SCHIG
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

BERICHT DER ABWICKLUNGSSTELLE ÜBER DIE BESTELLUNG GEMEINWIRTSCHAFTLICHER LEISTUNGEN IM SCHIENENPERSONENVERKEHR 2015 GEMÄSS RICHTLINIE

Leistbare Mobilität für Alle

06. September 2016

Zertifiziert nach ISO 9001

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

INHALTSVERZEICHNIS

0. Executive Summary ... 5

1. Einleitung ... 7

2. VDV ÖBB-Personenverkehr AG ... 8

2.1. Vertragsaufbau ... 8
2.2. Leistungsumfang ... 9
2.3. Prüfung auf Überkompensation ... 16
2.4. Abgeltung ... 17
2.4.1. Los-Neukalkulationen 2015 ... 17
2.4.2. Wertsicherung ... 19
2.4.3. Leistungsentgelt ... 20
2.5. Aktualisierung des VDV ... 21
2.6. Unterbeauftragung ... 22
2.7. Leistungskontrolle ... 22
2.7.1. Definition Leistungsstörungen ... 22
2.7.2. Definition Schienenersatzverkehr ... 25
2.7.3. Messung der Leistungsstörungen ... 26
2.7.4. Messergebnisse Leistungsstörungen 2015 ... 29
2.7.5. Abzüge aufgrund von Leistungsstörungen ... 33
2.7.6. Messergebnisse Schienenersatzverkehr ... 33
2.8. Qualitätsmanagement ... 36
2.8.1. Qualitätsmessung ... 36
2.8.2. Objektive und Subjektive Qualitätsparameter – Zielwerte und Gewichtung ... 38
2.8.3. Messergebnisse der Objektiven Qualitätsparameter ... 41
2.8.4. Messergebnisse der Subjektiven Qualitätsparameter ... 44
2.8.5. Vergleich der Messergebnisse ... 45
2.8.6. Bonus-/Malus-System ... 46
2.8.7. Summe der Zugfahrten mit Abweichungen vom Regelfall ... 47
2.8.8. Weitere Qualitätsparameter ... 47
2.8.9. Arbeitsgruppe Qualität ... 48
2.9. VDV Graz – Linz ... 50
2.9.1. Vertragsaufbau ... 50
2.9.2. Leistungsumfang ... 51
2.9.3. Prüfung auf Überkompensation ... 51
2.9.4. Wertsicherung ... 52
2.9.5. Abgeltung ... 53
2.9.6. Aktualisierung des VDV ... 53
2.9.7. Unterbeauftragung ... 54
2.9.8. Leistungskontrolle ... 54
2.9.9. Qualitätsmanagement ... 57
2.10. Gesamtleistungsentgelt ... 61
2.11. Entwicklung der Fahrgastzahlen ... 62

3. VDV Privatbahnen ... 65

3.1. Allgemeines ... 65
3.1.1. Aktualisierung der VDV ... 66

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

SCHIG
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

3.1.2. Wertsicherung ... 66
3.1.3. Prüfung auf Überkompensation ... 68
3.1.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung ... 69
3.1.5. Qualitätsmanagement ... 70
3.2. Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen ... 75
3.2.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte ... 75
3.2.2. Leistungsumfang ... 75
3.2.3. Prüfung auf Überkompensation ... 75
3.2.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung ... 76
3.2.5. Qualitätsmanagement ... 76
3.2.6. Fahrgastzahlen ... 80
3.3. Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH ... 81
3.3.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte ... 81
3.3.2. Leistungsumfang ... 81
3.3.3. Prüfung auf Überkompensation ... 82
3.3.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung ... 82
3.3.5. Qualitätsmanagement ... 83
3.3.6. Fahrgastzahlen ... 87
3.4. Györ-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt. ... 88
3.4.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte ... 88
3.4.2. Leistungsumfang ... 88
3.4.3. Prüfung auf Überkompensation ... 89
3.4.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung ... 89
3.4.5. Qualitätsmanagement ... 90
3.4.6. Fahrgastzahlen ... 94
3.5. Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. ... 95
3.5.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte ... 95
3.5.2. Leistungsumfang ... 95
3.5.3. Prüfung auf Überkompensation ... 96
3.5.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung ... 96
3.5.5. Qualitätsmanagement ... 97
3.5.6. Fahrgastzahlen ... 103
3.6. Salzburger Lokalbahn ... 104
3.6.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte ... 104
3.6.2. Leistungsumfang ... 104
3.6.3. Prüfung auf Überkompensation ... 104
3.6.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung ... 105
3.6.5. Qualitätsmanagement ... 105
3.6.6. Fahrgastzahlen ... 108
3.7. Pinzgauer Lokalbahn ... 109
3.7.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte ... 109
3.7.2. Leistungsumfang ... 109
3.7.3. Prüfung auf Überkompensation ... 109
3.7.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung ... 110
3.7.5. Qualitätsmanagement ... 110
3.7.6. Fahrgastzahlen ... 113
3.8. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG ... 114
3.8.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte ... 114
3.8.2. Leistungsumfang ... 114
3.8.3. Prüfung auf Überkompensation ... 114
3.8.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung ... 115
3.8.5. Qualitätsmanagement ... 115
3.8.6. Fahrgastzahlen ... 118

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.9. Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH ... 119
3.9.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte ... 119
3.9.2. Leistungsumfang ... 119
3.9.3. Prüfung auf Überkompensation ... 119
3.9.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung ... 120
3.9.5. Qualitätsmanagement ... 120
3.9.6. Fahrgastzahlen ... 123
3.10. Montafonerbahn AG ... 124
3.10.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte ... 124
3.10.2. Leistungsumfang ... 124
3.10.3. Prüfung auf Überkompensation ... 124
3.10.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung ... 125
3.10.5. Qualitätsmanagement ... 125
3.10.6. Fahrgastzahlen ... 128
3.11. Steiermärkische Landesbahnen ... 129
3.11.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte ... 129
3.11.2. Leistungsumfang ... 129
3.11.3. Prüfung auf Überkompensation ... 130
3.11.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung ... 131
3.11.5. Qualitätsmanagement ... 132
3.11.6. Fahrgastzahlen ... 137
3.12. Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH ... 138
3.12.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte ... 138
3.12.2. Leistungsumfang ... 138
3.12.3. Prüfung auf Überkompensation ... 138
3.12.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung ... 139
3.12.5. Qualitätsmanagement ... 139
3.12.6. Fahrgastzahlen ... 142
3.13. Zusammenfassung Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei den Privatbahnen ... 143

4. Wesentliche Veränderungen ... 151

4.1. Leistungsumfang ... 151
4.2. Abgeltung ... 152
4.3. Fahrgastzahlen ... 153

5. Verzeichnisse ... 155

5.1. Allgemeine Angaben ... 155
5.2. Abkürzungsverzeichnis ... 156
5.3. Abbildungsverzeichnis ... 158

6. Anlagen ... 160

6.1. Losverzeichnis bundesweit ... 160
6.2. Stichprobenverteilung Qualitätsprüfungen bei ÖBB-PV AG ... 164
6.3. Fahrzeugbeschreibungen Grundangebot ÖBB-PV AG ... 165
6.3.1. Elektrotriebwagen ... 165
6.3.2. Dieseltriebwagen ... 167
6.3.3. Lokbespannte Züge ... 169
6.4. Fahrzeugbeschreibungen Grundangebot Privatbahnen ... 174

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

0. EXECUTIVE SUMMARY

Zur Sicherstellung eines österreichweiten Grundangebots an gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) entsprechende Verkehrsdiensteverträge mit der ÖBB-Personenverkehr AG (ÖBB-PV AG) und mit österreichischen Privatbahnen abgeschlossen. Der Auftrag an die SCHIG mbH basiert auf der durch das bmvit erlassene Richtlinie über die Abwicklung der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr gemäß § 48 Bundesbahngesetz, BGBl. 825/1992, geändert durch das Bundesbahnstrukturgesetz 2003, BGBl. I Nr. 138/2003, i.d.g.F., sowie § 3 Privatbahngesetz 2004, BGBl. I Nr. 39/2004, i.d.g.F.. Gesetzliche Grundlage hierfür ist das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz i.d.g.F. (SCHIG), welches als Aufgabe der SCHIG mbH unter anderem nach Einholung der Zustimmung des bmvit den Abschluss von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr und deren Abwicklung vorsieht (§ 3 Abs 1 Z 9). Diesem Auftrag entsprechend hat die SCHIG mbH derartige Verträge mit zwölf Unternehmen abgeschlossen, die bis 2019 bzw. 2020 laufen. Diese Verkehrsdiensteverträge wurden als öffentliche Dienstleistungsaufträge nach den Bestimmungen der Verordnung (EG) 1370/2007 direkt vergeben.

Mit dem mit der ÖBB-PV AG abgeschlossenen Verkehrsdienstevertrag wurden von der SCHIG mbH im Jahr 2015 im Schienenpersonenverkehr (SPV) rund 71,47 Mio. Zugkm österreichweit bestellt. Bei den elf Privatbahnen wurden rund 6,07 Mio. Zugkm im Jahr 2015 bestellt. Zur besseren Erreichbarkeit der Landeshauptstädte Graz und Linz wurde ein weiterer Verkehrsdienstevertrag mit der ÖBB-PV AG mit Gültigkeit ab 16.02.2014 abgeschlossen. Damit wurden im Jahr 2015 rund 0,15 Mio. Zugkm und 1.456 Kurswagenverbindungen bestellt.
Für die Sicherstellung der österreichweiten Mobilität wurden vom Bund im Wege der SCHIG mbH in Summe rund 77,69 Mio. Zugkm bestellt und abgegolten. Für das Grundangebot im Schienenpersonenverkehr wurden im Jahr 2015 exklusive QM-Bonus und exklusive Abzug für Leistungsstörungen EUR 696,5 Mio. aufgewendet.

Die Überprüfung der tatsächlichen Leistungserbringung und der Leistungsqualität erfolgt auf Grundlage von automatischen Messungen mit Datenverarbeitung oder wird von geschulten Qualitätsprüfern erhoben. Für die in den Verkehrsdiensteverträgen mit der ÖBB-

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

PV AG definierten Leistungsstörungen wurden im Jahr 2015 in Summe EUR 1,59 Mio. vom Abgeltungsbetrag abgezogen.
Die Verträge mit der ÖBB-PV AG sehen ein umfassendes Qualitätsmanagement vor. Dies wird durch ein monetäres Anreizsystem komplettiert, um einen Anreiz für ein hohes Qualitätsniveau bei den erbrachten Leistungen zu setzen. Die ÖBB-PV AG konnte 2015 einen Qualitätsbonus in Höhe von ca. EUR 3,19 Mio. erzielen. Insgesamt gab es bei rund 13,1 % der Zugfahrten kundenrelevante Abweichungen.

Im Rahmen der Verkehrsdiensteverträge wurde mit Wirksamkeit 01.01.2014 mit allen Privatbahnen ein Qualitätsmanagement vereinbart, welches weitgehend dem im Verkehrsdienstevertrag der ÖBB-PV AG vereinbarten entspricht. Die Privatbahnen konnten 2015 insgesamt einen Qualitätsbonus in Höhe von ca. EUR 1,0 Mio. erzielen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

1. EINLEITUNG

Die SCHIG mbH hat im Auftrag des bmvit mit Gültigkeit ab 01.04.2010 einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag über die Bestellung von Leistungen im SPV mit der ÖBB-PV AG abgeschlossen. Weitere Verträge wurden mit elf Privatbahnen (PB) abgeschlossen. Diese Verträge sind mit 01.01.2011 in Kraft getreten. Des Weiteren wurde mit der ÖBB-PV AG ein Verkehrsdienstevertrag (VDV) mit Gültigkeit ab 16.02.2014 abgeschlossen. Mit diesem VDV wird die Verbindung der Landeshauptstädte Graz und Linz untereinander durch direkte hochwertige Zugverbindungen verbessert.

Diese öffentlichen Dienstleistungsaufträge wurden im Wege der Direktvergabe gemäß VO (EG) 1370/2007 abgeschlossen. Zur Anwendung der weiteren geltenden Rechtsvorschriften, insbesondere der folgenden Gesetze, wird auf den Bericht der Abwicklungsstelle für das Jahr 2011 verwiesen:

- Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 i.d.g.F.
- Bundesvergabegesetz 2006 i.d.g.F.
- Bundesbahngesetz i.d.g.F.
- Privatbahngesetz 2004 i.d.g.F.

Die beiden VDV mit der ÖBB-PV AG sind bis 31.12.2019 in Kraft, jene Verträge mit den PB bis 31.12.2020. Damit wird österreichweit ein Grundangebot gemäß § 7 Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G 1999) für die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung sichergestellt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

2. VDV ÖBB-PERSONENVERKEHR AG

Die SCHIG mbH hat im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie mit Gültigkeit ab 01.04.2010 einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag über die Bestellung von SPV mit der ÖBB-PV AG abgeschlossen. Des Weiteren wurde mit der ÖBB-PV AG ein VDV zur besseren Erreichbarkeit der Landeshauptstädte Graz und Linz mit Gültigkeit ab 16.02.2014 abgeschlossen. Die folgenden Kapitel beziehen sich auf den „Hauptvertrag“. Der „VDV Graz - Linz“ wird im Kapitel 2.9 behandelt.

2.1. Vertragsaufbau

Der VDV besteht aus einem allgemeinen Vertragsteil, in dem alle wesentlichen Regelungen zu Bestellung, Leistungsumfang, Leistungsstörungen und kommerziellen bzw. rechtlichen Bedingungen enthalten sind. Die Liste mit den bestellten Zugfahrten, die Regelungen zur Leistungsmessung und die Regelungen zum Qualitätsmanagement sind in Anlagen enthalten.
Die bestellten Zugfahrten sind in den Anlagen 3a, 3c und 14 verzeichnet. Die Zugfahrten werden anhand folgender Eckdaten beschrieben:

- Zugnummer
- Ausgangs- und Zielbahnhof
- Bediente Halte
- Fahrplan inkl. der Verkehrstage
- Einzusetzende Fahrzeuge
- Betriebsleistung
- Bordservice (Bordgastronomie bzw. Nachtzugbewirtschaftung) im Fernverkehr

Der zu entrichtende Abgeltungsbetrag berücksichtigt gemäß den Bestimmungen des VDV folgende Größen:

- Den Aufwand der zu erbringenden Verkehrsleistungen,
- abzüglich der ermittelten Einnahmen aus den Tarifentgelten und abzüglich aller anderen Einnahmen,
- abzüglich aller quantifizierbaren finanziellen Auswirkungen auf die betroffenen Netze des EVU, die über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des EVU hinaus gehen,

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

- unter Berücksichtigung der auf das Grundangebot gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 anrechenbaren Zahlungen Dritter gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 und Netzeffekte aus sonstigen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen Dritter gemäß § 9 ÖPNRV-G 1999,
- zuzüglich einer angemessenen Kapitalrendite.

Mit dem Nettovertrag hat das EVU neben dem Optimieren der Kostenseite einen zusätzlichen Anreiz, die Einnahmenseite positiv zu beeinflussen, da es auch das Erlösrisiko trägt. Dies ist vor allem auch im Sinne des Aufgabenträgers, da dadurch mehr Fahrgäste gewonnen werden können.

2.2. Leistungsumfang

Mit dem VDV, welcher zwischen SCHIG mbH und ÖBB-PV AG abgeschlossen ist, werden österreichweit Leistungen im SPV bestellt. Die Leistungsbestellung beinhaltet sowohl Züge des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) als auch Züge des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV). Die Züge des SPFV umfassen Verkehrsdienste, die den SPNV ergänzen, von der ÖBB-PV AG nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können und somit zu ihrer Aufrechterhaltung einer Ausgleichsleistung bedürfen.

Die bestellten Leistungen sind im Leistungsverzeichnis definiert. Die Fahrten sind jeweils Losen zugeordnet. Die Lose wurden anhand geographischer Geschlossenheit und einheitlicher Produktion festgelegt. Die Lose bilden jeweils eine wirtschaftliche Einheit.
In Summe wurden im Fahrplanjahr 2015 an einem durchschnittlichen Werktag bei der ÖBB-PV AG rund 3.791 Zugfahrten bestellt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die nachfolgende Graphik veranschaulicht die Loseinteilung im Nahverkehr:

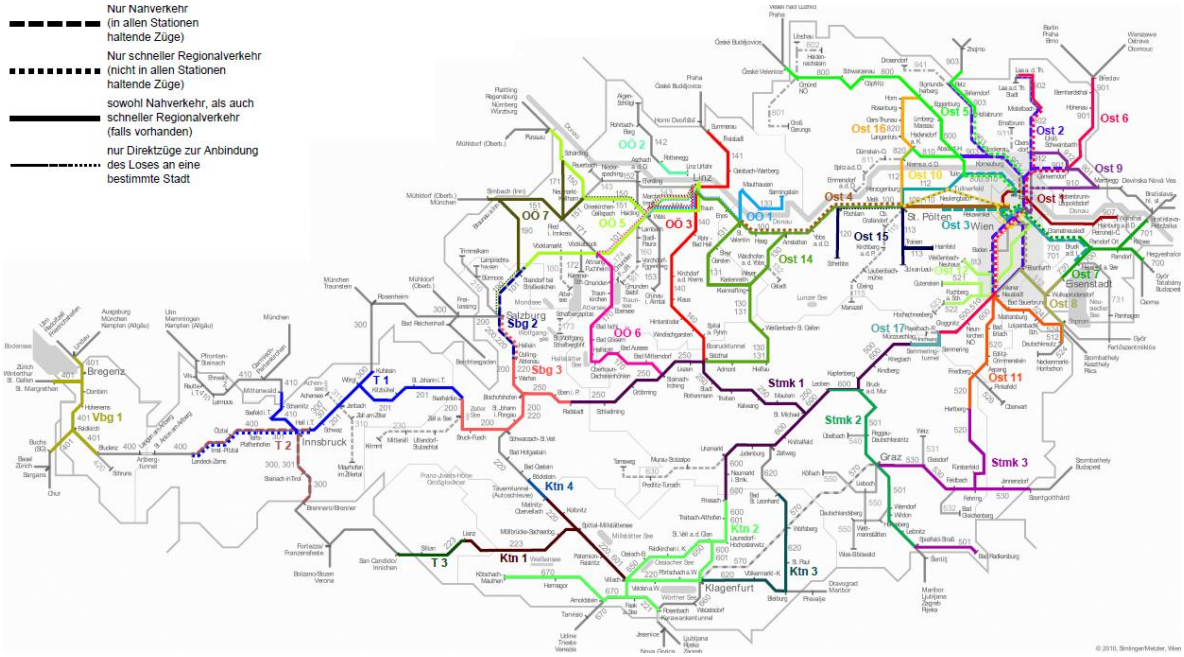


Abbildung 1: Loseinteilung im SPNV

Die nachfolgende Graphik veranschaulicht die Loseinteilung im Fernverkehr:

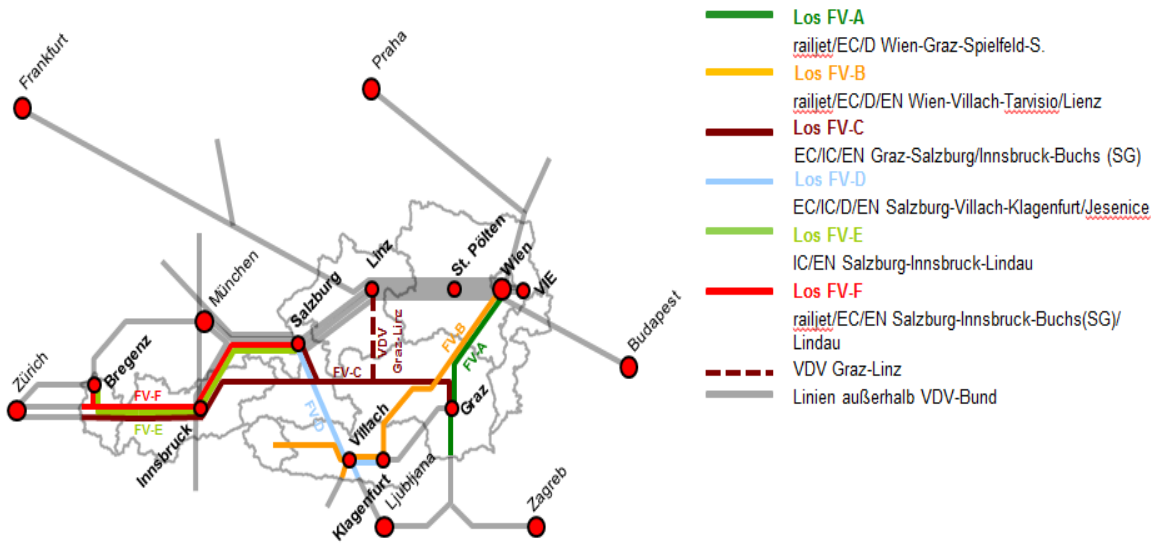


Abbildung 2: Loseinteilung im SPFV

Die genaue Aufstellung der Lose ist in Anlage 5.1 enthalten.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

SCHIG
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

In Summe wurde in Abstimmung mit dem bmvit folgende Leistungsmenge bestellt (mit Vergleich zum Vorjahr unter Berücksichtigung der Änderungen aufgrund von Fahrplananpassungen, Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen):

	2015	2014	Änderung
Zugkm SPNV	**58.118.463**	58.112.849	5.614
Zugkm SPFV	**13.349.746**	13.199.293	150.453
SUMME	**71.468.209**	71.312.142	156.067

Im Fernverkehr ist die Erhöhung großteils auf die Verlängerung Wien Meidling – Wien Hbf. aufgrund der Inbetriebnahme des Hauptbahnhofes zurückzuführen. Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen kann das Verkehrsangebot als stabil bezeichnet werden.

