

ANFRAGE

der Abgeordneten Hagen,
Kolleginnen und Kollegen
an den **Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie**
betreffend „**Verkehrsdieneverträge Schienenpersonenverkehr (SPV)**“

Mobilität spielt in einer arbeits- und wirtschaftsteiligen Gesellschaft eine entscheidende Rolle. Zur Unterstützung bestimmter Verkehrsdieneleistungen im Schienenpersonenverkehr, die unter ausschließlich marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht angeboten werden würden, ist es unumgänglich, dass die öffentliche Hand zur Erreichung eines volkswirtschaftlichen Optimums und unter Gesichtspunkten des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit derartige Mobilitätsleistungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) finanziell unterstützt.

Aufgrund der Komplexität der Thematik und der finanziellen Größenordnung der öffentlichen Unterstützung (*Abgeltung für den gemeinwirtschaftlichen Personenverkehr im Jahr 2013 ca 671 Mio EUR*)¹ ergeben sich mit der Bestellung von Verkehrsdieneleistungen durch die öffentliche Hand und der Leistungserbringung durch Verkehrsdieneleistungsunternehmen umfangreiche Fragestellungen.

Die unterfertigten Abgeordneten richten daher an den Herrn **Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** nachstehende

Anfrage

1. Wie lautet die strategische Grundsatzentscheidung Ihres Ressorts für den Abschluss von Verkehrsdieneverträgen (SPV) und in welchen Dokumenten ist diese strategische Grundsatzentscheidung festgelegt?
2. Welche Ziele verfolgt das BMVIT mit den Verkehrsdieneverträgen (SPV) und in welchen Dokumenten sind diese Ziele explizit festgelegt?
3. Verfolgt das BMVIT durch Verkehrsdieneverträge (SPV) auch die Ziele:
 - Stärkung bzw Absicherung der Existenz von Nebenbahnen und
 - Stärkung ruraler und peripher gelegener Räumeund in welchen Dokumenten sind diese Ziele explizit festgelegt?
4. Welche Kriterien hinsichtlich Bedarf/Nachfrage müssen vorliegen, dass ein Verkehrsdienevertrag (SPV) abgeschlossen wird?

¹ Vgl BMVIT: Gemeinwirtschaftlicher Leistungsbericht 2014, S. 9

5. Warum erfolgt die Bestellung anhand der Betriebsleistungskennzahl Zugkilometer und nicht anhand der zu erwartenden Fahrgastkilometer?
6. Wie entwickelten sich Zugkilometer (Sitzplatzkilometer) und Fahrgastkilometer in Relation zueinander in den Jahren 2010, 2011, 2012, 2013 und 2014?
7. Existieren aktuell Eisenbahnstrecken (wenn ja, welche), bei denen die Auslastung, gemessen an Fahrgastkilometern sinkt?
8. Wie berücksichtigt das BMVIT in den Verkehrsdienvsteverträgen (SPV) die Wünsche der Fahrgäste?
9. Das Bundesvergabegesetz sieht zwar vor, dass Verkehrsdienvsteleistungen direkt und ohne Begrenzung des Auftragswertes vergeben werden können. Warum bevorzugt das BMVIT eine direkte Vergabe von Verkehrsdienvsteverträgen (SPV)?
10. Welcher der derzeit bestehenden Verkehrsdienvsteverträge (SPV) wurde nicht im Direktvergabeeverfahren vergeben?
11. Zentrale Bestandteile der Verkehrsdienvsteverträge (SPV) sind Qualitätskriterien. In den Verträgen werden objektiv zu messende und subjektiv zu bewertende Qualitätskriterien unterschieden. Warum ist „Sicherheit“ keine objektiv zu messende Teilqualität, sondern nur eine subjektiv zu bewertende Teilqualität?
12. Bestehen in Ihrem Ressort Überlegungen, dass die Teilqualität „Sicherheit“ als objektiv zu bewertendes Qualitätskriterium in den Verkehrsdienvsteverträgen zukünftig berücksichtigt werden wird?
13. Welche Kosten entstehen Ihrem Ressort durch den einmal jährlich vom Verkehrsclub Österreich durchgeführten (VCÖ Bahntest) zur Bewertung der subjektiven Qualitätskriterien des SPV?
14. Wie wird beim VCÖ Bahntest sichergestellt, dass Personen an derselben Befragung nur einmal teilnehmen?
15. Welche Ziele verfolgt Ihr Ressort mit den Verkehrsdienvsteverträgen zum Erhalt (zur einzelwirtschaftlichen Stärkung) der im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen?
16. Hat Ihr Ressort im Schienenpersonenverkehr mit ausschließlich im privaten Eigentum stehenden Unternehmen Verkehrsdienvsteverträge abgeschlossen? Wenn ja, mit welchen Unternehmen?
17. Wie viele Zugkilometer, die von EVU zwar erbracht wurden, aber über den in den Verträgen festgelegten Zugkilometerangebot gelegen sind (außervertragliche Mehrleistungen), hat das BMVIT in den Jahren 2010, 2011, 2012, 2013 und 2014 nachträglich abgegolten?
18. Wie hoch waren die Kosten für die Abgeltung von den durch die EVU erbrachten Zugkilometer, die über den in den Verträgen festgelegten Zugkilometerangeboten gelegen sind (außervertragliche Mehrleistungen) in den Jahren 2010, 2011, 2012, 2013 und 2014?

19. Welche Evaluationen von Verkehrsdiensteverträge (SPV) wurden im Auftrag des BMVIT in den Jahren 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 und 2015 vorgenommen? Bitte um Beantwortung anhand der nachfolgenden Tabelle.

Verkehrsdienstevertrag	Jahr der Evaluation	Evaluierende Institution	Kosten inklusive Umsatzsteuer

20. Welche Evaluationen von Verkehrsdiensteverträgen (SPV), die von anderen Organisationen (zB SCHIG) in den Jahren 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 und 2015 in Auftrag gegeben wurden, sind dem BMVIT bekannt? Bitte um Beantwortung anhand der nachfolgenden Tabelle.

Verkehrsdienstevertrag	Jahr der Evaluation	Auftraggeber der Evaluation	Evaluierende Institution



