sind die Gründe hierfür?
- 16) Sieht er sich für sein Öffentliches Schweigen als befangen an?
- 17) Wie werden die Fahrgäste im Zug davon informiert?
- 18) Was passiert bei einer Durchfahrt, wenn der Fahrgast die Notbremse zieht? Ist das und falls ja, wie oft schon eingetreten?
- 19) Wieviele Kundenbeschwerden über dieses Fahrkonzept sind beim ÖBB-Konzern schon eingebracht worden?
- 20) Welche Antworten erhalten die Kunden für diese Beschwerden?

Dieser Fragenkomplex ist meiner Meinung nach ein Ergebnis infolge einer schlichten Anordnung im ÖBB-Konzern, bei welcher die Kunden auf der Strecke bleiben. Dieser Fragenkomplex behandelt aber noch nicht die Problemfelder, die mit dem Personentarif der ÖBB PV AG bzw. des VVT zusammenhängen. Denn durch das Fahrplankonzept scheinen Fragestellungen bzw. Verdachtsmomente der Freiheitsberaubung (-entzug), des Schwarzfahrens oder auch die Haftungsfrage infolge von Unfällen noch gar nicht näher berücksichtigt worden zu sein.

Auch dazu erwarte ich mir seitens des ÖBB-Konzerns eine mehr als klare Erörterung der Sachlage, wie das Fahrplankonzept darin rechtlich seine Deckung findet?

Meine Zeit der Diplomarbeit liegt mehr als 25 Jahre zurück und war bahnauf. Im Zuge der Erstellung habe ich verschiedene Rechtsmaterien studiert und verfüge – hoffentlich noch – über profunde Kenntnisse bzw. Erinnerungen an damals. Als ich von dieser Vorgangsweise das erste Mal hörte, war mir klar, daß es keine rechtliche Deckung gibt.

Meine rechtliche Einschätzung findet seine Deckung im § 121 Abs. 4 EisebBV (Eisenbahnbau – und –betriebsverordnung; verlaublich im BGBl. II 398/2008. Anbei der Link dazu:

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20006077>

§ 121 regelt "Außerplanmäßiges Anhalten und den Ausfall von Aufenthalten". Konkret steht im Absatz 4:

"Aufenthalte dürfen entfallen, wenn sich die betriebssteuernde Stelle überzeugt hat, dass sie nicht benötigt werden. Öffentlich verlaubliche Aufenthalte von personenbefördernden Zügen dürfen nicht entfallen".

Diese Bestimmung ist mehr als eindeutig formuliert. Die entsprechende Verlaublicbarung ist im Fahrplan laut den Kursbuchtabellen der ÖBB PV AG bzw. am Fahrplanaushang an den Verkehrsstellen eindeutig ersichtlich:

<https://www.oebb.at/de/dam/jcr:9d0d10e1-5764-48af-ae97-1b2adadf8193/400.pdf>

Der ÖBB-Konzern samt seiner Teilgesellschaften als ausführende Eisenbahn, das BMIMI als Aufsichtsbehörde, das Land Tirol sowie der VVT als Besteller dürfen mir erklären, wie Sie die Vorgangsweise des neuen Fahrplankonzeptes mit dem zitierten § 121 Abs. 4 EisebBV rechtlich in Einklang bringen?

Außerdem wird die Vorlage des Verkehrsdienstvertrages über die betreffenden Leistungen zwischen Land Tirol/VVT und der ÖBB PV AG beantragt.

Diese Anfrage wird formfrei nach dem Informationsfreiheitsgesetz gestellt. Für die Bundesbehörden gilt die Anfrage noch zusätzlich nach dem Auskunftspflichtgesetz des Bundes, für das Land Tirol wird diese Anfrage ebenfalls zusätzlich nach dem Tiroler Auskunftspflichtgesetz iVm mit den beiden Erkenntnissen des LwVG Tirol [Rechtssachen Land Tirol vs. Liste Fritz (Außerfernbahn) und Land Tirol vs. Die Grüne (TIWAG-Vertrag)] gestellt.

Sollten die privaten Auskunftsstellen meinen, die IFG-Anfrage ergebnislos innerhalb der vorgesehenen Frist verstreichen zu lassen, wird dies als konkludentes Eingeständnis verstanden, gegen die einschlägige Gesetzeslage zu verstoßen!

Abschließend noch ein Hinweis an die Aufsichtsbehörden der ÖBB, wie diese mit IFG-Anfragen umgehen: Ich habe am 26. Februar ein Mail an Andreas Matthä, Johann Pluy, Christoph Gasser-Mair und die beiden Postbus-Chef gesendet, indem eine fehlerhafte Auskunftstafel im Bahnhof Bludenz kritisiert wurde. Es wurde die Frage gestellt, bis wann diese Tafel korrigiert wird? Die fehlerhafte Tafel hängt noch immer, die IFG-Anfrage wurde nicht beantwortet. Ich darf hierbei festhalten, daß die ÖBB laufend IFG-Anfragen negieren und sich daher über die Verfassungsgesetze der Republik Österreich hinwegsetzen. Der Rechnungshof ist gut beraten, dieses Fehlverhalten von Staatsunternehmen in der künftigen Prüfungsplanung als Bürgerbeteiligungsverfahren zu berücksichtigen!

Mit freundlichen Grüßen

Mag. Markus Inderst
(Prüfer des Rechnungshofes a. D.)

xxxxxxxxxxxxxx

Redaktionsbüro
Mag. Markus Inderst
Prof. Karl Koch Weg 5
A-6633 Biberwier

Mehrfacher Buchautor und Österreich-Redakteur bzw. Fachjournalist für div. Fachzeitschriften im Bereich Eisenbahn/Modelleisenbahn im deutschsprachigen Raum.

Mitglied in der Mediensektion younion (vormals GdG-KMSFB) des ÖGB (www.younion.at)

Autor der Modellbahndatenbank:
www.modellbahninfo.org