Die bestellten Leistungen in Zugkm verteilen sich im SPNV dabei wie folgt auf die Bundesländer:

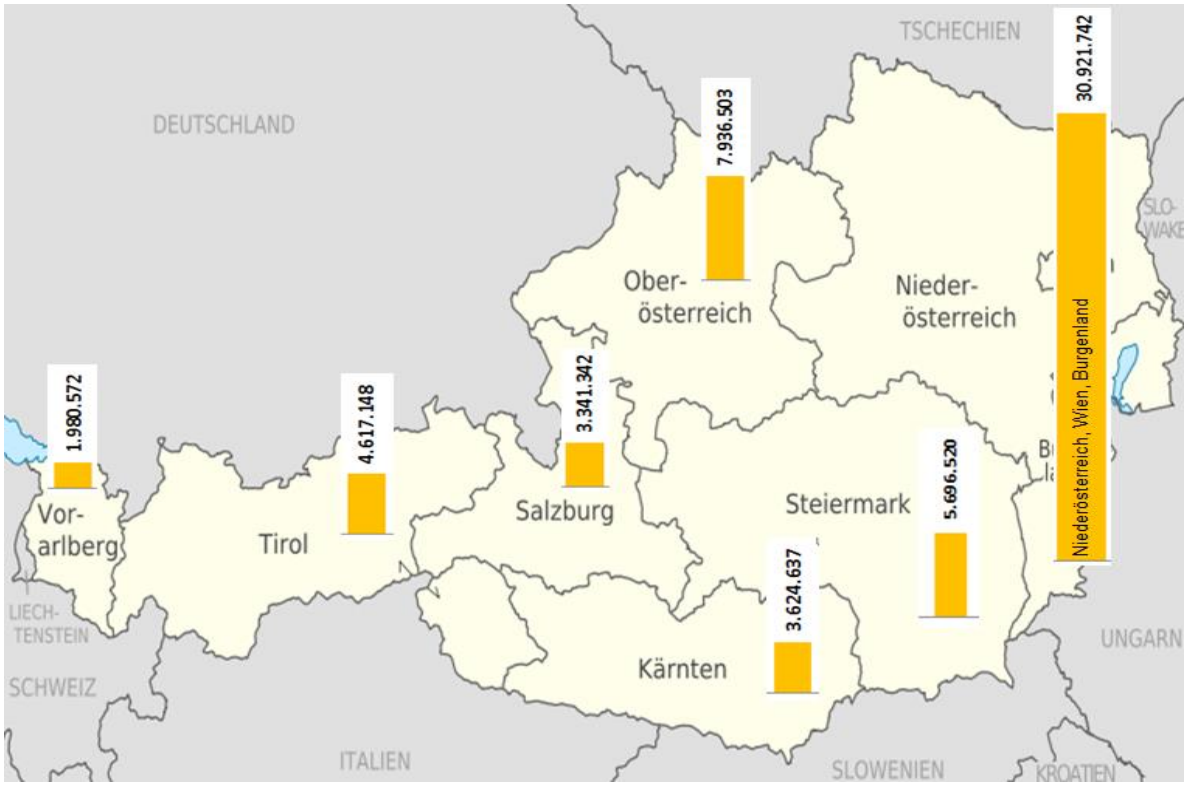


Abbildung 3: Übersicht Leistungsbestellung im SPNV in den jeweiligen Regionen

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die folgende Tabelle gibt einen entsprechenden Überblick über die Bestellung im Nah- und Regionalverkehr in den jeweiligen Losen:

			Änderung	
Los	**Bestellung SPNV 2015 [Zugkm]**	Bestellung SPNV 2014 [Zugkm]	absolut [Zugkm]	relativ [%]
Ost 1	**2.254.903**	2.254.892	11	0,0%
Ost 2	**6.406.703**	6.407.415	-712	0,0%
Ost 3	**2.425.761**	2.425.761	0	0,0%
Ost 4	**2.339.034**	2.336.590	2.443	0,1%
Ost 5	**3.999.456**	4.002.792	-3.336	-0,1%
Ost 6	**3.861.794**	3.856.252	5.542	0,1%
Ost 7	**2.052.169**	2.052.304	-135	0,0%
Ost 8	**645.624**	645.633	-9	0,0%
Ost 9	**1.467.393**	1.454.896	12.497	0,9%
Ost 11	**1.775.165**	1.775.769	-605	0,0%
Ost 12	**1.065.309**	1.064.521	789	0,1%
Ost 14	**2.206.444**	2.220.386	-13.942	-0,6%
Ost 15	**711.791**	696.637	15.153	2,2%
Ost 16	**925.962**	925.966	-4	0,0%
Ost 17	**141.698**	141.698	0	0,0%
OÖ 1	**477.294**	477.379	-85	0,0%
OÖ 2	**309.376**	309.509	-133	0,0%
OÖ 3	**1.753.062**	1.753.066	-3	0,0%
OÖ 5	**2.567.914**	2.567.934	-20	0,0%
OÖ 6	**1.132.292**	1.131.382	910	0,1%
OÖ 7	**1.235.773**	1.235.966	-193	0,0%
Sbg 2	**1.033.388**	1.033.388	0	0,0%
Sbg 3	**1.680.395**	1.680.395	0	0,0%
T 1	**3.209.294**	3.210.734	-1.440	0,0%
T 2	**1.238.026**	1.238.705	-679	-0,1%
T 3	**175.965**	174.989	976	0,6%
Vbg 1	**1.980.572**	1.993.856	-13.283	-0,7%
Ktn 1	**1.017.342**	1.017.474	-132	0,0%
Ktn 2	**2.012.075**	2.010.033	2.041	0,1%
Ktn 3	**630.439**	630.477	-39	0,0%
Ktn 4	**153.959**	153.959	0	0,0%
Stmk 1	**2.282.663**	2.282.663	0	0,0%
Stmk 2	**1.591.075**	1.591.075	0	0,0%
Stmk 3	**1.358.354**	1.358.354	0	0,0%
S U M M E	**58.118.463**	58.112.849	5.614	0,0%

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Im Vergleich zum Jahr 2014 kam es zu geringfügigen Anpassungen der Leistungsbestellung in den einzelnen Regionen.

Im Los Ost 9 kam es zu Leistungsausweitungen aufgrund von Laufwegsverlängerungen Raasdorf - Marchegg des Zuges 2574 sowie Marchegg – Raasdorf beim Zug 2581.

Im Los Ost 14 kam es zu einer Reduzierung des Bestellvolumens hauptsächlich aufgrund der Einschränkung der Verkehrstage von täglich auf Werktag außer Samstag bei den Zügen 2058, 2062, 2065 und 2069.

Im Los Ost 15 kam es zu einer Ausweitung der Verkehrstage der Zugnummern 7014, 7018, 7022, 7015 und 7032.

Im Los Vbg 1 kam es zum Entfall der Bestellung der Züge 5620 und 5625. Im Gegenzug wurden die Züge 5578 und 5638 bestellt. In Summe kam es zu einer Reduzierung im betreffenden Los in Höhe von ca. 13.280 Zugkm.

Für den Fernverkehr gibt die nachfolgende Tabelle einen Überblick über die Bestellung in den einzelnen Losen:

			Änderung	
Los	**Bestellung SPFV 2015 [Zugkm]**	Bestellung SPFV 2014 [Zugkm]	absolut [Zugkm]	relativ [%]
FV-A (Linie 5 Wien-Graz)	**2.594.771**	2.499.899	94.871	3,8%
FV-B (Linie 6 Südbahn Wien - Lienz)	**2.527.977**	2.503.766	24.211	1,0%
FV-C (Linie 7 inneralpin)	**2.200.540**	2.207.134	-6.594	-0,3%
FV-D (Linie 8 Tauern Salzburg - Klagenfurt)	**1.550.467**	1.522.525	27.943	1,8%
FV-E (Linie 4-2 IC Salzburg - Bregenz)	**710.133**	1.275.875	-565.742	-44,3%
FV-F (Linie 3-2 RJ Salzburg - Buchs/Bregenz)	**3.765.857**	3.190.093	575.764	18,0%
S U M M E	**13.349.746**	13.199.293	150.453	1,1%

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

In den Losen FV-A und FV-B ist die Erhöhung des Bestellvolumens großteils auf die Verlängerung Wien Meidling – Wien Hbf. aufgrund der Inbetriebnahme des Hauptbahnhofes zurückzuführen.

Im Los FV-D kam es zu einer Umwandlung einer Leer- in eine Fahrplanfahrt Klagenfurt – Villach.

Aufgrund einiger RJ-Umstellungen kam es zu Umschichtungen vom Los FV-E in das Los FV-F. Dadurch wird dem im Verkehrsdienstevertrag beabsichtigten schrittweisen vermehrten RJ-Einsatz für die von der SCHIG mbH beauftragten Verkehre entsprochen.

Durch die erfolgten Änderungen konnte das Verkehrsangebot entsprechend der Nachfrage angepasst und in Summe stabil gehalten werden.

Auf jenen Strecken, auf denen die Schienenpersonenfernverkehrsleistungen eigenwirtschaftlich erbracht werden, sind keine Leistungen bestellt. Dies betrifft folgende Strecken(abschnitte):

- Ostbahn Wien – Hegyeshalom
- Nordbahn Wien - Breclav
- Westbahn Wien – Salzburg
- Brennerbahn Kufstein – Innsbruck – Brenner
- Lindau – Bregenz – St. Margrethen

Vertraglich sind alle wesentlichen Leistungsinhalte festgeschrieben. Diese determinieren ganz entscheidend das Kostenbild für die bestellten Leistungen und damit auch die Abgeltungsbeträge.
Für jede bestellte Zugfahrt sind daher folgende Leistungsinhalte im VDV definiert:

- Befahrene Strecke(n)
- Einzusetzende(s) Fahrzeug(e)
- Verkehrstage
- Zu erbringende Betriebsleistung pro Jahr
- Verkehrshalte

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Ebenso ist die Summe der zu leistenden Zugbegleiter-Fahrstunden vereinbart. Im SPFV ist jeder Zug mit Zugbegleitpersonal bestellt. Im SPNV sind zur Sicherstellung des Fahrgastservices mindestens 269.592 Fahrstunden zu leisten.

Im Jahr 2015 ist die tatsächlich erbrachte Zahl an Zugbegleiter-Fahrstunden mit insgesamt 343.038 Stunden über dem Mindestbestellumfang gelegen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

2.3. Prüfung auf Überkompensation

Der SCHIG mbH wurde bis zum Berichtszeitpunkt seitens der beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft der Bericht über die ex-post-Überkompensationsprüfung gemäß § 10 Abs 3 VDV des Geschäftsjahres 2013 vorgelegt. Inhalt der Prüfung war

- Prüfung der Angemessenheit der Leistungsverrechnung der Konzerngesellschaften ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Technische Services GmbH.
- Prüfung des Ausschlusses interner Quersubvention vom gemeinwirtschaftlichen Bereich der ÖBB-PV AG zu anderen (eigenwirtschaftlichen) Aktivitäten.
- Ermittlung der Anzahl der erbrachten Zugbegleiterfahrstunden 2013 im gesamten SPNV.
- Ermittlung der Kapitalrenditen unter Berücksichtigung der von der SCHIG mbH für das beauftragte Grundangebot im Schienenpersonenverkehr geleisteten Abgeltungsbeträge in den Losen des SPNV bzw. des gemeinwirtschaftlichen SPFV (Prüfung auf Überkompensation).
- Ermittlung der Kapitalrendite für alle insgesamt von der ÖBB-PV AG gemeinwirtschaftlich erbrachten Verkehre.

Von der beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wurde ein schriftlicher Bericht zu den Prüfergebnissen vorgelegt. Die Ergebnisse der beauftragten Prüfung wurden wie folgt dokumentiert:

- Es wurde von der beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bestätigt, dass die Leistungsverrechnungen der beiden Konzerngesellschaften ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Technische Services GmbH angemessen sind.
- Die Überleitung der Gewinn- und Verlustrechnung zeigt eine vertragskonforme Zuscheidung der Kosten und Erlöse, wodurch eine interne Quersubvention vom gemeinwirtschaftlich beauftragten Bereich zu eigenwirtschaftlichen Aktivitäten ausgeschlossen werden kann.
- Die tatsächlich im Jahr 2013 im gesamten Nahverkehr geleisteten Zugbegleiter-Fahrstunden liegen bei 726.526 ohne Nebenzeiten.
- Für das Jahr 2013 wurde im SPNV in keiner Region eine Überkompensation festgestellt. Beim SPFV wurde für 2013 ebenfalls keine Überkompensation festgestellt.
- Für das Jahr 2013 wurde hinsichtlich sämtlicher seitens der ÖBB-PV AG erbrachten gemeinwirtschaftlichen Verkehre im Nahverkehr keine Überkompensation festgestellt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

2.4. Abgeltung

Der Verkehrsdienstevertrag ist grundsätzlich als Nettovertrag ausgestaltet, das heißt das EVU erhält die vereinnahmten Tarifentgelte. Der von der SCHIG mbH als Auftraggeber an das EVU zu entrichtende Abgeltungsbetrag ergibt sich aus der Urkalkulation und berücksichtigt folgende ex-ante ermittelten Größen:

1. Den Aufwand je Zugkilometer der gemäß § 4 VDV zu erbringenden Verkehrsleistungen multipliziert mit den in den jeweiligen Teilleistungen zu erbringenden Zugkilometerleistungen gemäß § 4 bzw. Anlage 3a im SPNV, bzw. Anlage 3c im SPFV,

2. abzüglich der gemäß Anlage 11 ermittelten Einnahmen aus den Tarifentgelten und abzüglich aller anderen Einnahmen, die aus der Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Leistung (Abgeltung für Schüler- und Lehrlingsfreifahrt, Verbundabgeltungen), je Teilleistung erzielt werden. Diese beinhalten alle positiven Auswirkungen die innerhalb des jeweiligen Netzes entstehen, das im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen SPV-Leistungen des EVU betrieben wird.

3. abzüglich aller quantifizierbaren finanziellen Auswirkungen auf die betroffenen Netze des EVU, die über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des EVU hinaus gehen, gemäß Anlage 5,

4. unter Berücksichtigung der auf das Grundangebot gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 anrechenbaren Zahlungen Dritter gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 und Netzeffekten aus sonstigen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen Dritter gemäß § 9 ÖPNRV-G 1999 gemäß Anlage 10,

5. zuzüglich einer Kapitalrendite gemäß Anlage 6.

2.4.1. Los-Neukalkulationen 2015

Die bestellten Leistungen sind hinsichtlich der Leistungsquantität und der Leistungsqualität beschrieben. Die Leistungsparameter haben aufgrund der Auswirkung auf die Kostenstruktur Einfluss auf das wirtschaftliche Ergebnis der bestellten Leistungen. In einer ex-

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

ante-Urkalkulation wurde der Abgeltungsbedarf der bestellten Leistungen mit der entsprechenden Leistungsausprägung ermittelt.
Bei Leistungsänderungen sieht der VDV vor, das Entgelt entsprechend an die Leistungsänderungen anzupassen (§ 5 Abs 1).

Bei einigen Losen ist im Hauptvertrag eine Veränderung des Kostenbildes der bestellten Leistungen aufgrund der Änderung der Leistungsbestellung im Jahr 2015 gegenüber dem Jahr 2014 zu berücksichtigen. Die Änderung der Qualität der Leistungsbestellung (Zugbildung) wurde auf Stand der Kosten 2012 bewertet. Die Abgeltungsbeträge, welche für 2012 vereinbart sind, werden um diese Änderungen der Leistungsqualität korrigiert und dann wertgesichert. Dies betrifft die folgenden Lose:

- Ktn 1
- Ktn 2
- Ktn 3
- Stmk 2
- Stmk 3

In den SPNV-Losen in Kärnten und Steiermark werden in wesentlichem Maße andere Fahrzeuge als bisher eingesetzt.

Bei einigen FV-Losen ist eine Veränderung des Kostenbildes der bestellten Leistungen aufgrund der Änderung der Leistungsbestellung im Jahr 2015 gegenüber dem Jahr 2014 zu berücksichtigen. Dies betrifft die folgenden Lose:

- FV-A
- FV-B
- FV-D
- FV-E

Im Los FV-A kommt es zu Leistungsänderungen aufgrund eines geänderten Produktionskonzeptes durch die tägliche Führung des RJ Graz-Wien und aufgrund der Verlängerung Wien Meidling – Wien Hauptbahnhof. Im Los FV-B kommt es zu Leistungsänderungen aufgrund der Verlängerung Wien Meidling – Wien Hauptbahnhof. Im Los FV-D kommt es zu einer Leistungsänderung aufgrund der Umwandlung einer Leerfahrt in eine Fahrplanfahrt Klagenfurt – Villach. Im Los FV-E kommt es zu Leistungsänderungen aufgrund der

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Rücknahme des Speisewagens beim IC 860 und des Entfalls des Autoreisezugs Wien - Feldkirch.

