

## **B E R I C H T**

### **Bericht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie gem. § 49 Bundesbahnstrukturgesetz 2003, BGBl. I/138, vom 30. Dezember 2003,**

### **über die 2007 durch den Bund bei den ÖBB und den Privatbahnen bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen**

#### **(Gemeinwirtschaftlicher Leistungsbericht)**

#### **1. Mehrjährige Bestellrahmen für gemeinwirtschaftliche Leistungen**

Gem. §§ 48 und 49 Bundesbahnstrukturgesetz 2003, BGBl. I/138, vom 30. Dezember 2003, haben der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie der Bundesminister für Finanzen für die österreichischen Schienenbahnen im Jahr 1995 einen "Mehrjährigen Bestellrahmen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen" und im Jahr 1999 einen weiteren "Mehrjährigen Bestellrahmen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen" abgeschlossen. Dieser wurde, da er Ende 2003 abgelaufen ist, bis Ende 2004 verlängert. Für den Zeitraum zwischen 2005 und 2009 wurde ein weiterer 5-jähriger Rahmenvertrag abgeschlossen.

Dieser Bestellrahmen gilt sowohl für die Österreichischen Bundesbahnen als auch für alle Privatbahnen, die in Österreich Verkehrsleistungen erbringen, gleichermaßen und legt fest, aufgrund welcher Modalitäten, welcher rechtlichen Rahmenbedingungen, Leistungskriterien, sonstigen Verpflichtungen etc. bis Ende 2009 durch den Bund gemeinwirtschaftliche Leistungen bei den ÖBB und den übrigen (in- und ausländischen) Eisenbahnunternehmen bestellt werden können.

Auf Basis dieses mehrjährigen Bestellrahmens schließt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit den Österreichischen Bundesbahnen und den Privatbahnen einen Bestellvertrag über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ab, worin die inhaltlichen Verpflichtungen zwischen dem Bund als Besteller und Bezahler von gemeinwirtschaftlichen Leistungen und den ÖBB sowie den Privatbahnen als Ersteller der

entsprechenden Leistungen geregelt sind. Er gilt jeweils für ein Jahr und ist dementsprechend änderbar.

## 2. Inhaltliche Regelungen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen

### ÖKOBONUS

regelt die Gewährung von Sozialtarifen im Personenverkehr (sogenannter Öko-Bonus), d.h. die Rabattierungen der Normaltarife für Zeitkarten (Wochen-, Monats-, Jahreskarten), Schüler- und Lehrlingsfreikarten (nur Förderungsanteil des Verkehrsressorts), Jugendgruppenbeförderungen und die verschiedenen Umwelttickets bzw. Halbpaspässe (Lehrlinge, Hochschüler und Schüler, Familien, Senioren, Schwerkriegsbeschädigte, Zivilblinde, Behinderte etc.) auf ein sozial verträgliches, bundeseinheitliches Niveau.

Ausgangsbasis für die Berechnung der Abgeltungshöhe (d.h. Rabattierung) sind die Normaltarife der ÖBB:

- Bei **Zeitkarten** (Wochen-, Monats- und Jahreskarten) wird dazu der Tarif (Fahrpreis) einer Einzelfahrkarte mit der durchschnittlichen Fahrtenhäufigkeit während des Geltungszeitraumes einer bestimmten Zeitkarte multipliziert und vom Produkt eine kommerzielle Ermäßigung von 25 % als „Mengenrabatt“ abgezogen.

Die Differenz zwischen dem so ermittelten kommerziellen Preis und dem Preis, den der Kunde am Schalter für die betreffende Zeitkarte zu entrichten hat, ergibt die Abgeltungshöhe. Dieser Berechnungsvorgang wird bundeseinheitlich für alle Zeitkartenkategorien und für alle Entfernungsrelationen vorgenommen.

- Bei den **Halbpaspässen** bildet der Tarif für die kommerziell kalkulierte Halbpas-Berechtigungsmarke („Vorteilscard“) die Berechnungsbasis für die Abgeltung. Die ÖBB erhalten dabei den jeweiligen Differenzbetrag zwischen dem Schalterabgabepreis einer Senioren-, Familien-, Schüler-, Hochschüler-, Lehrlings-Halbpasberechtigungs-marke und dem Preis einer „Vorteilscard“ abgegolten.