Die entsprechend korrigierten als auch alle anderen Abgeltungsbeträge für das Jahr 2012 werden für 2015 wie nachfolgend beschrieben wertgesichert.

2.4.2. Wertsicherung

Der Verkehrsdienstevertrag sieht in § 7 Abs 5 eine Wertsicherung der Abgeltungsbeträge vor. Die Wertsicherung beruht auf einer jährlichen prozentualen Erhöhung der wesentlichen im Abgeltungsbetrag enthaltenen Aufwandskomponenten. Die Verteilung der Aufwandskomponenten ist in Anlage 9c zum VDV geregelt.

Die vertragliche Wertsicherung der einzelnen Aufwandskomponenten beträgt:

- Fahrzeugfixkosten 0,0 %
- Personalaufwand 2,5 %
- Materialaufwand 3,0 %
- Energieaufwand 2,5 %
- IBE-Aufwand 2,5 %

Bei den Aufwandskomponenten Energie und IBE handelt es sich um planmäßige Werte.

Die Wertsicherung des Energieaufwands ist an den Strompreisindex 2005 (Bundesmessziffer VPI 2005 4.5.1 elektrischer Strom) gekoppelt. Sollte der von der Statistik Austria monatlich verlautbarte Strompreisindex 2005 (Bundesmessziffer VPI 2005 4.5.1 elektrischer Strom) über oder unter der in der Anlage 9b festgelegten maximalen, respektive minimalen Indexentwicklung des jeweiligen Jahres liegen, so wird die Wertsicherung des Abgeltungsbetrags hinsichtlich des Energieaufwands abweichend von dem planmäßigen Wert (2,5 %) entsprechend angepasst. Maßgeblich ist für die Valorisierung zum nächsten Stichtag jeweils der Index für Oktober des vorangegangenen Jahres im Vergleich zum Index für Oktober 2009 unter Berücksichtigung der im Falle des Über- oder Unterschreitens des Korridors für die Indexentwicklung gemäß Anlage 9a bereits zuvor erfolgten Anpassung der Wertsicherung des Abgeltungsbetrags.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Der Anteil für Energieaufwand wurde für das Jahr 2015 mit -0,62 % (negativ) wertgesichert. Dies erfolgt vor dem Hintergrund des vertraglich vereinbarten Korridors zur Indexentwicklung für den Energiebezug.

Der Anteil des Infrastrukturbenützungsentgelts (IBE) wird gemäß den nach Anlage 9a festgelegten IBE-Produktanteilen im Ausmaß der tatsächlichen durch den Infrastrukturbetreiber erfolgten Preisänderungen angepasst. Für den IBE-Anteil an den Abgeltungsbeträgen wurde daher eine vom Planwert abweichende Wertsicherung für das Jahr 2015 für den SPNV in Höhe von 5,33 % und für den SPFV in Höhe von 3,97 % ermittelt.

2.4.3. Leistungsentgelt

Die bestellten Leistungen werden in Zugkilometern gemessen und abgegolten. Die Summe der Abgeltung der jeweiligen Lose wird nach der Formel

Abgeltung des Loses [EUR] = Bestellung [Zugkm] x Entgelt [EUR/Zugkm]

berechnet. Die Summe der Abgeltungen der Lose ergibt den Vertragswert:

Vertragswert [EUR] = Σ Abgeltungen der Lose [EUR]

Das im Jahr 2015 abgegoltene Gesamtleistungsentgelt für den Hauptvertrag und den VDV Graz – Linz ist in Kapitel 2.10 dargestellt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

2.5. Aktualisierung des VDV

Durch die zur Angebotsverbesserung im Gesamtangebot erforderlichen Fahrplananpassungen wurde auch das bestellte Grundangebot angepasst. Damit einher geht ein Anpassungsbedarf bei verschiedenen Anlagen zum VDV.

Für das Jahr 2015 wurden folgende Anlagen adaptiert:

- Anlage 1a (Teilleistungsverzeichnis Nah- und Regionalverkehr)
- Anlage 1b (Teilleistungsverzeichnis Fernverkehr)
- Anlage 2b (Fahrzeugverzeichnis SPFV)
- Anlage 3a (Leistungsverzeichnis Nah- und Regionalverkehr)
- Anlage 3b (Anzahl der zu leistenden Zugbegleiter-Fahrstunden im SPNV)
- Anlage 3c (Leistungsverzeichnis Fernverkehr)
- Anlage 4a (Abgeltungsverzeichnis Nah- und Regionalverkehr)
- Anlage 4b (Abgeltungsverzeichnis Zugbegleiter)
- Anlage 4c (Abgeltungsverzeichnis Fernverkehr)
- Anlage 8b (Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung im SPFV)
- Anlage 9b (Maximale bzw. minimale Indexentwicklung der Energie)
- Anlage 10 (Übersicht Sonstige Dienstleistungsverträge)
- Anlage 12 (Qualitätscontrolling)
- Anlage 13 (Qualitätshandbuch)
- Anlage 14 (Zughalteverzeichnis)

In die Anlage 8b wurde die CD railjet-Garnitur aufgenommen. Die Anlage 9b war durch die Verschiebung des Korridors für die Indexentwicklung des Energiekostenanteils neu festzulegen. Die Adaptierung der Anlage 12 erfolgte lediglich aufgrund einer redaktionellen Korrektur. In die Anlage 13 wurde der für das Jahr 2015 aktuelle Kundenbefragungsbogen zur Erhebung der subjektiven QM-Parameter aufgenommen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

2.6. Unterbeauftragung

Eine Unterbeauftragung (zur Erbringung von bei der ÖBB-PV AG beauftragten Leistungen durch einen Subauftragnehmer) ist gemäß § 14 nur nach vorheriger schriftlicher Zustimmung durch die SCHIG mbH möglich. Diese ist zu erteilen, wenn dem Auftraggeber keine negativen finanziellen Konsequenzen entstehen oder sonstige schwerwiegende Gründe dem entgegenstehen.
Es dürfen jedoch nicht mehr als 10 % der gesamten Auftragsleistung an einen Subunternehmer vergeben werden.
Für das Berichtsjahr 2015 wurde keine Vereinbarung über eine Unterbeauftragung für einzelne oder die gesamte Leistung abgeschlossen.

2.7. Leistungskontrolle

2.7.1. Definition Leistungsstörungen

Als Leistungsstörungen bei der Vertragserfüllung durch die ÖBB-PV AG sind folgende Abweichungen bei der Leistungserbringung definiert:

- **Ausgefallene Leistungen**
  Als ausgefallene Leistungen sind folgende Abweichungen bei der Leistungserbringung definiert:
  - Ausgefallene Züge
    Werden Züge nicht in Verkehr gesetzt oder wird der Zuglauf unterbrochen, sind die betroffenen Züge ausgefallen.
  - Ausgelassene Zughalte
    Wird ein im Fahrplan veröffentlichter bzw. in Anlage 14 zum VDV vereinbarter planmäßiger Zughalt ausgelassen, so gilt der Zug zwischen dem vorherigen und dem nachfolgenden planmäßigen Halt ebenfalls als ausgefallen.
  - Übermäßige Verspätung
    Sehr stark verspätete Züge (über dem Schwellenwert von 60 Minuten im SPNV bzw. 120 Minuten im SPFV) gelten als ausgefallen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

- Zu frühe Abfahrt
  Fährt ein Zug mehr als 2 Minuten vor der planmäßigen Abfahrtszeit ab, so gilt die Zugfahrt bis zum nachfolgenden planmäßigen Halt als ausgefallen.

Ausgefallene Leistungen werden nicht abgegolten, wenn mehr als 0,6 % der bestellten Zugkilometer nicht erbracht wurden. Der Schwellenwert ist dadurch begründet, dass Zugausfälle nicht nur durch die ÖBB-PV AG, sondern auch durch Dritte oder Wetterkatastrophen verursacht werden können. Zwischen den Vertragspartnern wurde zur leichteren Vertragsabwicklung vereinbart, das Fahrplanjahr statt Kalenderjahr als Bemessungsgrundlage für die ausgefallenen Leistungen heranzuziehen.

- **Abweichende Zugbildung**
  Für die bestellten Zugfahrten ist eine bestimmte Zugbildung vereinbart, die ein bestimmtes Qualitätsniveau und eine bestimmte Sitzplatzanzahl sicherstellt. Werden stattdessen andere Fahrzeuge eingesetzt, die nicht über den geforderten Ausstattungsstandard oder die vorgesehene Mindestkapazität verfügen, so wird der Abgeltungsbetrag für die mit einem geringeren Ausstattungsstandard bzw. geringerer Kapazität erbrachten Leistungen reduziert. Gleiches gilt für fehlende Wagen.

- **Abweichungen beim Bordservice**
  Wird die vereinbarte Leistung des Bordservice (Bordgastronomie mit Bistro/Speisewagen oder Trolleyservice) nicht angeboten, so wird ein Pauschalbetrag von der Abgeltung abgezogen. Hinsichtlich der Bewertung der Bordgastronomie wurde zwischen den Vertragsparteien Folgendes vereinbart:
  Die Bordgastronomie wird anhand folgender Kriterien bewertet, die alle kumulativ für eine positive Bewertung („erfüllt“) für das jeweilige Gastronomiekonzept erfüllt sein müssen:

  Speisewagen/Bordbistro
  1. Mindestens ein Heißgetränk erhältlich
  2. Mindestens zwei Kaltgetränke erhältlich (davon je eines alkoholfrei und alkoholisch)
  3. Mindestens ein warmes Hauptgericht erhältlich (ausgenommen Snack- bzw. Imbissprodukte wie zB Leberkässemmel, Würstel)
  4. Speisekühlanlage funktioniert (max. +8°C)

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Trolleyservice

1. Mindestens ein Heißgetränk am Platz erhältlich
2. Mindestens zwei Kaltgetränke am Platz erhältlich (davon je eines alkoholfrei und alkoholisch)
3. Mindestens drei Speisen-/Snackprodukte am Platz erhältlich (davon min. ein Jausenprodukt)

Soweit einzelne Produkte nicht am Trolley vorrätig sind, kann ersatzweise das gewünschte Produkt vom Servicepersonal auch aus dem Speisewagen beschafft werden. Voraussetzung für diese Ausnahmeregelung ist aber die grundsätzliche Durchführung eines Trolleyservices und dessen Bestückung.

Bei Ausfall eines Speisewagens, oder wenn dieser versperrt ist, wird bei ersatzweiser Beigabe eines Trolleyservices wie folgt bewertet:

- Bordgastronomie erfüllt (wenn Mindestanforderungen wie oben erfüllt)
- abweichende Zugbildung

- **Nicht erbrachte Zugbegleiter-Fahrstunden**

  Auch der Einsatz von Zugbegleitpersonal ist ein entgeltrelevanter Leistungsbestandteil. Da es auf einzelnen Strecken keine durchgehende Verkaufsinfrastruktur gibt (Fahrscheinautomaten oder Fahrkartenschalter an allen Stationen oder Automaten in den Fahrzeugen), muss das Zugbegleitpersonal im SPNV vorrangig auf diesen Streckenabschnitten eingesetzt werden, um auch die Fahrgeldsicherung zu optimieren. Wird auf diesen Streckenabschnitten bei Qualitätskontrollen kein Zugbegleitpersonal angetroffen, so gilt die Leistung bezüglich des Zugbegleitpersonals als nicht erbracht. Ebenfalls als nicht erbrachte Leistung wird die negative Bewertung der Präsenz des Personals (gemäß den in § 20 im VDV vereinbarten Pflichten) in den Fahrzeugen bei den Qualitätsprüfungen angerechnet.

  Für die Berechnung der als ausgefallen gewerteten Zugbegleiter-Fahrstunden wurde Folgendes vereinbart:
  Es wird eine hinreichend große Stichprobe (pro Jahr) zur Beurteilung des Leistungsausfalls von Zugbegleitern gezogen, um eine hohe Aussagesicherheit für die Hochrechnung auf die bestellten Zub-Fahrstunden zu haben.
  Pro Jahr werden mindestens 350 Stichproben mit Zugbegleitereinsatz am Zug gezogen. Liegt die Stichprobenanzahl mit Zugbegleitereinsatz unter 350, wird die Berech-

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

nung des Ausfalls in Prozent (auf 2 Nachkommastellen genau) der geprüften Leistung gemäß folgender Berechnungsmethode durchgeführt:

1. Berechnung der Schwankungsbreite bei 95-prozentiger Aussagesicherheit für die zu erreichende Stichprobengröße.
2. Berechnung der Schwankungsbreite bei 95-prozentiger Aussagesicherheit für die tatsächlich erreichte Stichprobe.
3. Abzug der Differenz zwischen den beiden Schwankungsbreiten bezüglich der Aussagesicherheit vom Ergebnis der Stichprobenuntersuchung.
4. Das Ergebnis wird zur Hochrechnung des Ausfalls auf die bestellte Zub-Stunden-Anzahl gemäß Anlage 3b herangezogen.
5. Bei Erreichung der vereinbarten Stichprobenanzahl von mindestens 350 pro Jahr wird der Ausfall eins zu eins linear auf die bestellte Leistung gemäß Anlage 3b hochgerechnet.
6. Der Abzug von als nicht erbracht gewerteten Fahrstunden wird mit dem Stundensatz gemäß Anlage 4b bewertet.

Die im Rahmen der QM-Stichprobenerhebungen festgestellten Leistungsabweichungen (Abweichende Zugbildung, Abweichungen beim Bordservice, nicht erbrachte Zugbegleiter-Fahrstunden) werden in Bezug auf die gesamte jährliche Bestellleistung hochgerechnet.

2.7.2. Definition Schienenersatzverkehr

Aufgrund von Bauarbeiten, Streckensperren oder Störungen kann es dazu kommen, dass planmäßig als Zugfahrten bestellte Leistungen nicht im Schienenverkehr erbracht werden können. Da bei der Leistungsbestellung vor allem das Mobilitätsangebot im Vordergrund steht, ist die Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs möglich. Soweit damit eine adäquate Verkehrsbedienung sichergestellt ist, gilt die Leistung als vertragskonform erbracht. Die Kriterien für eine adäquate Verkehrsbedienung sind:

- Bei absehbaren (planmäßigen) Ersatzverkehren die rechtzeitige Bekanntgabe und Sicherstellung der Fahrtmöglichkeiten wie beim Schienenverkehr.
- Bei unvorhersehbaren Ereignissen die ad hoc-Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs innerhalb von 120 Minuten.
- Nach 180 Minuten ist ein Schienenersatzverkehr anzubieten, der sich am Fahrplan des regulären Zugverkehrs orientiert.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

- Die Sicherstellung der Weiterbeförderung der Reisenden ist im Stadtverkehr auch durch eine Kooperation mit städtischen Verkehrsunternehmen möglich, die Eisenbahnfahrausweise für Ersatzverbindungen anerkennen.

2.7.3. Messung der Leistungsstörungen

Bei der Erhebung der Leistungsstörungen und Schienenersatzverkehre kamen im Jahr 2015 unterschiedliche Methoden zur Anwendung.

Messungen anhand der Leistungs- und Abrechnungsdatenbank

Im Fahrplanjahr 2015 konnten wesentliche Parameter der Leistungserbringung mit der von der SCHIG mbH implementierten Leistungs- und Abrechnungsdatenbank automatisiert mittels von der ÖBB-Infrastruktur AG zur Verfügung gestellter Betriebsdaten gemessen werden. Die Messung der ausgefallenen Zugkilometer und der Schienenersatzverkehre sowie die Messung der Pünktlichkeit erfolgten lückenlos durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank.

Die Datenbank verfügt über eine Schnittstelle, über die permanent von der ÖBB-Infrastruktur AG generierte UIC-Meldungen der SCHIG mbH übergeben werden. Dabei handelt es sich um die Meldung UIC 2102, in der die von der SCHIG mbH benötigten Statusinformationen zum Zuglauf enthalten sind. Die Daten werden unmittelbar und lückenlos an die SCHIG mbH weitergeleitet. Für den Datenempfang ist ein eigener Server installiert.

In der Datenbank werden ferner alle relevanten Daten zu den bestellten Zugfahrten vorgehalten. Damit ist die Soll-Leistung detailliert abgebildet, um einen Vergleich mit den von der ÖBB-Infrastruktur AG übermittelten Ist-Daten zu ermöglichen. Die Soll-Daten werden von der ÖBB-PV AG in definierten Formaten generiert. Da diese Daten für interne Zwecke des EVU ohnedies vorgehalten werden müssen, fällt hier kein nennenswerter Zusatzaufwand an. Die Soll-Daten werden an die SCHIG mbH elektronisch übermittelt und in die Datenbank eingespielt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die Auswertung erfolgt dann nach folgender Logik:

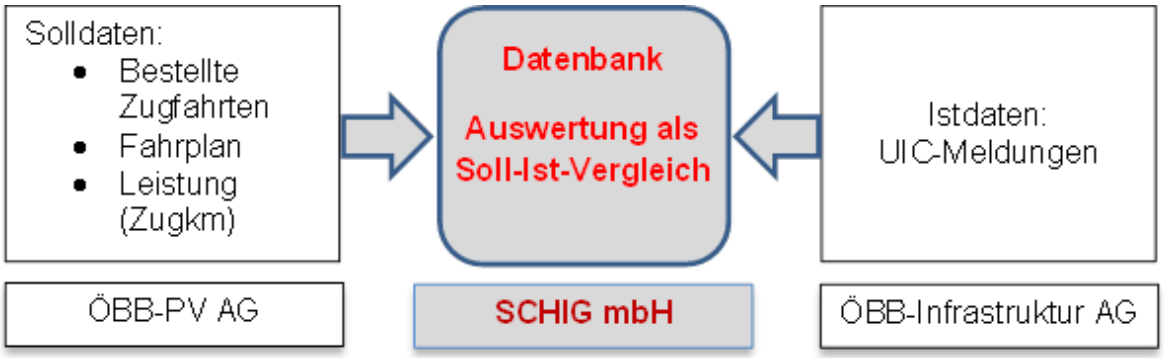


Abbildung 4: Prinzip der Auswertelogik der Abrechnungsdatenbank

Hinsichtlich ausgefallener Züge wird unterstellt, dass Züge, die nicht gemessen wurden, von denen also keine Ist-Daten vorhanden sind, auch nicht gefahren sind. Die Messung erfolgt dabei abschnittsgenau, das heißt, jeweils für die Distanz zwischen zwei Verkehrshalten.

Um entsprechende Ergebnisse für die im VDV vereinbarten Regelungen zu generieren, wurde die entsprechende Logik des Soll-Ist-Vergleichs implementiert. Alle Vergleiche sind stets nur auf die bestellten Leistungen bezogen. Der Soll-Ist-Vergleich findet in einer Reihenfolge statt, die falsche Ergebnisgenerierung ausschließt und darüber hinaus alle Parameter zur Beurteilung von Leistungserbringung und Pünktlichkeit berücksichtigt. Es werden daher in einem logischen Prozess alle Parameter abgeprüft, die eine Beurteilung der jeweiligen Zugfahrt hinsichtlich der vertragskonformen Durchführung zulassen.

Die wesentlichen Parameter sind:

- Bestellte Leistungen
- Parameter zur Messung von ausgefallenen Leistungen
- Parameter zur Messung der Pünktlichkeit

Die Datenbank verarbeitet alle diese Informationen, die aus unterschiedlichen Quellen stammen und unterschiedliche Formate aufweisen. Der Import erfolgt über definierte Schnittstellen. Der Output erfolgt in der Soll-Ist-Berechnung, die über Standardreports bzw. benutzerdefinierte Reports ausgegeben werden.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

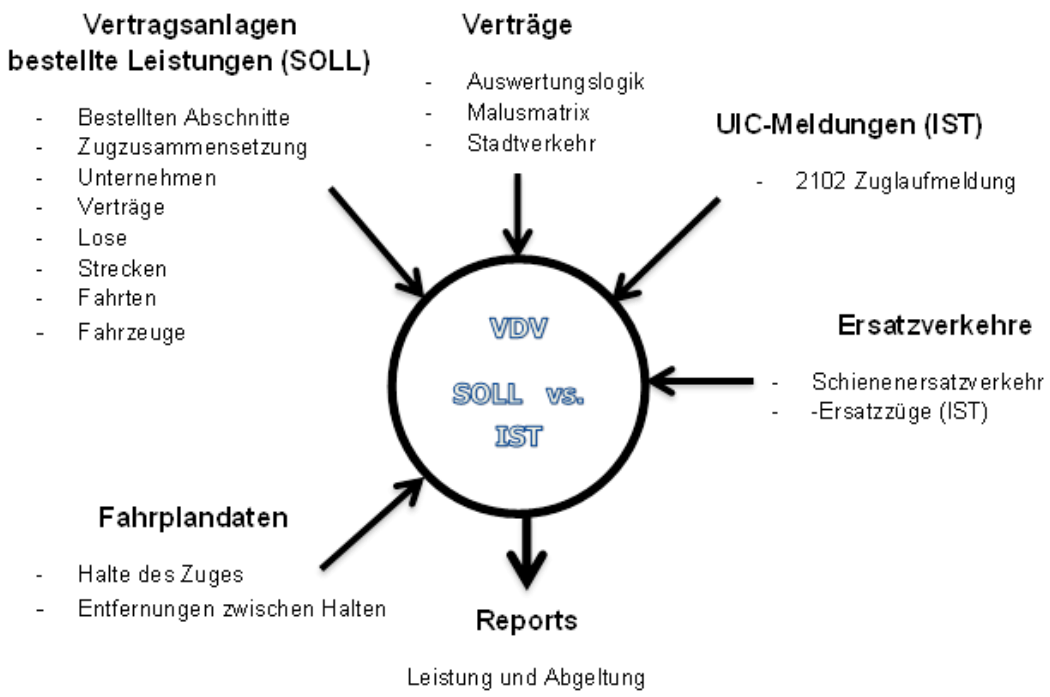


Abbildung 5: Übersicht Datengrundlagen für die Datenbankauswertung

Es werden dabei auch vertragskonforme Abweichungen von der Soll-Leistung, die nicht zu einem Abzug führen (Schienenersatzverkehre und Ersatzzüge), berücksichtigt. Mit diesen wird, auch wenn zur Soll-Leistung keine Ist-Daten vorhanden sind, eine vertragskonforme Verkehrsbedienung berechnet.

Messungen anhand von Stichproben

Die Zugbildung, die Präsenz von Zugbegleitpersonal sowie das vereinbarte Bordservice wurden von der SCHIG mbH im Rahmen der Stichproben für das Qualitätsmanagement geprüft. Der Anteil an Abweichungen, der bei diesen repräsentativen Stichproben festgestellt wurde, wird auf die bestellte Leistung hochgerechnet. Dabei wird derselbe prozentuelle Anteil an Abweichungen auf die Gesamtleistung angerechnet, wie bei den Stichproben festgestellt wurde.

Die festgestellten Abweichungen bei der Leistungserbringung werden vor einem Abzug vom Abgeltungsbetrag nochmals einer Plausibilitätskontrolle unterzogen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

2.7.4. Messergebnisse Leistungsstörungen 2015

Die Leistungsstörungen für das Jahr 2015 wurden nach den oben beschriebenen Messmethoden ermittelt. Es wurden dabei folgende Leistungsabweichungen identifiziert:

Ausgefallene Leistungen

Vom 14.12.2014 bis 12.12.2015 sind 221.132 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassene Zughalte, enthalten. Dies entspricht 0,31 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2015. Der festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen im Jahr 2015 in Höhe von 0,60 % wurde somit nicht überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu keinem Abzug für ausgefallene Leistungen.

Im Vorjahr sind 212.577 Zugkilometer als ausgefallen gewertet worden, das waren 0,30 % der bestellten Leistungen. Der Verursacher ist für die Wertung eines Zugausfalls unerheblich.

Die ausgefallenen Zugkm stellen sich wie folgt dar:

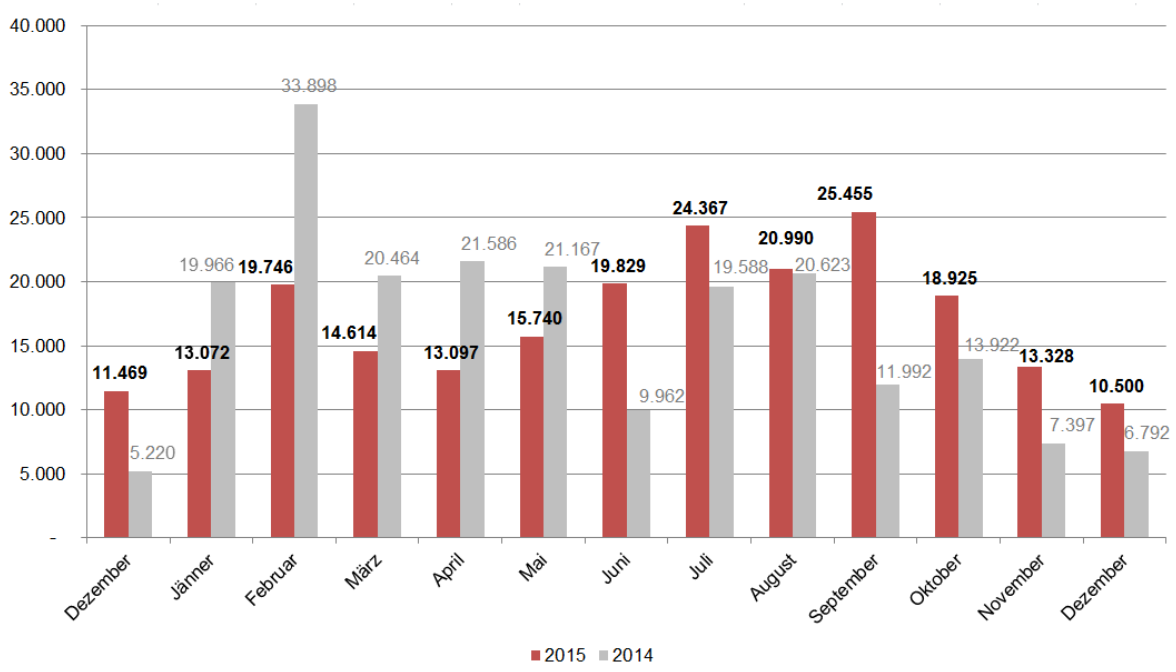


Abbildung 6: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die Summe der ausgefallenen Zugkm stellt sich gegenüber dem Vorjahr wie folgt dar:

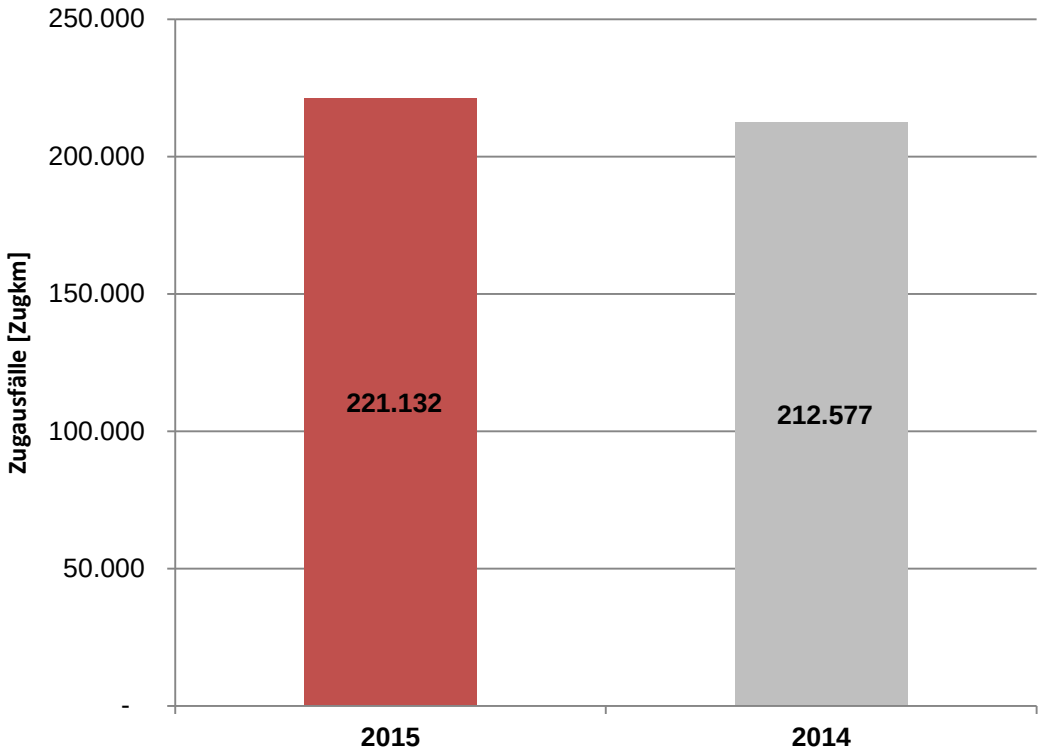


Abbildung 7: Ausgefallene Zugkm

Bei den angegebenen Werten sind sämtliche Abweichungsdefinitionen bei der Leistungserbringung (zu frühe Abfahrten, übermäßige Verspätungen, ausgelassene Zughalte, ausgefallene Züge) für ausgefallene Leistungen inkludiert.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die ausgefallenen Leistungen für 2015 in Höhe von 221.132 Zugkilometern teilen sich hinsichtlich der Abweichungsdefinitionen wie folgt auf:

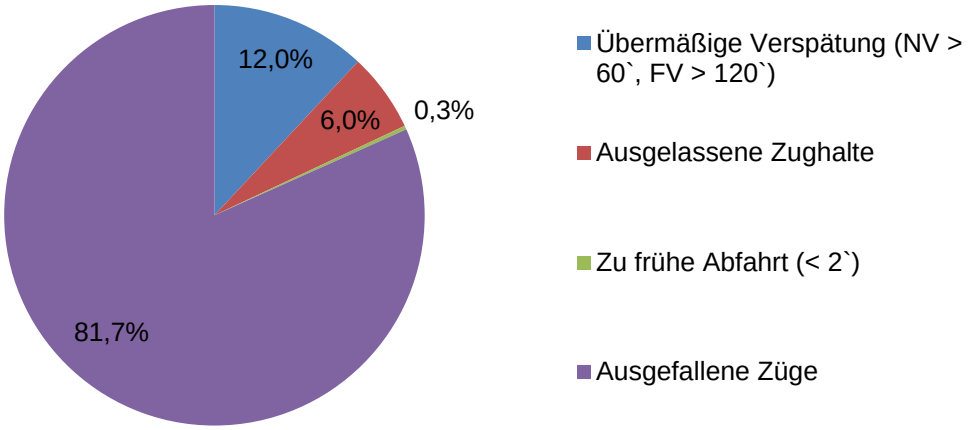


Abbildung 8: Anteil ausgefallene Zugkm gemäß Abweichungsdefinitionen

Abweichende Zugbildung

Bei den Stichproben zur Messung der objektiven Qualitätsparameter wurden 2015 insgesamt 30 Abweichungen (2014: 21) der Zugbildung (Fahrzeuge mit geringerem Qualitätsniveau oder geringerer Sitzplatzanzahl bzw. fehlende Wagen) registriert. Dies entspricht einem Anteil von 5,23 % (2014: 3,57 %) abweichenden Zugbildungen bezogen auf die Zahl der Stichproben.

Im Grundangebot sind über das Gesamtjahr 1.137.300 Zugfahrten bestellt. Die Abweichungsquote bedeutet übertragen auf die Gesamtzahl der bestellten Zugfahrten eine Abweichung bei 59.441 Zügen.

Gemäß Punkt 3 der Anlage 16 des VDV Graz - Linz erfolgt die Messung der Abweichenden Zugbildung gemeinsam mit dem Hauptvertrag. Die Zuteilung der Anteile der Leistungsstörungen erfolgt zwischen Hauptvertrag und VDV Graz - Linz im prozentualen Verhältnis der bestellten Zugkm.

Abweichungen beim Bordservice

Bei den bestellten Fernverkehrszügen ist das Bordservice ebenfalls Vertragsbestandteil. Das Bordservice im Tagesreiseverkehr wird – soweit vorgesehen – entweder mittels mobilem Trolley mit Bedienung am Sitzplatz oder im Speisewagen bzw. Bordbistro angeboten.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Im Rahmen von stichprobenartigen Prüfungen werden die nicht vertragskonform erbrachten Serviceleistungen festgestellt. Als nicht vertragskonform gelten nicht erbrachte Serviceleistungen, wenn zB der Speisewagen nicht vorhanden ist oder wenn kein oder nur eingeschränkter Speise- oder Getränkeverkauf stattfindet. Im Jahr 2015 wurden dabei insgesamt vier Ausfälle registriert, um zwei weniger als 2014. Dies entspricht einer Quote von 3,33 % (2014: 5,00 %).

Gemäß Punkt 3 der Anlage 16 des VDV Graz - Linz erfolgt die Messung der Abweichungen beim Bordservice gemeinsam mit dem Hauptvertrag. Die Zuteilung der Anteile der Leistungsstörungen erfolgt zwischen Hauptvertrag und VDV Graz - Linz im prozentualen Verhältnis der bestellten Zugkm.

Nicht erbrachte Zugbegleiter-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurden insgesamt 2,25 % (2014: 1,63 %) der geprüften Zugbegleiter-Fahrstunden als nicht erbracht gewertet. 2015 wurde eine hinreichend große Stichprobenanzahl zur Beurteilung des Leistungsausfalls von Zugbegleitern gezogen. Die Ausfallsquote wird daher anhand der im Jahr 2015 mindestens zu erbringenden Zub-Fahrstunden gemäß Anlage 3b (478.924) hochgerechnet. Dadurch werden 10.778,8 Stunden als nicht erbracht gewertet.

Gemäß Punkt 3 der Anlage 16 des VDV Graz - Linz erfolgt die Messung der nicht erbrachten Zub-Fahrstunden gemeinsam mit dem Hauptvertrag. Die Zuteilung der Anteile der Leistungsstörungen erfolgt zwischen Hauptvertrag und VDV Graz - Linz im prozentualen Verhältnis der bestellten Zugkm.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

2.7.5. Abzüge aufgrund von Leistungsstörungen

Die im Jahr 2015 vorgenommenen Gesamtabzüge aufgrund von Leistungsstörungen für den Hauptvertrag und den VDV Graz – Linz sind in Kapitel 2.10 dargestellt.

2.7.6. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

Die mit Schienenersatzverkehr (SEV) erbrachten Leistungen gelten gemäß § 15 Abs 6 als vertragskonform erbrachte Leistungen.

Eine Übersicht über die im Schienenersatzverkehr erbrachten Leistungen gibt die folgende Tabelle:

	2015	2014
Bestellte Leistung SPNV [Zugkm]	58.118.463	58.112.849
Davon im SEV erbracht [km]	996.966	732.089
Anteil SEV an bestellter Leistung [%]	1,7	1,3
Bestellte Leistung SPFV [Zugkm]	13.349.746	13.199.293
Davon im SEV erbracht [km]	117.619	145.901
Anteil SEV an bestellter Leistung [%]	0,9	1,1
Anteil SEV an bestellter Leistung gesamt [%]	1,6	1,2

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die Graphik zeigt den Anteil der im Schienenersatzverkehr gefahrenen SPNV-Leistungen:

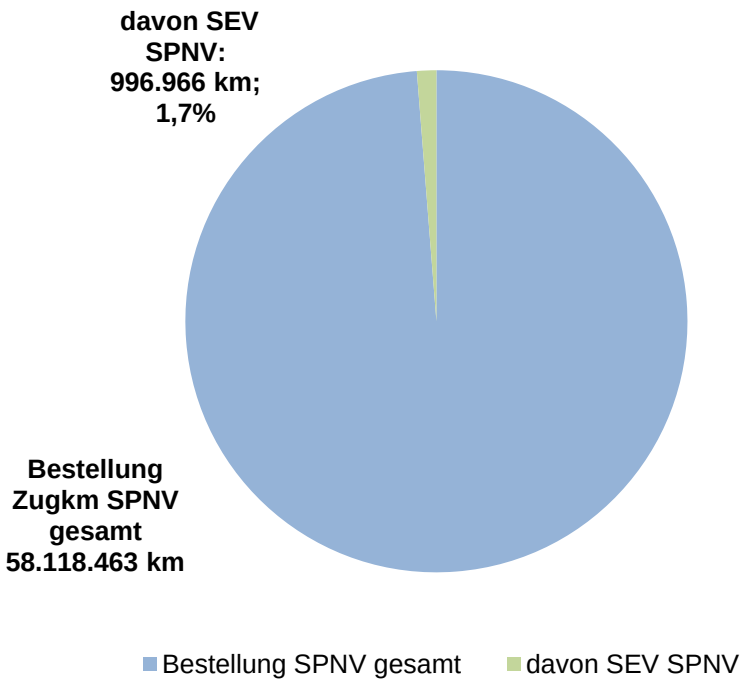


Abbildung 9: Anteil der im SEV erbrachten SPNV-Leistungen

Die Graphik zeigt den Anteil der im Schienenersatzverkehr gefahrenen SPFV-Leistungen:

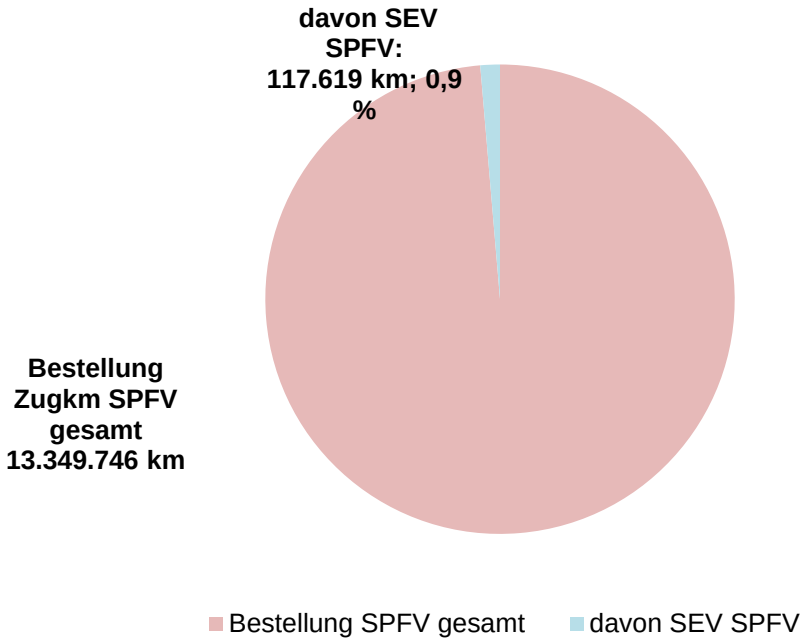


Abbildung 10: Anteil der im SEV erbrachten SPFV-Leistungen

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Im Bereich des Bediengebiets der städtischen Verkehrsmittel in Wien und Salzburg besteht aufgrund einer Vereinbarung mit den städtischen Verkehrsunternehmen für Reisende die Möglichkeit, im Störungsfall auf das städtische Verkehrsnetz auszuweichen. Daher gelten in diesen Gebieten ausgefallene Züge per se als durch Schienenersatzverkehr ersetzt.