Um eine unkontrollierte Dynamik bei der Entwicklung der jährlichen Abgeltungszahlungen zu vermeiden, bleiben Tariferhöhungen durch die ÖBB bei der Abrechnung unberücksichtigt. Geänderte Abrechnungsmodalitäten müssen in jedem Fall mit dem Verkehrsressort gesondert vereinbart werden (Plafondierung).

Die Zahlungen des Bundes für den Ökobonus betragen im Jahr 2007 für die ÖBB und die Privatbahnen € 377 Mio. (2006: € 378 Mio.) und galten für Wochenstreckenkarten, Monatsstreckenkarten, Lehrlingsmonatsstreckenkarten, Jahresstreckenkarten, Lehrlingsjahresstreckenkarten, Schülermonatskarten, Schülerfreifahrten (Anteil des BMVIT), Lehrlingsfreifahrten, Umwelttickets für Lehrlinge, Hochschüler und Schüler, Familien, Senioren, Schwerkriegsbeschädigte, Zivilblinde und Behinderte. 2008 werden es € 381 Mio. sein.

Darüber hinaus wurden vom BMGFJ der ÖBB im Jahr 2007 € 180 Mio. (2006: € 153 Mio.) für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt zugesprochen.

Der Ökobonus ist als Tarifstützungsaktion für die Fahrgäste konzipiert.

### **Leistungsbestellung und Qualitätsbonus**

ist der Beitrag des Bundes zur Sicherung eines Grundangebotes im Schienenpersonenverkehr. Dieser ist zweigeteilt aufgebaut eine Leistungsbestellung (sog. Verlagerungsbonus mit einer Mindestanzahl an Zugkilometern) und den Qualitätsbonus (Einreichung von bestimmten Qualitätsstandards wie z.B. Einsatz von Doppelstockwagen und Wendezuggarnituren, Ausscheiden aller Wagen mit einem Baujahr vor 1966, behinderten- und kindergerechte Verbesserung der Einstiegsbereiche der Waggon, Verbesserung der Fahrgastinformation im und am Zug etc.

Für das Jahr 2007 wurde für Leistungsbestellung und Qualitätsbonus zusammen für ÖBB und Privatbahnen ein Betrag von € 119 Mio. (2006: € 110 Mio.) vorgesehen. 2008 werden es € 161 Mio. sein. Als Schlüssel des Erfolges für den Schienenpersonenverkehr wird der Qualitätsbonus im Sinne des ÖPNRVG in Zukunft deutlich weiter entwickelt werden und bei Nichterfüllung von Qualitätskriterien zu einer deutlichen Reduktion der Förderung führen müssen. Aufgrund großer Anstrengungen der ÖBB im Qualitätsbereich musste eine Kürzung bisher nie ausgesprochen werden.

### **Kombinierter Verkehr**

regelt die Bestellungen für Beförderungen im Kombinierten Verkehr. Die Bestellungen im Kombinierten Verkehr werden durch eigenständige Verträge geregelt, deren wesentlichste Kriterien die Behältergröße, die Transportentfernung und die Streckenauslastung sind. Die

Verträge sind wettbewerbsneutral gestaltet und schließen auch Inlandstransporte nicht aus, soweit es sich dabei tatsächlich um kombinierten Verkehr (Straßenvor- und/oder -nachlauf) handelt. Die Kriterien der Verträge sind im Exkurs ausführlich beschrieben. Die Veröffentlichung der Vertragskriterien der Verträge schafft auch Transparenz zwischen den Eisenbahnunternehmen und gegenüber deren Kunden.

Im Rahmen des Kombinierten Verkehrs wurde 2007: € 43,5 Mio. (2006: € 47,90 Mio.) abgerechnet und ausbezahlt. 2008 werden es € 59,50 Mio. sein.

### **Gefährliche Güter**

regelt die Bestellungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen beim Transport gefährlicher Güter. Deren Transport auf der Schiene wird aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen als erwünscht angesehen:

- Entlastung der Straßen vom Transport gefährlicher Güter zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und
- Verminderung des mit diesen Transporten verbundenen besonders hohen Gefahrenpotentials.