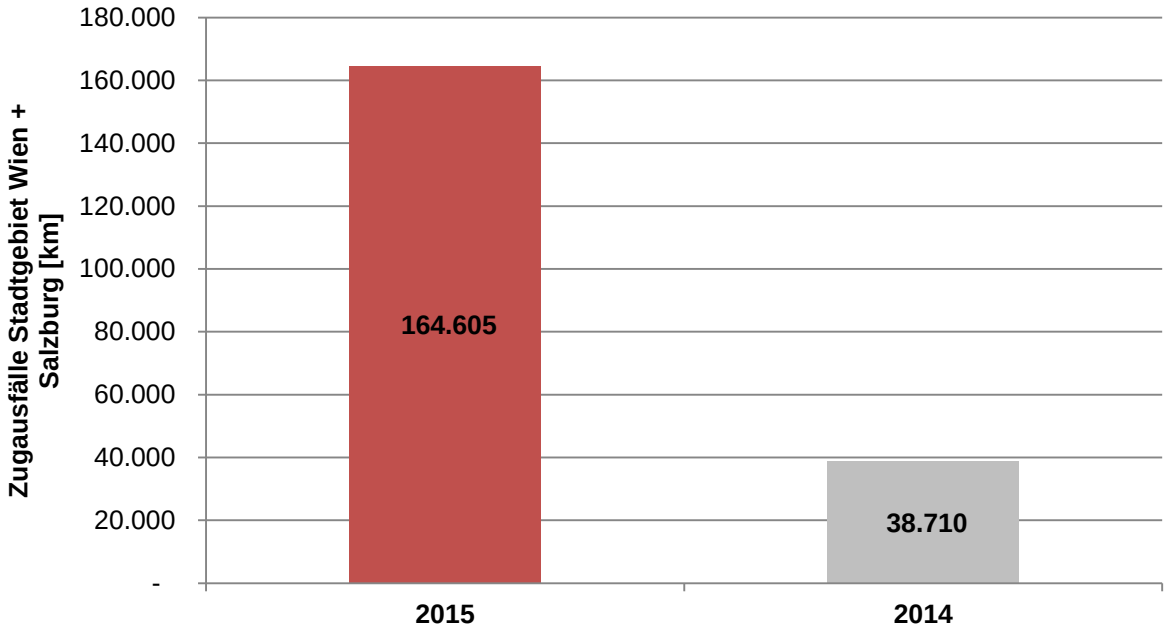


Abbildung 11: Zugausfälle Stadtgebiet Wien + Salzburg

2015 kam es gegenüber dem Vorjahr zu mehr ausgefallenen Leistungen im Stadtgebiet Wien. Ein signifikanter Anstieg war vor allem in den Monaten Juli und August, sowie in abgeschwächter Form im September und November erkennbar, wobei dieser Anstieg fast zur Gänze auf Bauarbeiten seitens ÖBB-Infrastruktur AG zurückzuführen ist. Die größte Einzelbaustelle war auf der S45 zwischen Wien Ottakring und Wien Hütteldorf vom 06. Juli 2015 bis 05. September 2015 zu verzeichnen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

2.8. Qualitätsmanagement

2.8.1. Qualitätsmessung

Mit dem VDV, abgeschlossen zwischen SCHIG mbH und ÖBB-PV AG, wurde auch ein Qualitätsmanagement implementiert. Zielsetzung ist die Steigerung der Qualitätsniveaus der bestellten Leistungen. Dafür wurden zahlreiche Qualitätsparameter identifiziert, für welche Zielwerte vereinbart wurden. Die Qualitätsparameter machen die Qualität der Leistungen nach einheitlichen Kriterien mess- und bewertbar. Bei der Definition und Messung der Qualitätskriterien wird grundsätzlich unterschieden in objektiv gemessene und subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität.

Die objektiv gemessenen Parameter werden entweder auf Grundlage von automatischen Messungen mit der seitens der SCHIG mbH implementierten Abrechnungsdatenbank bewertet oder von geschulten Qualitätsprüfern erhoben. Mit Fahrplanwechsel im Dezember 2012 ist die von der SCHIG mbH entwickelte Datenbank in Betrieb genommen worden. Diese ermöglicht die laufende Messung und Überwachung der pünktlichen Abwicklung des Zugverkehrs. Die subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität wird mittels standardisierter Fragebögen bei umfangreichen Kundenbefragungen erhoben.

Daneben wurden wie auch in den Vorjahren Stichproben gezogen, bei denen geschultes Personal Zugfahrten auf die Einhaltung der Qualitätsstandards hin geprüft hat. Vereinbarungsgemäß waren im Jahr 2015 wie schon im Vorjahr zumindest 350 Stichproben von mit Zugbegleitpersonal besetzten Zügen zu ziehen, um eine repräsentative Stichprobenmenge nicht nur für die Gesamtheit der als Grundangebot bestellten sondern auch der mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzten Zugfahrten sicherzustellen.
Der vereinbarte Wert von zumindest 350 Stichproben von mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzten Zügen wurde mit 349 Stichproben knapp untererfüllt, die damit einhergehende Erhöhung der statistischen Schwankungsbreite erfolgte jedoch im Einvernehmen mit dem Vertragspartner.
Darüber hinaus wurden auch Züge geprüft, die nicht mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzt sind. Insgesamt wurde im Jahr 2015 eine Gesamtstichprobe im Umfang von 574 Stichprobenziehungen erreicht (2014: 588 Stichprobenziehungen). Es handelte sich also bei 60,80 % aller geprüften Zugfahrten um mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzte Züge.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, werden von der SCHIG mbH ausgewählt. Dabei wird die Anzahl der bestellten Züge in den einzelnen Regionen bzw. im Nah- und Fernverkehr berücksichtigt. Die meisten Züge sind in der Ostregion bestellt, daher werden hier auch die meisten Stichproben gezogen. Im SPNV wurden über alle Regionen hinweg 454 Stichproben gezogen, im SPFV 120 Stichproben. Die genaue Verteilung ist in der Anlage 6.2 ersichtlich. Jede geprüfte Zugfahrt gilt als eine Stichprobe. Die Ergebnisse werden in einer Checkliste festgehalten. Bei lokbespannten Zügen wird für jeden Waggon eine eigene Checkliste ausgefüllt. Im Jahr 2015 wurden somit 1.909 (2014: 1.939) Checklisten verarbeitet.
Die ÖBB-PV AG hat die Prüfungen durch eigenes Personal begleitet. Dazu wurden von der SCHIG mbH im Vorfeld lediglich das Datum, der Treffpunkt und die Dauer der Prüftätigkeit übermittelt, ohne den genauen Routenverlauf bekannt zu geben. Rückschlüsse auf die an dem jeweiligen Tag zu prüfende Stichprobe sind daher nicht möglich.

Für die jeweiligen Qualitätsparameter sind Zielwerte definiert, die das erwartete Qualitätsniveau vorgeben. Um geringfügige Schwankungen auszugleichen, sind im Bereich um den Zielwert „Toleranzgrenzen“ vorgesehen. Wenn der gemessene Wert für den jeweiligen Qualitätsparameter innerhalb der Toleranzgrenzen liegt, gilt der Zielwert als erreicht.
Um einen Anreiz zur Steigerung des Qualitätsniveaus zu setzen, ist mit dem Qualitätsmanagement ein Bonus-/Malus-System implementiert. Bei schlechter Qualität wird ein Malus in Abzug gebracht. Sind die Qualitätsziele übererfüllt worden, wird ein zusätzlicher Bonus ausbezahlt. Dabei sind jene Parameter stärker gewichtet, die auch aus Sicht der Fahrgäste von größerer Bedeutung sind.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

2.8.2. Objektive und Subjektive Qualitätsparameter – Zielwerte und Gewichtung

Folgende Gewichtungen und Zielwerte der objektiven Qualitätsparameter wurden zwischen den Vertragsparteien festgelegt (diese entsprechen den Werten des Jahres 2013):

Parameter	Gewichtung	Zielwert	Toleranzfeld		Bonus/Malus	
			Untergrenze	Obergrenze	Untergrenze (Malus)	Obergrenze (Bonus)
Pünktlichkeit NV	60,0 %	95,0 %	94,5 %	96,0 %	90,0 %	100,0 %
Pünktlichkeit FV	15,0 %	85,0 %	84,0 %	86,0 %	82,0 %	100,0 %
Sauberkeit	7,0 %	92,0 %	88,0 %	96,0 %	85,0 %	99,0 %
Schadensfreiheit	5,0 %	94,0 %	90,0 %	98,0 %	88,0 %	100,0 %
Fahrgastinformation	10,0 %	94,0 %	90,0 %	98,0 %	88,0 %	100,0 %
Beschwerdemanagement	3,0 %	92,0 %	90,0 %	94,0 %	85,0 %	99,0 %

Die nachfolgende Graphik zeigt die Gewichtung der objektiven Qualitätsparameter seit 2013:

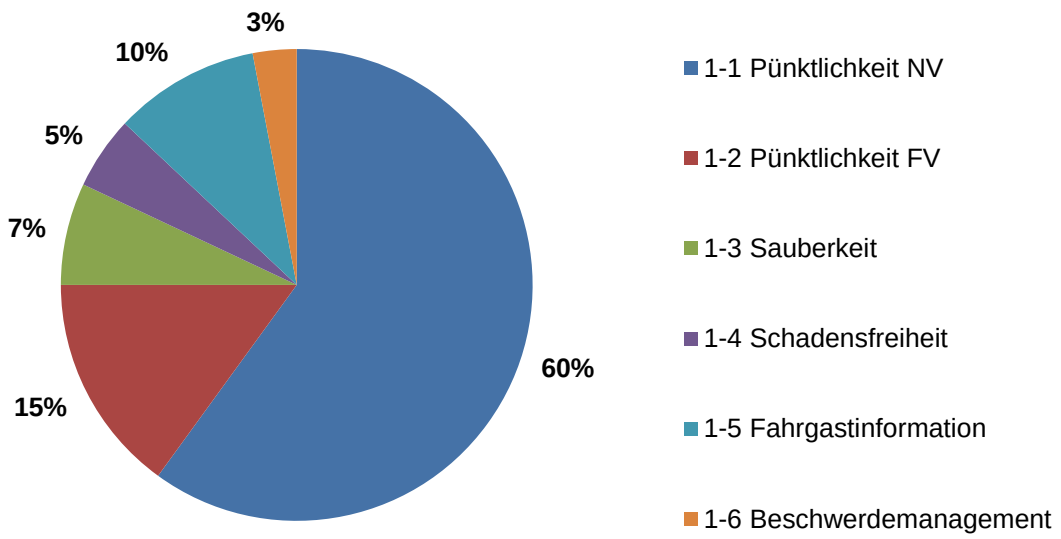


Abbildung 12: Gewichtung der objektiven Qualitätsparameter

Neben den objektiv gemessenen Qualitätsparametern wird der Eindruck der Fahrgäste systematisch durch ein unabhängiges Institut im Rahmen des „VCÖ Bahntest“ abgefragt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Durch diese Befragung werden die subjektiven Qualitätsparameter gemessen. Dazu werden einmal jährlich Reisende mittels standardisierten Fragebogens zu ihren Wahrnehmungen vor, während und nach der Zugfahrt befragt. Als Stichprobe werden dabei zahlreiche Kundinnen und Kunden in Zügen zufällig ausgewählt und gebeten, den Fragebogen auszufüllen. Im Jahr 2015 nahmen insgesamt rund 13.500 Kundinnen und Kunden am Bahntest teil.

Die Bewertung erfolgt dabei im Schulnotensystem, wobei die Note 1 als sehr gut und die Note 5 als unzureichend erfüllt gilt. Die Fragestellungen im standardisierten Fragebogen werden dabei den entsprechenden Qualitätsparametern zugeordnet. So wird beispielsweise die Frage „Wie gut war beim Einsteigen am Zug zu erkennen, wohin der Zug fährt?“ dem Parameter „Information im Zug im Regelfall“ zugeordnet.

Abgefragt werden die folgenden Parameter, die von den Kundinnen und Kunden bewertet werden, der Akzeptanzwert ist der Zielwert im Schulnotensystem:

Nr.	Parameter	Gewichtung	Akzeptanzwert	Toleranzfeld		Bonus/Malus	
				Untergrenze	Obergrenze	Untergrenze	Obergrenze
2-1	Pünktlichkeit	30 %	2,0	2,2	1,8	2,7	1,3
2-2	Sauberkeit der Züge	10 %	2,5	2,7	2,3	3,2	1,8
2-3	Sicherheit	10 %	2,5	2,7	2,3	3,2	1,8
2-4	Zugpersonal	10 %	2,5	2,7	2,3	3,2	1,8
2-5	Sitzplatzangebot	10 %	2,5	2,7	2,3	3,2	1,8
2-6	Information im Regelfall	10 %	2,5	2,7	2,3	3,2	1,8
2-7	Information bei Unregelmäßigkeiten /Verspätungen	15 %	2,5	2,7	2,3	3,2	1,8
2-8	Vertrieb	5 %	2,5	2,7	2,3	3,2	1,8

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die Gewichtung der subjektiven Qualitätsparameter stellt sich wie folgt dar:

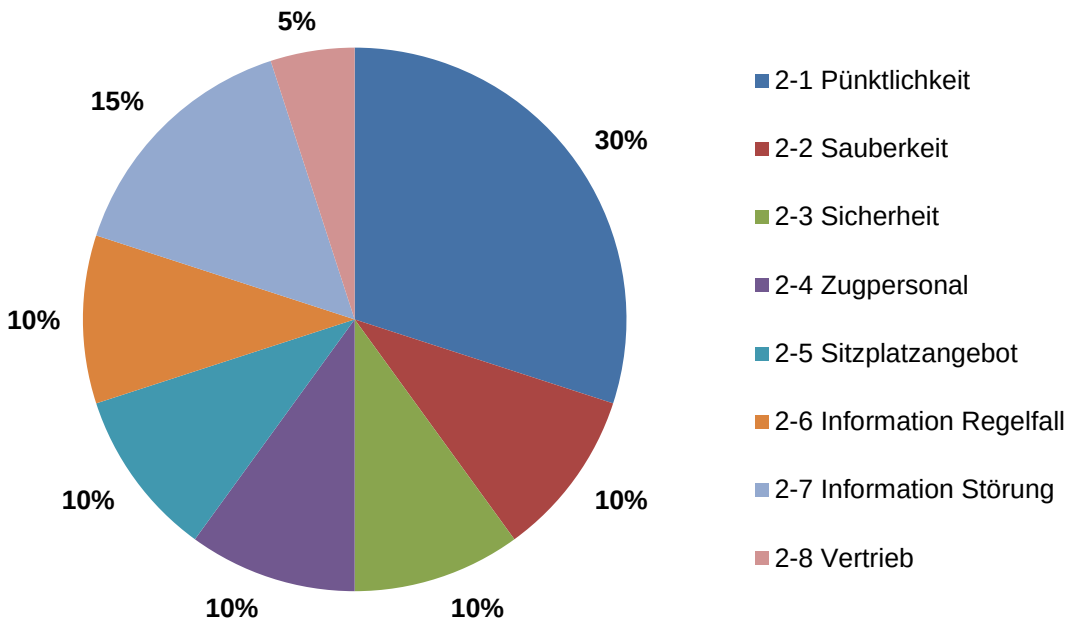


Abbildung 13: Gewichtung der subjektiven Qualitätsparameter

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

SCHIG
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

2.8.3. Messergebnisse der Objektiven Qualitätsparameter

Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen.

Der Pünktlichkeitsgrad hat sich über das Jahr hinweg folgendermaßen entwickelt:

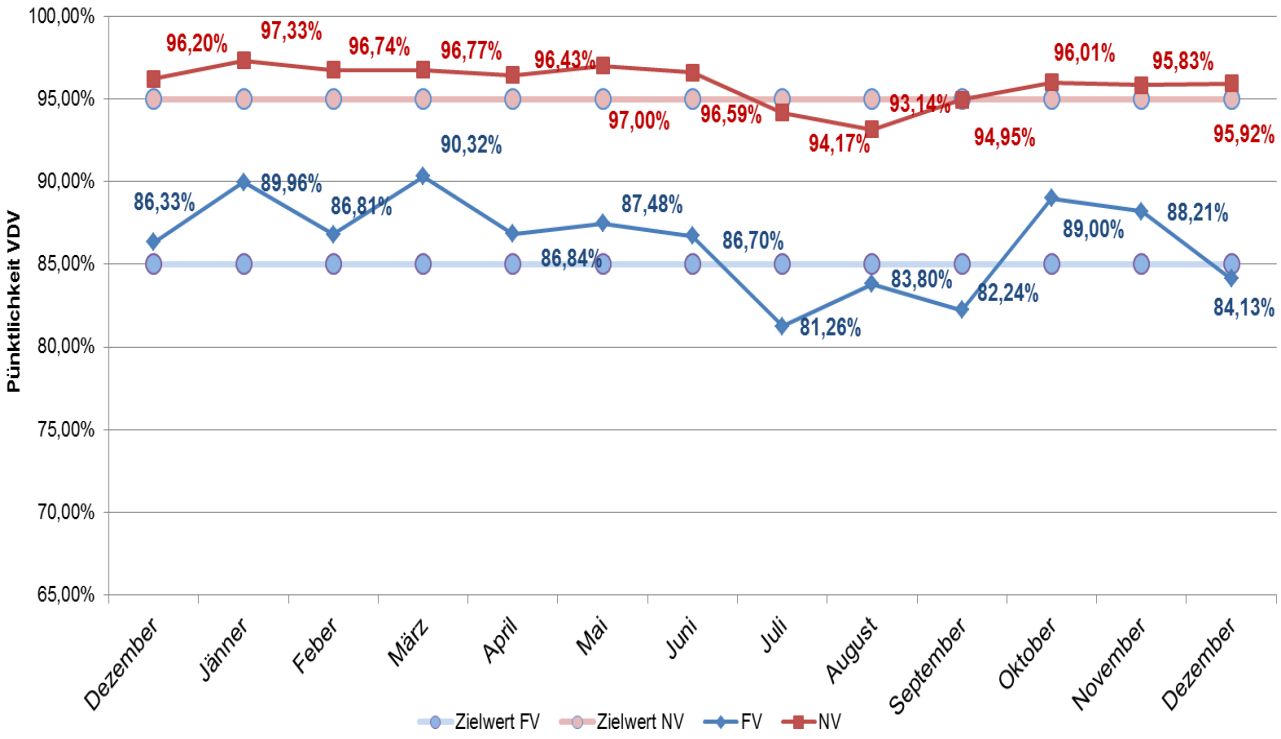


Abbildung 14: Entwicklung der Pünktlichkeit 2015

Mithilfe der Datenbank konnte im Jahr 2015 die Pünktlichkeit der seitens der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden.

Hinsichtlich der erfassten Pünktlichkeit wird festgehalten, dass mittels der Datenbank ausschließlich die von der SCHIG mbH bestellten Leistungen gemessen werden. Als Grundangebot werden von der SCHIG mbH im Auftrag des bmvit rund 72 % aller Zugkm im SPV in Österreich bestellt. Daher sind auch Abweichungen zu den seitens der ÖBB veröffentlichten Pünktlichkeitswerten, welche sämtliche von der ÖBB-PV AG erbrachten Zugfahrten erfassen, möglich.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Im Vergleich mit dem Vorjahr ist die Pünktlichkeit im SPNV gesunken, im SPFV gestiegen (angegeben sind nunmehr die Jahresergebnisse):

	2015	2014	Abweichung
Pünktlichkeit Nahverkehr	95,9 %	96,7 %	-0,8 %
Pünktlichkeit Fernverkehr	86,5 %	86,2 %	+0,3 %

Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2015 auf 95,5 % (2014: 96,2 %).

Die Parameter Sauberkeit, Schadensfreiheit und Fahrgastinformation werden mittels Stichprobenkontrollen durch geschultes Personal während der Zugfahrten erhoben. Für eine hinreichende Repräsentativität wurden im Jahr 2015 574 Stichproben gezogen (eine Zugfahrt entspricht dabei einer Stichprobe; dabei wird jeder im Zugverband vorhandene Waggon mit einer Checkliste bewertet) und dabei 1.909 Checklisten verarbeitet. Die Verteilung der Stichproben, sowohl in geographischer Hinsicht, als auch bezogen auf die Produkte (Zuggattungen), richtet sich nach der Verteilung der Fahrten in der Grundgesamtheit für die Stichprobenziehung. Die Grundgesamtheit besteht aus allen Zügen des Nah- und Regionalverkehrs und allen gemeinwirtschaftlich bestellten Zügen des Fernverkehrs.

Über das Beschwerdemanagement berichtet die ÖBB-PV AG, die SCHIG mbH kann über Stichproben die Ergebnismeldung plausibilisieren. Der erreichte Wert ergibt sich aus der Zahl der innerhalb von acht Tagen bearbeiteten Kundenreaktionen im Verhältnis zur Gesamtzahl der eingelangten Kundenreaktionen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die Ergebnisse der Qualitätsparameter zeigen für 2015 durchgehend eine positive Abweichung vom jeweiligen Zielwert:

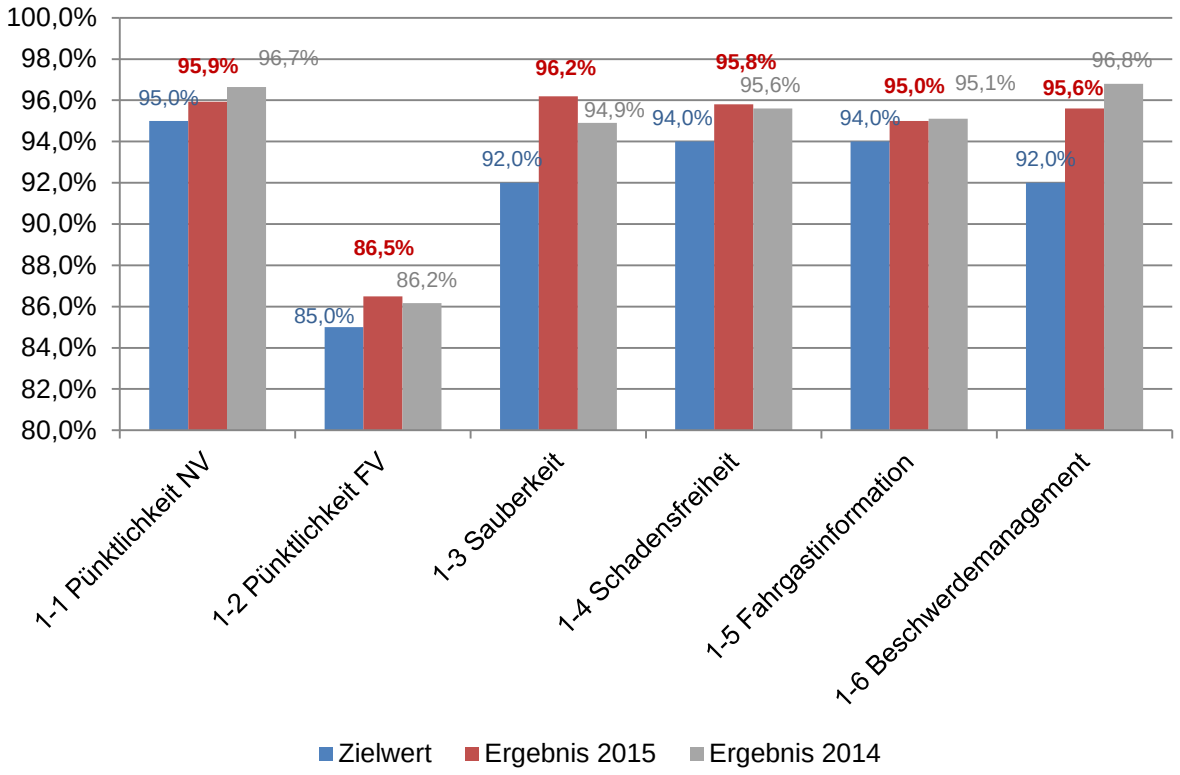


Abbildung 15: Zielwerte und Zielerreichung objektive Qualitätsparameter

Im Vergleich zum Jahr 2014 konnten insbesondere in den Kategorien Pünktlichkeit im FV und Sauberkeit Verbesserungen erreicht werden. Die Kategorien Schadensfreiheit und Fahrgastinformation weisen im Vergleich zum Vorjahr relativ stabile Ergebnisse aus, während es in den Bereichen Pünktlichkeit im Nahverkehr sowie Beschwerdemanagement zu im Vergleich zu 2014 schlechteren Ergebnissen kam. Der Rückgang des Erfüllungsgrades im Bereich des Beschwerdemanagements ist insbesondere durch einen Anstieg der Anzahl an Beschwerden in der Ostregion (und sohin der Bearbeitungsdauer) ab dem Frühherbst zu begründen. Diese Beschwerden betreffen im Speziellen Überfrequenzen, die aufgrund von Ausfällen der Baureihe ET 4020 durch den Umbau der Türsicherung zu beobachten waren. Darüber hinaus trug auch das Thema „Menschen auf der Flucht“ zu einer Zunahme der Zahl an Beschwerden bei.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

2.8.4. Messergebnisse der Subjektiven Qualitätsparameter

Neben den objektiv gemessenen Qualitätsparametern wird der Eindruck der Fahrgäste systematisch durch ein unabhängiges Institut im Rahmen des „VCÖ Bahntest“ abgefragt. Dazu werden einmal jährlich Reisende mittels standardisierten Fragebogens zu ihren Wahrnehmungen vor, während und nach der Zugfahrt befragt. Als Stichprobe werden dabei zahlreiche Kundinnen und Kunden in Zügen zufällig ausgewählt und gebeten, den Fragebogen auszufüllen. Im Jahr 2015 nahmen insgesamt rund 13.500 Kundinnen und Kunden am Bahntest teil. Die Bewertung erfolgt dabei im Schulnotensystem, wobei die Note 1 als sehr gut und die Note 5 als unzureichend erfüllt gilt. Die Fragestellungen im standardisierten Fragebogen werden dabei den entsprechenden Qualitätsparametern zugeordnet. So wird beispielsweise die Frage „Wie gut war beim Einsteigen am Zug zu erkennen, wohin der Zug fährt?“ dem Parameter „Information im Zug im Regelfall“ zugeordnet.

Bei den Ergebnissen der Qualitätsmessung für das Jahr 2015 zeigt sich, dass bei allen Parametern bessere Ergebnisse erzielt wurden, als hinsichtlich der Zielwerte (Akzeptanzwerte) vorgegeben. In allen Fällen haben die Fahrgäste die von ihnen wahrgenommene Qualität besser beurteilt, als dies im Zielwert (Akzeptanzwert) vereinbart ist. Insbesondere die Bewertung des Sitzplatzangebotes, der Sicherheit und vor allem des Zugpersonals hat sich im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessert. In den Bereichen Fahrgastinformation (sowohl im Regel-, als auch im Störungsfall) sowie Vertrieb kam es zu leichten Verschlechterungen.

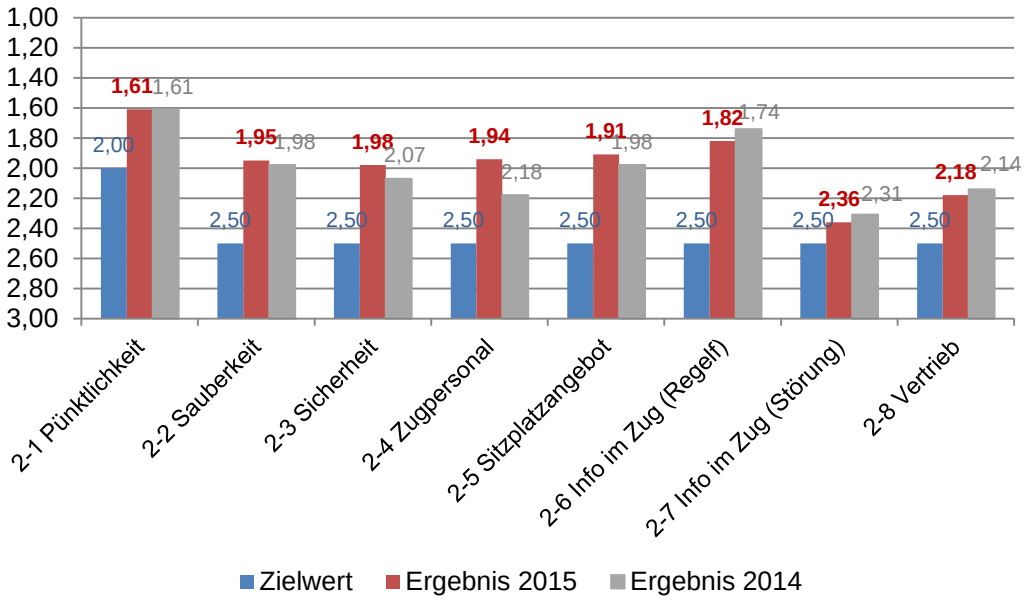


Abbildung 16: Zielwerte und Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

2.8.5. Vergleich der Messergebnisse

Da die Ergebnisse der objektiv gemessenen und subjektiv wahrgenommenen Qualität überwiegend korrelieren, wird davon ausgegangen, dass die Messverfahren geeignet sind und verlässliche Aussagen ermöglichen.

Bei der Pünktlichkeit im Nahverkehr konnte das hohe Ausgangsniveau aus dem Vorjahr 2014 nicht ganz gehalten werden, im Bereich des Fernverkehrs kam es aber zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit. Die Kundenzufriedenheit konnte hinsichtlich der Pünktlichkeit gegenüber dem Vorjahr auf hohem Niveau gehalten werden.

Bei der Sauberkeit ist gegenüber dem Ergebnis 2014 eine deutliche Verbesserung bei den objektiven Messergebnissen zu verzeichnen, auch im Zuge der Kundenbefragung vergaben die Fahrgäste eine bessere Bewertung als im Jahr davor.

Der Zielwert bei der Schadensfreiheit der Fahrzeuge konnte im Jahr 2015 – auf ähnlichem Niveau wie im Vorjahr – gemäß der objektiven Messergebnisse erneut übertroffen werden.

Die Fahrgastinformation betreffend kam es bei den objektiven Messungen gegenüber dem Vorjahr zu einer geringfügigen Verschlechterung, der Zielwert konnte jedoch auch im Berichtsjahr übertroffen werden. Bei der subjektiven Befragung ist sowohl im Bereich der Fahrgastinformation im Regelfall wie auch im Störungsfall ein Rückgang der Kundenzufriedenheit auszumachen.

Hinsichtlich der Parameter Sitzplatzangebot, Sicherheit und Zugpersonal lässt sich in Bezug auf die Kundenzufriedenheitsbefragung eine Zunahme ebendieser feststellen, ausgehend von bereits hohem Niveau. Insbesondere hinsichtlich der Bewertung des Zugpersonals fällt die Verbesserung besonders deutlich aus. Die Bewertung des Kriteriums Vertrieb ging indes leicht zurück, liegt jedoch immer noch deutlich über dem Zielwert.

Abschließend ist festzuhalten, dass bei allen Kategorien sowohl der objektiven als auch der subjektiven Qualitätsparameter die jeweiligen Zielwerte übertroffen wurden. Somit konnte die Qualität für die Fahrgäste insgesamt betrachtet weiter verbessert oder zumindest auf hohem Niveau gehalten werden.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

2.8.6. Bonus-/Malus-System

Um einen Anreiz für die Einhaltung der Zielwerte und eine darüber hinausgehende Verbesserung zu schaffen, wurde mit dem Qualitätsmanagement ein Bonus-/Malus-System implementiert. Schlechte Leistungsqualität führt zu einer Abzugszahlung (Malus), besonders gute Leistungsqualität wird mit einer Sonderzahlung (Bonus) honoriert. Wie schon im Vorjahr konnte vor allem bei den subjektiv gemessenen Qualitätsparametern das erwartete Qualitätsniveau übertroffen und ein Bonus lukriert werden.

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 3,0 % des Vertragswerts, wovon 70 % den objektiven und 30 % den subjektiven Kriterien zugeschieden werden. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. In etlichen der Qualitätsparameter kam es zu einem Bonus, während kein einziger Qualitätsparameter einen Malus aufweist. Die ÖBB-PV AG konnte daher für das Jahr 2015 eine Bonuszahlung lukrieren.

Der seitens der ÖBB-PV AG im Jahr 2015 insgesamt (Hauptvertrag und VDV Graz – Linz) lukrierte QM-Bonus ist im Kapitel 2.10 dargestellt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

2.8.7. Summe der Zugfahrten mit Abweichungen vom Regelfall

Bei zahlreichen Zugfahrten ist es zu Abweichungen vom Regelbetrieb gekommen, die Auswirkungen auf die Fahrgäste haben. Die Zahl der Abweichungen inklusive der hochgerechneten Abweichungen wird hier zusammenfassend dargestellt:

Abweichung	**Anteil von Grundgesamtheit 2015**	Anteil von Grundgesamtheit 2014	**Zahl Züge 2015**	Zahl Züge 2014
Ausgefallene Leistungen	0,31 %	0,30 %	3.526	3.385
Abweichende Zugbildung	5,23 %	3,57 %	59.441	40.564
Fehlendes Bordservice	3,33 %	5,00 %	1.310	1.965
Nicht erbrachte Zub-Fahrstunden	2,25 %	1,63 %	15.354	11.108
Schienenersatzverkehr	1,65 %	1,23 %	18.765	13.970
Verspätung (> 5 Minuten)	4,47 %	3,82 %	50.837	43.388
Zahl der Zugfahrten Grundangebot mit Abweichungen vom Regelfall	**13,12 %**	**10,07%**	**149.233**	**114.380**

Bei insgesamt **13,12 %** (2014: 10,07 %) aller Zugfahrten des Grundangebots kam es 2015 zu fahrgastrelevanten Abweichungen vom Regelbetrieb, das sind 149.233 von insgesamt 1.137.300 Zugfahrten. Der Anteil der unbeeinträchtigten Leistungen kann geringfügig höher sein, da auch eine doppelte Beeinträchtigung eines Zuges (zB ein verspäteter Zug hat auch eine abweichende Zugbildung) möglich ist.

2.8.8. Weitere Qualitätsparameter

Zusätzlich zu den im Rahmen der subjektiven Qualitätsparameter abgefragten Qualitätskriterien werden noch weitere Parameter mit Bewertung im Schulnotensystem erhoben. Da diese nicht vom Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst beeinflusst werden können, sind sie kein Bestandteil des Bonus-/Malus-Systems.

Gemessen wird die Kundenzufriedenheit mit folgenden Parametern:

- Sauberkeit der Stationen
- Schadensfreiheit der Stationen
- Sicherheit am Bahnhof
- Ausstattung der Bahnhöfe

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Auch diese Kriterien sind für Reisende von Bedeutung. Da die Stationen jedoch von der ÖBB-Infrastruktur AG betrieben werden, kann die ÖBB-PV AG keinen direkten Einfluss auf die Gestaltung der Stationen ausüben und damit auch die Befragungsergebnisse nicht wesentlich beeinflussen.
Im Jahr 2015 führte die Kundenbewertung zu folgenden Ergebnissen:

Parameter	Befragungs-ergebnis 2015	Befragungs-ergebnis 2014	Veränderung [%]
Sauberkeit der Bahnhöfe	2,04	2,03	-0,49 %
Schadensfreiheit der Bahnhöfe	1,68	1,70	1,18 %
Sicherheit am Bahnhof	2,22	2,07	-7,25 %
Ausstattung der Bahnhöfe	2,88	2,77	-3,97 %

Insgesamt zeigt sich, dass die Kundenbewertungen für die Bahnhöfe tendenziell schlechter ausfallen als die Kundenbewertungen für die Züge des EVU.

2.8.9. Arbeitsgruppe Qualität

Die SCHIG mbH hat eine Arbeitsgruppe Qualität eingerichtet, die mehrmals jährlich tagt und in der aktuelle Themenstellungen aus dem Qualitätsmanagement bearbeitet werden.
Im Berichtszeitraum hat die Arbeitsgruppe Qualität zwei Mal getagt. Die Sitzungen werden mittels Protokoll dokumentiert.