Als Verlagerungsanreiz werden die Tarife bestimmter Arten gefährlicher Transportgüter im Rahmen des Vertrages über gemeinwirtschaftliche Leistungen in einer genau definierten Höhe bundeseinheitlich ermäßigt, die Liste umfasst RID-Güter, bestimmte Altstoffe, Rückstände und Recyclingprodukte sowie wassergefährdende Stoffe.

Folgende Tarifermäßigungen können gewährt werden:

- RID-Güter bis maximal 24 % vom betriebswirtschaftlich gerechtfertigten Preis (= Regeltarif abzüglich 30 %)
- bestimmte Altstoffe, Rückstände und Recyclingprodukte bis maximal 14 % vom betriebswirtschaftlich gerechtfertigten Preis (= Regeltarif abzüglich 30 %)
- sonstige umweltgefährdende Stoffe bzw. wassergefährdende Stoffe bis maximal 24 (= Regeltarif abzüglich 30 %).

Die Gesamtsumme all dieser Maßnahmen darf 55 Mio Euro nicht übersteigen.

Ferner wurde zur Erhöhung der Akquisitionstätigkeit der ÖBB ein Bonus-System vereinbart. Nur wenn in einem Jahr in den oben genannten Gütergruppen ein bestimmter, in Prozentsätzen bemessener Aufkommenszuwachs gegenüber dem Vorjahr erreicht wird, kann ein zusätzlicher Rahmen von maximal 10 Mio Euro ausgeschöpft werden.

Im Jahr 2007 wurden € 68 Mio. (2006: € 67,7 Mio.) vorgesehen. 2008 werden es ebenfalls € 68 Mio. sein.

### **Sonstige gemeinwirtschaftliche Leistungen**

Darüber hinaus bestellt und finanziert der Bund verschiedene kleine, aber verkehrspolitisch bedeutende Leistungen, wie

- Errichtung und Erweiterung von Anschlussbahnen, aus welchem Titel 2007 € 17 Mio. (2006: € 21 Mio.) gewährt wurden. Darüber hinaus wurden 2007 rd. € 6 Mio. Fördermittel aus dem Klimafonds für vier Anschlussbahnprojekte gewährt. 2008 werden € 17 Mio. aus den sonstigen gemeinwirtschaftlichen Leistungen für Anschlussbahnen gezahlt werden, zusätzlich sollen € 15 Mio. aus dem Kli.En kommen.
- Verkehrspolitische Weisungen im Personenverkehr (Aufrechterhaltung des Betriebs auf Schmalspurbahnen 2007: € 5 Mio. (2006: € 5 Mio.). Dieser Betrag wird 2008 gleich bleiben.

#### **1. Über die Gemeinwirtschaftlichen Leistungen hinausgehende Förderungen**

Die Bestellerförderung beträgt im Jahr 2007 € 11,62 Mio. (2006: € 11,15 Mio.). Vom Kli.En wurde 2007 für 10 Nahverkehrsprojekte eine Förderzusage von insgesamt rund € 6,7 Mio. erteilt. Dieser Betrag wird auch 2008 gewährt. Weiters hat der Kli.En im Jahr 2008 rund € 12,3 Mio. Fördersumme für den Ausbau der rollenden Landstrasse auf der Brennerachse übernommen.

#### **4. Exkurs: Leistungsbestellung im Kombinierten Verkehr**

##### **a. Das neue Förderungssystem**

- Leistungsbestellung bei jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen das durch Österreich auf

„eigene Rechnung“ (gegen Trassenreservierung und IBE) fährt nach den gleichen Bedingungen.

- Transparenz nicht nur für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern auch für die Frächter/Spediteure und verladende Wirtschaft durch Veröffentlichung der Förderrichtlinien in Zeitungen und auf der Homepage des BMVIT
- Abrechnung nach Sendung, Sendungsart (Größe) und Achse
- Gesamthafte Förderung aller Arten des Kombinierten Verkehrs (mit einigen Ausnahmen bzw. Einschränkungen, siehe Anmerkungen)
- Stärkung des Wirtschaftsstandortes Österreich und Anreizsystem für Verlagerungen.