Es wurden im Wesentlichen folgende Themenstellungen behandelt:

- Ergebnisse des Qualitätsmanagements für 2014
- Schwerpunkte der ÖBB-PV AG für 2015
- Maßnahmen zur Verbesserung der Außensauberkeit der Fahrzeuge
- Sauberkeit und Funktionalität von Sanitäranlagen
- Fahrgastinformation bei Schienenersatzverkehren und im Störungsfall, Kennzeichnung reservierter Sitzplätze in Zusammenhang mit Schienenersatzverkehren
- Informationspolitik im Nachtverkehr
- Anpassung des Dokumentationsverfahrens in den Checklisten
- Angebot und Bewertung der Bordgastronomie
- Bewertung der Funktionalität der Klimaanlage

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Unter anderem wurden dabei folgende Verbesserungen für die Fahrgäste angestoßen bzw. erreicht:

- Zur Verbesserung der Außensauberkeit werden sukzessive neue Waschanlagen in Betrieb genommen bzw. bestehende alte in ihrer Funktionalität verbessert. So wurde etwa mit Ende des Jahres 2015 die neue Waschanlage in Linz in Betrieb genommen.
- Entsprechende Schulung der Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter, um häufig auftretende Defekte an Sanitäranlagen direkt beheben zu können. Darüber hinaus erfolgte die Schulung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern am Standort Graz dahingehend, nunmehr auch an den Sanitäranlagen der zwischen (Saarbrücken/Frankfurt) – Salzburg Hbf. – Graz Hbf. verkehrenden Wendezügen der deutschen Bahn Reparaturen vornehmen zu können, um die Funktionstüchtigkeit der Sanitäranlagen sicherzustellen.
- Maßnahmen zur Verlängerung der Nachtruhe für Nachtreisende durch Anpassung der Informationspolitik im Nachtreiseverkehr.
- Verbesserung der Informationsbereitstellung in den Bussen bei Schienenersatzverkehr (Kennzeichnung der Busse mit Fahrtziel und Durchsage der Fahrtstrecke sowie der Zwischenhalte im Bus).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

2.9. VDV Graz – Linz

Zur besseren Erreichbarkeit der Landeshauptstädte Graz und Linz untereinander hat die SCHIG mbH im Auftrag des bmvit einen VDV mit der ÖBB-PV AG mit Gültigkeit ab 16.02.2014 abgeschlossen. Durch direkte hochwertige Zugverbindungen soll die Anbindung der Regionen an diese Städte verbessert werden. Der Vertrag läuft wie der Hauptvertrag bis 31.12.2019.

2.9.1. Vertragsaufbau

Der VDV Graz – Linz besteht analog zum Hauptvertrag aus einem textlichen Vertragsteil, in dem alle wesentlichen Regelungen zu Bestellung, Leistungsumfang, Leistungsstörungen und kommerziellen und rechtlichen Bedingungen enthalten sind. Die Liste mit den bestellten Zugfahrten, die Regelungen zur Leistungsmessung und die Regelungen zum Qualitätsmanagement sind in Anlagen enthalten.
Die bestellten Zugfahrten sind in den Anlagen 3a und 14 verzeichnet. Die Zugfahrten werden anhand folgender Eckdaten beschrieben:

- Zugnummer
- Ausgangs- und Zielbahnhof
- Bediente Halte
- Fahrplan inkl. der Verkehrstage
- Einzusetzende Fahrzeuge
- Betriebsleistung
- Bordservice

Der zu entrichtende Abgeltungsbetrag berücksichtigt gemäß den Bestimmungen des VDV folgende Größen:

- Den Aufwand der zu erbringenden Verkehrsleistungen,
- abzüglich der ermittelten Einnahmen aus den Tarifentgelten und abzüglich aller anderen Einnahmen,
- abzüglich aller quantifizierbaren finanziellen Auswirkungen auf die betroffenen Netze des EVU, die über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des EVU hinaus gehen,

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

- unter Berücksichtigung der auf das Grundangebot gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 anrechenbaren Zahlungen Dritter gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 und Netzeffekten aus sonstigen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen Dritter gemäß § 9 ÖPNRV-G 1999,
- zuzüglich einer angemessenen Kapitalrendite.

Mit dem Nettovertrag hat das EVU neben dem Optimieren der Kostenseite einen zusätzlichen Anreiz, die Einnahmenseite positiv zu beeinflussen, da es auch das Erlösrisiko trägt. Dies ist vor allem auch im Sinne des Aufgabenträgers, da dadurch mehr Fahrgäste gewonnen werden können.

2.9.2. Leistungsumfang

Mit dem Verkehrsdienstevertrag, welcher zwischen SCHIG mbH und ÖBB-PV AG abgeschlossen ist, werden direkte hochwertige Leistungen zwischen den Landeshauptstädten Graz und Linz bestellt. Dadurch soll auch die Anbindung der Regionen an diese Städte verbessert werden.
In Summe wurden auf der Strecke Linz – Selzthal im Fahrplanjahr 2015 insgesamt 150.804 Zugkm bestellt. Des Weiteren wurden als Kurswagenverbindung im Abschnitt Graz – Selzthal insgesamt 1.456 Verbindungen bestellt. Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr (124.703 Zugkm und 1.204 Verbindungen) ist auf das Inkrafttreten des VDV Graz –Linz mit 16.02.2014 zurückzuführen.

2.9.3. Prüfung auf Überkompensation

Der VDV Graz - Linz sieht analog zum Hauptvertrag in den §§ 7, 9 und 10 eine Urkalkulation der Abgeltungsbeträge und deren jährliche ex-post-Prüfung durch einen Wirtschaftsprüfer vor. Das Berechnungsmodell des Abgeltungsbetrags (Trennungsrechnung ex-ante und ex-post) ist in der Anlage 5 zum VDV Graz - Linz beschrieben.
Gemäß Punkt 1 der Anlage 16 zum VDV Graz - Linz kommen die Vertragspartner überein, dass die mit dem gegenständlichen Vertrag beauftragte Leistung im Verbund mit anderen, mit dem VDV vom 03.02.2011 beauftragten Leistungen teilweise gemeinsam produziert wird. Die festgesetzte maximal zulässige Kapitalrendite gemäß Anlage 6 ist daher auf die mit dem VDV vom 03.02.2011 beauftragten Leistungen des SPFV und die mit gegenständlichem Vertrag beauftragten Leistungen gemeinsam zu beziehen. Eine allfällige Über- oder Unterkompensation wird in den definierten Beobachtungszeiträumen gemeinsam festgestellt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

2.9.4. Wertsicherung

Der VDV Graz - Linz sieht analog zum Hauptvertrag in § 7 Abs 5 eine Wertsicherung der Abgeltungsbeträge vor. Die Wertsicherung beruht auf einer jährlichen prozentualen Erhöhung der wesentlichen im Abgeltungsbetrag enthaltenen Aufwandskomponenten. Die Verteilung der Aufwandskomponenten ist in Anlage 9c zum VDV geregelt.

Die vertragliche Wertsicherung der einzelnen Aufwandskomponenten beträgt analog zum Hauptvertrag:

- Fahrzeugfixkosten 0,0 %
- Personalaufwand 2,5 %
- Materialaufwand 3,0 %
- Energieaufwand 2,5 %
- IBE-Aufwand 2,5 %

Bei den Aufwandskomponenten Energie und IBE handelt es sich um planmäßige Werte.

Die Wertsicherung des Energieaufwands ist an den Strompreisindex 2005 (Bundesmessziffer VPI 2005 4.5.1 elektrischer Strom) gekoppelt. Sollte der von der Statistik Austria monatlich verlautbarte Strompreisindex 2005 (Bundesmessziffer VPI 2005 4.5.1 elektrischer Strom) über oder unter der in der Anlage 9b festgelegten maximalen, respektive minimalen Indexentwicklung des jeweiligen Jahres liegen, so wird die Wertsicherung des Abgeltungsbetrags hinsichtlich des Energieaufwands abweichend von dem planmäßigen Wert (2,5 %) entsprechend angepasst. Maßgeblich ist für die Valorisierung zum nächsten Stichtag jeweils der Index für Oktober des vorangegangenen Jahres im Vergleich zum Index für Oktober 2014 unter Berücksichtigung der im Falle des Über- oder Unterschreitens des Korridors für die Indexentwicklung gemäß Anlage 9a bereits zuvor erfolgten Anpassung der Wertsicherung des Abgeltungsbetrags.
Der Anteil für Energieaufwand wurde für das Jahr 2015 mit -0,87 % (negativ) wertgesichert. Dies erfolgt vor dem Hintergrund des vertraglich vereinbarten Korridors zur Indexentwicklung für den Energiebezug.

Der Anteil des Infrastrukturbenützungsentgelts (IBE) wird gemäß den nach Anlage 9a festgelegten IBE-Produktanteilen im Ausmaß der tatsächlichen durch den Infrastrukturbetreiber erfolgten Preisänderungen angepasst. Für den IBE-Anteil an den Abgeltungsbeträ-

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

gen wurde daher eine vom Planwert abweichende Wertsicherung für das Jahr 2015 in Höhe von 4,27 % ermittelt.

2.9.5. Abgeltung

Das im Jahr 2015 abgegoltene Gesamtleistungsentgelt für den Hauptvertrag und den VDV Graz – Linz ist in Kapitel 2.10 dargestellt.

2.9.6. Aktualisierung des VDV

Für das Jahr 2015 wurden folgende Anlagen adaptiert:

- Anlage 3a (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4a (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 4b (Abgeltungsverzeichnis Zugbegleiter)
- Anlage 9b (Maximale bzw. minimale Indexentwicklung der Energie)
- Anlage 10 (Übersicht Sonstige Dienstleistungsverträge)
- Anlage 13 (Qualitätshandbuch)
- Anlage 14 (Zughalteverzeichnis)

Die Anlage 9b war durch die Verschiebung des Korridors für die Indexentwicklung des Energiekostenanteils neu festzulegen. In die Anlage 13 wurde der für das Jahr 2015 aktuelle Kundenbefragungsbogen zur Erhebung der subjektiven QM-Parameter aufgenommen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

2.9.7. Unterbeauftragung

Eine Unterbeauftragung (zur Erbringung von bei der ÖBB-PV AG beauftragten Leistungen durch einen Subauftragnehmer) ist gemäß § 14 nur nach vorheriger schriftlicher Zustimmung durch die SCHIG mbH möglich. Diese ist zu erteilen, wenn dem Auftraggeber keine negativen finanziellen Konsequenzen entstehen oder sonstige schwerwiegende Gründe dem entgegenstehen. Es dürfen jedoch nicht mehr als 10 % der gesamten Auftragsleistung an einen Subunternehmer vergeben werden.
Für das Berichtsjahr 2015 wurde keine Vereinbarung über eine Unterbeauftragung für einzelne oder die gesamte Leistung abgeschlossen.

2.9.8. Leistungskontrolle

Die Bestimmungen der Leistungskontrolle sind im VDV Graz - Linz weitgehend ident mit jenen des Hauptvertrags.

- **Definition Leistungsstörungen**
  Hinsichtlich der Definition der Leistungsstörungen wird daher auf Kapitel 2.7.1 verwiesen. Ausgefallene Leistungen werden nicht abgegolten, wenn mehr als 0,8 % der bestellten Zugkilometer nicht erbracht wurden. Hinsichtlich der erbrachten Zugkm-Leistungen ist daher im VDV Graz - Linz aufgrund der deutlich kleineren Grundgesamtheit ein anderer Schwellenwert definiert als im Hauptvertrag. Die ausgefallenen Leistungen werden separat seitens der SCHIG mbH anhand der Abrechnungsdatenbank erhoben. Die Zugkm-Leistungen der Zug-Nr. 502, 503, 600 und 601 wurden seitens der SCHIG mbH monatlich ausgewertet.

  Kann aufgrund von Streckensperrungen die Wagengruppe für die Direktverbindung Graz - Linz nur auf Teilabschnitten geführt werden, so wird dem EVU der Mehraufwand für die Führung der Wagengruppe vergütet, sofern für den überwiegenden Teil des Laufweges eine Direktverbindung (zB Leoben - Linz oder Kirchdorf - Graz) sichergestellt werden kann. Der Anspruch auf Abgeltung des Mehraufwands für die Führung der Wagengruppe entfällt jedenfalls, wenn diese im Abschnitt Graz - Selzthal nicht geführt wird und ein Umstieg in Selzthal erforderlich ist.
  Die Überprüfung der Kurswagen-Leistungen erfolgt anhand eines von der ÖBB-PV AG monatlich zu übermittelnden Statusberichts. Die SCHIG mbH hat die Selbst-

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

meldungen der ÖBB-PV AG im Statusbericht stichprobenartig im Rahmen der QM-Prüfungen überwacht. Weiters gilt der Kurswagen als ausgefallen, wenn im Abschnitt Graz – Selzthal die Verspätung mehr als 120 min beträgt.

Gemäß Punkt 3 der Anlage 16 zum VDV Graz – Linz werden die Leistungsstörungen „Zub-Leistung“, „Bordgastronomie“ und „Abweichende Zugbildung“, für deren Bewertung eine Hochrechnung aus den Stichproben vereinbart ist, den mit gegenständlichem VDV beauftragten Leistungen der Grundgesamtheit des Grundangebots hinzugeschlagen. Das heißt, die generierten Ergebnisse der Leistungsstörungen „Zub-Leistung“, „Bordgastronomie“ und „Abweichende Zugbildung“ werden neben dem Hauptvertrag auch für den gegenständlichen Vertrag zur Bemessung der Leistungsstörungen angewendet.
Die Zuteilung der Anteile an den Leistungsstörungen erfolgt zwischen dem Hauptvertrag und dem VDV Graz - Linz im prozentualen Verhältnis der bestellten Zugkm gemäß den Leistungsverzeichnissen.

- **Definition Schienenersatzverkehr**
  Hinsichtlich der Definition des Schienenersatzverkehrs wird auf Kapitel 2.7.2 verwiesen. Für vertragskonform erbrachte Leistungen des SEV wird vom Abgeltungsbetrag je Zugkm ein Abschlag in der Höhe von 40% in Abzug gebracht.

  Wird ein SEV zwischen Graz und Selzthal eingerichtet, kommt es zu folgendem Abzug:

  Abgeltung Kurswagenführung / Streckenlänge Graz - Selzthal = Abgeltung Kurswagenführung je Streckenkm

  Abgeltung Kurswagenführung je Streckenkm x Länge, welche im SEV geführt wird, x 40 % = Abzug

- **Messung der Leistungsstörungen**
  Die Messung der Leistungsstörungen erfolgt analog zum Hauptvertrag, diesbezüglich wird auf Kapitel 2.7.3 verwiesen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

- **Messergebnisse Leistungsstörungen 2015**

  Die Leistungsstörungen für das Jahr 2015 wurden nach den oben beschriebenen Messmethoden ermittelt. Es wurden dabei folgende Leistungsabweichungen identifiziert:

  Ausgefallene Leistungen

  Vom 14.12.2014 bis 12.12.2015 sind 18,9 Zugkilometer zwischen Selzthal und Linz ausgefallen. Das entspricht 0,01 % der bestellten Leistung. Der festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen wurde somit nicht überschritten.

  Abweichende Zugbildung

  Gemäß Punkt 3 der Anlage 16 des VDV Graz - Linz erfolgt die Messung der abweichenden Zugbildung gemeinsam mit dem Hauptvertrag. Das Ergebnis der Messung für das Jahr 2015 ist im Kapitel 2.7.4 unter dem Punkt „Abweichende Zugbildung“ ersichtlich. Die Zuteilung der Anteile der Leistungsstörungen erfolgt zwischen Hauptvertrag und VDV Graz - Linz im prozentualen Verhältnis der bestellten Zugkm.

  Abweichungen beim Bordservice

  Gemäß Punkt 3 der Anlage 16 des VDV Graz - Linz erfolgt die Messung der Abweichungen beim Bordservice gemeinsam mit dem Hauptvertrag. Das Ergebnis der Messung für das Jahr 2015 ist im Kapitel 2.7.4 unter dem Punkt „Abweichungen beim Bordservice“ ersichtlich. Die Zuteilung der Anteile der Leistungsstörungen erfolgt zwischen Hauptvertrag und VDV Graz - Linz im prozentualen Verhältnis der bestellten Zugkm.

  Nicht erbrachte Zugbegleiter-Fahrstunden

  Gemäß Punkt 3 der Anlage 16 des VDV Graz - Linz erfolgt die Messung der nicht erbrachten Zub-Fahrstunden gemeinsam mit dem Hauptvertrag. Das Ergebnis der Messung für das Jahr 2015 ist im Kapitel 2.7.4 unter dem Punkt „Nicht erbrachte Zugbegleiter-Fahrstunden“ ersichtlich. Die Zuteilung der Anteile der Leistungsstörungen erfolgt zwischen Hauptvertrag und VDV Graz - Linz im prozentualen Verhältnis der bestellten Zugkm.

  Messergebnisse Schienenersatzverkehr

  Im Abschnitt Linz – Selzthal wurden im Jahr 2015 insgesamt 9.241,7 im SEV erbrachte Zugkm gemessen. Für vertragskonform erbrachte Leistungen des SEV wird vom

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Abgeltungsbetrag je Zugkm ein Abschlag in Höhe von 40 von Hundert (40 %) in Abzug gebracht und ein Schienenersatzverkehrs-km mit 60 von Hundert (60 %) des oben genannten Abgeltungsbetrags ausbezahlt.

Messergebnisse Kurswagen-Leistungen

Im Berichtszeitraum wurde eine nicht erbrachte Kurswagen-Leistung gemessen.

Abzüge aufgrund von Leistungsstörungen

Die im Jahr 2015 vorgenommenen Gesamtabzüge aufgrund von Leistungsstörungen für den Hauptvertrag und den VDV Graz – Linz sind in Kapitel 2.10 dargestellt.

2.9.9. Qualitätsmanagement

- **Qualitätsmessung**

  Gemäß Punkt 3 der Anlage 16 zum VDV Graz - Linz werden die gegenständlichen Leistungen im Rahmen des Qualitätscontrolling gemeinsam mit den mittels VDV vom 03.02.2011 beauftragten Leistungen des Grundangebots bewertet. Zur diesbezüglichen Messung der Qualität wird auf Kapitel 2.8.1 verwiesen. Die Stichprobenauswahl erstreckt sich auch auf die gegenständlichen Leistungen, eine Erhöhung der Stichprobenanzahl aus Anlass des Abschlusses dieses VDV erfolgte nicht.

  Das heißt, die im Hauptvertrag generierten Ergebnisse der objektiven QM-Parameter „Sauberkeit“, „Schadensfreiheit“, „Fahrgastinformation“ und „Beschwerdemanagement“ wurden ebenso wie die Ergebnisse sämtlicher subjektiver QM-Parameter gemäß Anlage 12 auch für den gegenständlichen Vertrag zur Bemessung des QM-Bonus bzw. -Malus angewendet.

  Einzig die Messung der Pünktlichkeit erfolgte mithilfe der Abrechnungsdatenbank separat bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung zwischen Graz und Linz. Die Pünktlichkeit der Zug-Nr. 502, 503, 512, 513, 600, 601, 610 und 611 wurde von der SCHIG mbH monatlich ausgewertet. Die Erfassung der Pünktlichkeit der Zug-Nr. 512, 513, 610 und 611 erfolgte somit einerseits für den Stammzug im Hauptvertrag (Pünktlichkeit Gesamtlauf) und andererseits für den Kurswagen im VDV Graz - Linz (Pünktlichkeit Laufabschnitt Graz - Selzthal).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die Zielwerte der objektiven und subjektiven QM-Parameter stellen sich im VDV Graz - Linz gleich wie im Hauptvertrag dar. Die Gewichtung der Pünktlichkeit FV weicht aufgrund des Entfalls der NV-Pünktlichkeit im VDV Graz - Linz vom Hauptvertrag ab. Die Gewichtung der Pünktlichkeit bei den objektiven QM-Parametern im VDV Graz – Linz beträgt 75 % (Hauptvertrag NV 60 %, FV 15 %), sämtliche anderen Gewichtungswerte bei den objektiven und subjektiven QM-Parametern stellen sich analog zum Hauptvertrag dar. Die Abrechnung des QM-Bonus/Malus erfolgt daher getrennt zum Hauptvertrag. Der maximal erzielbare Qualitätsbonus bzw. Qualitätsmalus ist wie im Hauptvertrag mit 3,0 % des Abgeltungsbetrags begrenzt.