Bei der Ermittlung der Förderungshöhe je Sendung wird von folgenden Überlegungen ausgegangen:

- Für die RoLa-Nutzer soll ein Anreizbetrag geleistet werden, der sich an den Kosten des Straßengüterverkehrs orientiert.
- Im unbegleiteten KV hingegen soll ein Ausgleichsbeitrag zu den bestehenden Systemnachteilen geleistet werden, d.h. zu jenen Kosten, welche im Bereich des Straßengüterverkehrs nicht anfallen; dies sind im wesentlichen die Hub-, Umschlags- und Manipulationskosten in den Terminals.

## b. Preistableaus

Für die Veröffentlichung auf der Homepage des BMVIT sowie in nationalen und internationalen Tageszeitungen sind neben den allgemeinen und für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen gleichen Vertragsbedingungen folgende Preistableaus vorgesehen:

### Preistableau Rollende Landstraße (RoLa)

Achse	Sendungen 2007	Prognostizierte Sendungen 2008	Euro je Sendung
Brenner	(3) 158.000	200.000	90.- (1) 45.- (2)
Tauern	39.000	40.000	75.-
Pyhrn-Schober	59.000	67.000	70.-
Donau	33.000	34.000	65.-
<b>Gesamt</b>	<b>289.000</b>	<b>341.000</b>	

- (1) Tagzug: Abfahrt an einem Terminal zwischen 6.00 Uhr und 20.00 Uhr;  
 (2) Nachzug: Abfahrt an einem Terminal zwischen 20.01 Uhr und 5.59 Uhr  
 (3) Davon ca. 100.000 Sendungen am Tag und ca. 50.000 in der Nacht

**Preistableau im unbegleiteten Kombinierten Verkehr – Vorschlag für die  
Maximalförderung je Sendung**

Container bis	Wechselaufbau	Sattelaufleger
20 Fuß 17.- Euro	Bis 7,90 m 20.- Euro	Wenn kranbar 36.- Euro
30 Fuß 28.- Euro	Ab 7,91 m 30.- Euro	
40 Fuß 35.- Euro		
Gesamt	640.000	

**Anmerkungen – Einschränkungen:**

- (1) Mindesttransportentfernung im Schienenverkehr in Österreich 30 km
- (2) Nicht für ACTS, Mobiler und Sondersendungen bzw. -formen
- (3) Nicht für leere Sendungen
- (4) Seehafenverkehr halber Förderungssatz

### 5. Zusammenfassung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Bundes in Euro

ÖBB	2006	2007	2008
	in Mio Euro		
Ökobonus	348,00	347,00	347,00
Leistungsbestellung	110,00	116,00	151,00
Kombinierter Verkehr	40,40	35,00	50,00
Gefährliche Güter	64,70	65,00	65,00
Sonstige Leistungen	28,60	22,00	22,00
davon Güter	2,60	0,00	0,00
davon Personen	5,00	5,00	5,00
davon Anschl.-b.	21,00	17,00	17,00
<b>Summe</b>	<b>591,70</b>	<b>585,00</b>	<b>635,00</b>
<b>PRIVATBAHNEN</b>			
Ökobonus	30,00	30,00	33,50
Leistungsbestellung		3,00	10,00
Kombinierter Verkehr	7,50	8,50	9,50
Gefährliche Güter	3,00	3,00	3,00
Sonstige Leistungen			
davon Güter			
davon Personen			
davon Anschl.-b.			
<b>Summe</b>	<b>40,50</b>	<b>44,50</b>	<b>56,00</b>
Bestellerförderung	11,15	11,62	11,62
Klimafonds	-	12,70	34,00
<b>Summe</b>	<b>11,15</b>	<b>24,32</b>	<b>45,62</b>
<b>Gesamtsumme</b>	<b>643,35</b>	<b>653,82</b>	<b>736,62</b>
<b>GWL BMGFJ</b>	153,00	180,00	wird abgerechnet

	2006	2007	2008
in Mio			
Fahrgäste	443	447	452
beförderte Tonnen	92	97	102

2008 Prognose

Fahrgäste	30	30	30
beförderte Tonnen	25	27	30

2008 Prognose