- **Messergebnisse der objektiven Qualitätsparameter**
  Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Der Pünktlichkeitsgrad hat sich von 14.12.2014 bis 12.12.2015 folgendermaßen entwickelt:

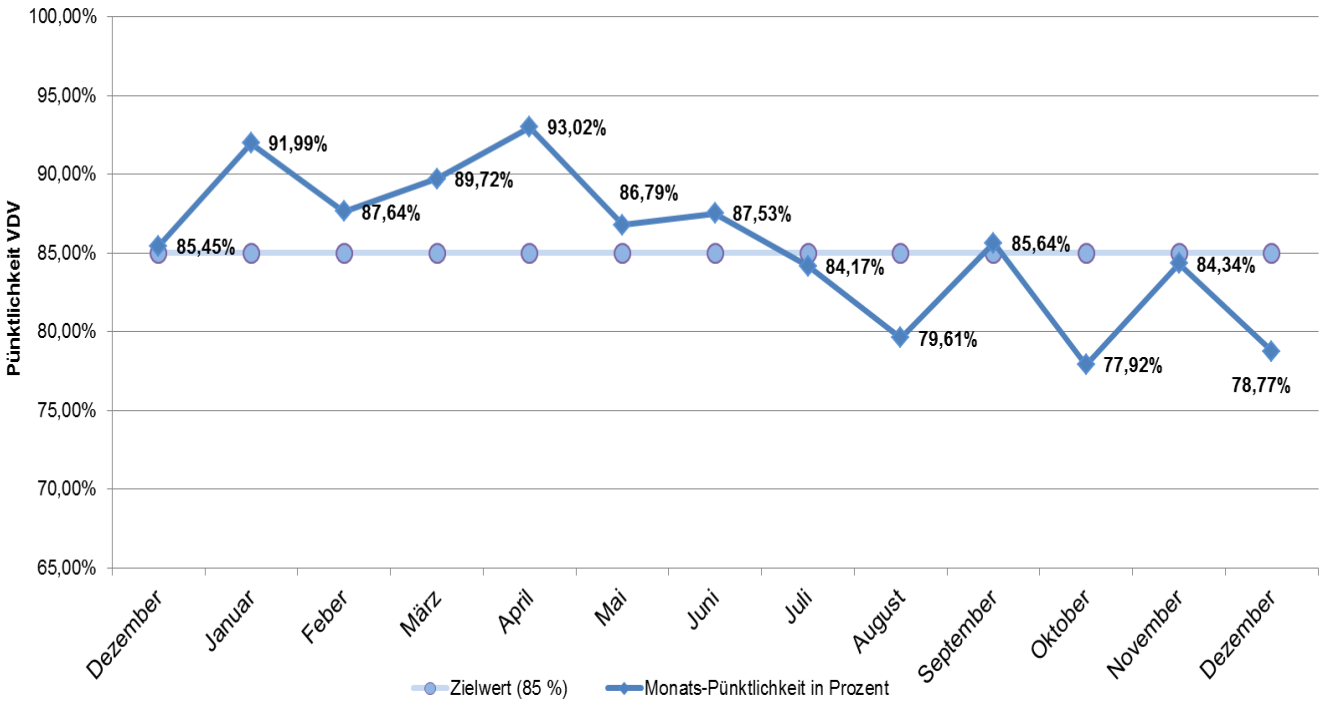


Abbildung 17: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Graz - Linz 2015

Mithilfe der Datenbank konnte im Jahr 2015 die Pünktlichkeit der seitens der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich von 14.12.2014 bis 12.12.2015 auf 86,01 % (16.02.2014 bis 13.12.2014: 82,93 %). Somit wurde der Zielwert von 85 % übertroffen.

Die übrigen objektiven Qualitätsparameter stellen sich ident zum Hauptvertrag dar:

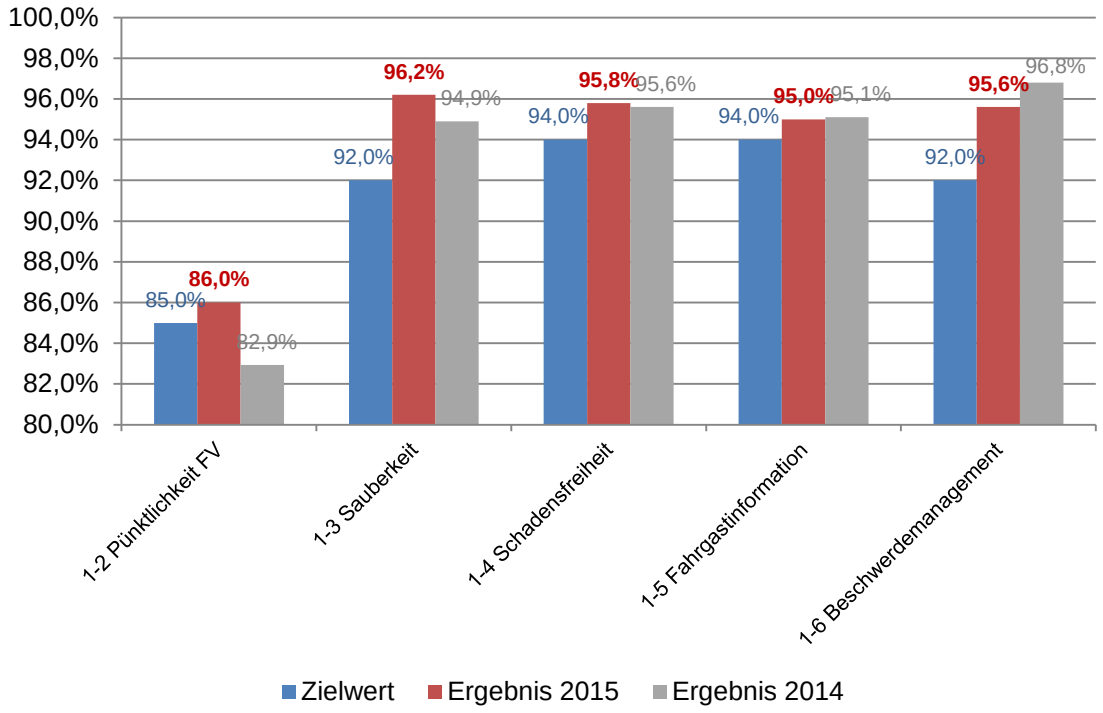


Abbildung 18: Zielwerte und Zielerreichung der objektiven Qualitätsparameter für den VDV Graz - Linz

- **Messergebnisse der subjektiven Qualitätsparameter**

  Die Ergebnisse der subjektiven Qualitätsparameter entsprechen jenen des Hauptvertrags:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

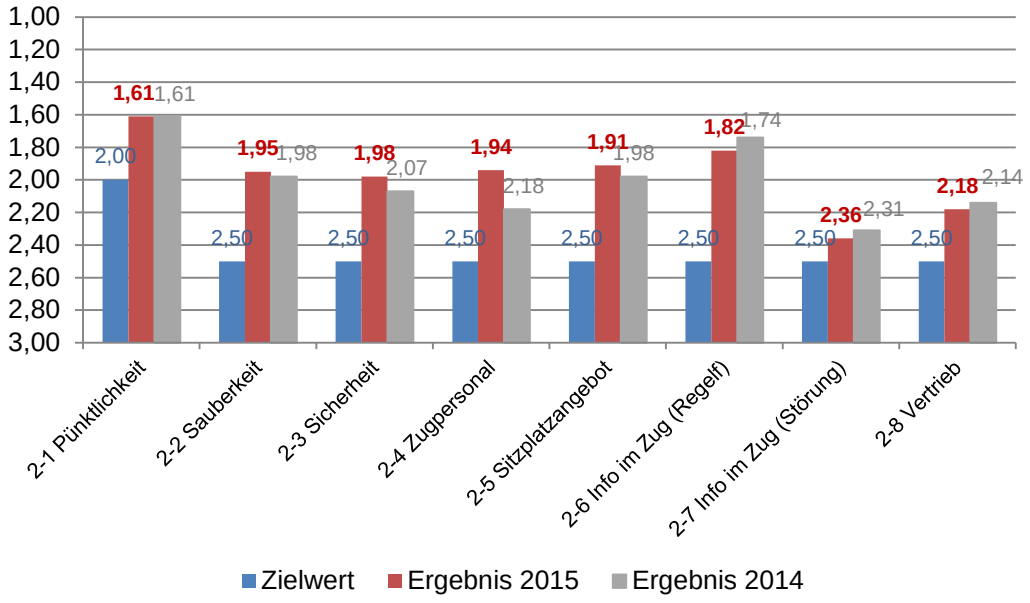


Abbildung 19: Zielwerte und Zielerreichung der subjektiven Qualitätsparameter für den VDV Graz – Linz

- **Bonus- / Malus-System**

  Um einen Anreiz für die Einhaltung der Zielwerte und eine darüber hinausgehende Verbesserung zu schaffen, wurde mit dem Qualitätsmanagement ein Bonus-/Malus-System analog zum Hauptvertrag implementiert. Schlechte Leistungsqualität führt zu einer Abzugszahlung (Malus), besonders gute Leistungsqualität wird mit einer Sonderzahlung (Bonus) honoriert.

  Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 3,0 % des Vertragswerts. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Bei den objektiven Kriterien kam es in den Bereichen Sauberkeit und Beschwerdemanagement zu einem geringfügigen Bonus. Hinsichtlich der subjektiven Kriterien konnte in fast allen Bereichen ein Bonus erreicht werden. Ein Malus fiel weder in den objektiven, noch in den subjektiven Kriterien an.

  Die Diskrepanz zwischen subjektiver und objektiver Messung der Pünktlichkeit beim VDV Graz - Linz erklärt sich dadurch, dass bei den subjektiven Erhebungen nur die Gesamtheit der Züge der ÖBB-PV AG zugrunde gelegt werden konnte, während die objektive Messung explizit die vertragsgegenständlichen Züge des VDV Graz - Linz betrifft.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Der seitens der ÖBB-PV AG im Jahr 2015 insgesamt (Hauptvertrag und VDV Graz – Linz) lukrierte QM-Bonus ist im Kapitel 2.10 dargestellt.

2.10. Gesamtleistungsentgelt

In Summe (Hauptvertrag und VDV Graz – Linz) wurden im Nah- und Regionalverkehr 58,1 Mio. Zugkm bestellt (2014: 58,1 Mio. Zugkm), dafür wurden EUR 543,9 Mio. aufgewendet (2014: EUR 534,3 Mio.). Im Fernverkehr wurden 13,5 Mio. Zugkm bestellt (2014: 13,3 Mio. Zugkm), dafür wurden EUR 99,3 Mio. aufgewendet (2014: EUR 98,0 Mio.).

Der Gesamtabgeltungsbetrag (exkl. QM-Bonus) für den Leistungszeitraum 2015 betrug **EUR 643.178.552,25** (2014: EUR 632.333.551,96).

Unter Berücksichtigung des Qualitätsmanagements sowie der Leistungsüberwachung stellt sich die Abrechnung für das Leistungsjahr 2015 wie folgt dar:

Position	**2015 [EUR]**	2014 [EUR]
Gesamtabgeltungsbetrag ohne QM-Bonus	643.178.552,25	632.333.551,96
QM-Bonus	3.193.925,31	3.964.605,88
Zwischensumme	646.372.477,56	636.298.157,84
Abzug Leistungsstörungen und Pönalen	-1.590.076,18	-1.221.230,25
Tatsächliche Summe der Auszahlung	**644.782.401,38**	**635.076.927,59**

Die tatsächliche Summe der Auszahlung für den Hauptvertrag und den VDV Graz – Linz für den Leistungszeitraum 2015 unter Berücksichtigung des QM-Bonus und des Abzugs für Leistungsstörungen beträgt somit EUR 644.782.401,38.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

2.11. Entwicklung der Fahrgastzahlen

Das Grundangebot bildet eine tragende Säule des Schienenpersonenverkehrs in Österreich. Als Grundangebot werden rund 72 % aller Zugkm in Österreich bestellt. Es gibt außer dem Grundangebot noch weitere von Dritten bestellte gemeinwirtschaftliche Leistungen. Diese Leistungen bilden zusammen das Mobilitätsangebot für die Fahrgäste im gemeinwirtschaftlichen Schienenverkehr.

Die folgenden Angaben beziehen sich daher auf den gesamten gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr und nicht nur auf das Grundangebot.

	Fahrgastzahl 2015 [absolut]	**Fahrgastzahl 2014 [absolut]**	**Veränderung [%]**
Nahverkehr			
Ostregion	135.060.323	132.852.256	+1,7
Oberösterreich	16.253.465	16.717.925	-2,8
Salzburg	7.066.520	7.038.023	+0,4
Tirol	14.738.644	14.907.121	-1,1
Vorarlberg	12.263.153	10.978.512	+11,7
Kärnten	7.741.702	7.962.230	-2,8
Steiermark	10.596.897	10.909.283	-2,9
Summe SPNV	**203.720.704**	**201.365.350**	**+1,2**
Fernverkehr			
Los FV-A Südbahn Wien – Graz	2.638.940	2.729.190	-3,3
Los FV-B Südbahn Wien – Villach – Lienz	3.212.608	3.124.436	+2,8
Los FV-C Inneralpin	2.255.254	2.107.063	+7,0
FV-D Tauern	1.620.592	1.599.979	+1,3
FV-E Westbahn IC Salzburg - Innsbruck – Lindau	775.821	1.612.052	-51,9
FV-F Westbahn RJ Salzburg - Innsbruck – Lindau/Buchs (SG)	6.681.322	5.880.132	+13,6

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

FV-G Graz - Linz	93.884	117.157	-19,9
Summe SPFV	**17.278.421**	**17.170.009**	**+0,6**
Summe gemeinwirtschaftlicher Schienenpersonenverkehr	**220.999.125**	**218.535.359**	**+1,0**

Die Fahrgastzahlen basieren auf den Zählungen der ÖBB-PV AG.

Die überproportionale Steigerung der Fahrgastzahlen in Vorarlberg ist auf die Einführung der EUR 365,- Jahreskarte zurückzuführen. Der Rückgang in Kärnten ist unter anderem auf den eingeschränkten Verkehr nach Deutschland über Salzburg und damit verbunden auch Ausfällen von Zubringerverkehren im Nahverkehr zurückzuführen. In Oberösterreich und Steiermark ist der Rückgang insbesondere durch vermehrte Baustellen und damit einhergehende Schienenersatzverkehre auf Pendlerstrecken begründet.

Am Streckenabschnitt Wien – Graz – Spielfeld wurden im letzten Jahr Rückgänge verzeichnet, da die Konkurrenz durch Busunternehmungen zugenommen hat.
Am Streckenabschnitt Graz – Salzburg/Innsbruck – Buchs stiegen die Fahrgastzahlen, da die 2014 eingeführte Direktverbindung Graz – Zürich im Tagverkehr gut angenommen wurde und ab September verstärkt Menschen auf der Flucht im Streckenabschnitt Graz – Salzburg unterwegs waren.
Der Streckenabschnitt Salzburg – Innsbruck – Lindau (Los FV-E) weist starke Rückgänge auf, da ein Großteil des Zugsangebots mit Fahrplan 2015 auf railjet umgestellt wurde und somit in das Los FV-F umgeschichtet wurde.
Am Streckenabschnitt Salzburg – Innsbruck – Buchs/Bregenz werden die Rückgänge vom Los FV-E nahezu kompensiert. Die verbleibenden Rückgänge sind auf die baustellenbedingten Einschränkungen im Herbst sowie auf die betrieblichen Einschränkungen in Folge Menschen auf der Flucht zurückzuführen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

	Personenkm 2015 [absolut]	Personenkm 2014 [absolut]	Veränderung [%]
Nahverkehr			
Ostregion	2.895.949.773	2.895.749.598	+0,0
Oberösterreich	545.063.330	543.287.418	+0,3
Salzburg	218.135.566	213.283.560	+2,3
Tirol	569.605.059	568.453.766	+0,2
Vorarlberg	291.944.079	251.625.697	+16,0
Kärnten	253.029.363	257.737.928	-1,8
Steiermark	323.464.645	336.780.055	-4,0
Summe SPNV	**5.097.191.815**	**5.066.918.022**	**+0,6**
Fernverkehr			
Los FV-A Südbahn Wien – Graz	422.230.457	432.330.365	-2,3
Los FV-B Südbahn Wien – Villach – Lienz	514.017.314	496.087.255	+3,6
Los FV-C Inneralpin	360.840.595	349.650.312	+3,2
FV-D Tauern	259.294.731	257.525.503	+0,7
FV-E Westbahn IC Salzburg - Innsbruck – Lindau	124.131.346	262.870.493	-52,8
FV-F Westbahn RJ Salzburg - Inns-bruck – Lindau/Buchs (SG)	1.069.011.496	937.437.657	+14,0
FV-G Graz - Linz	15.021.469	13.846.823	+8,5
Summe SPFV	**2.764.547.408**	**2.749.748.407**	**+0,5**
Summe gemeinwirtschaftlicher Schienenpersonenverkehr	**7.861.739.223**	**7.816.666.429**	**+0,6**

Die Personenkilometerleistungen beruhen auf den Zählungen und Berechnungen der ÖBB-PV AG.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3. VDV PRIVATBAHNEN

3.1. Allgemeines

Neben dem VDV mit der ÖBB-PV AG wurden entsprechende Verträge mit folgenden Privatbahnen abgeschlossen:

- Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen (WLB), Wien
- Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH (NÖVOG), St. Pölten
- Györ-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt. (GySEV), H-Sopron
- Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. (St&H), Gmunden
- Salzburg AG, Salzburger Lokalbahn (SLB), Salzburg
- Salzburg AG, Pinzgauer Lokalbahn (PLB), Salzburg
- Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (ZVB), Jenbach
- Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (IVB), Innsbruck
- Montafonerbahn AG (MBS), Schruns
- Steiermärkische Landesbahnen (StLB), Graz
- Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH (GKB), Graz

Die Verkehrsdiensteverträge mit den jeweiligen Privatbahnen wurden seitens der SCHIG mbH mit Gültigkeit ab 01.01.2011 abgeschlossen. Die Verträge laufen bis 31.12.2020.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.1.1. Aktualisierung der VDV

Mit den VDV, welche zwischen der SCHIG mbH und den Privatbahnen abgeschlossen wurden, werden Leistungen im Schienenpersonenverkehr bestellt. Analog zum VDV der ÖBB-PV AG bestehen auch die VDV mit den Privatbahnen aus einem Vertragsteil, in dem alle wesentlichen Regelungen zu Bestellung, Leistungsstörungen und kommerziellen und rechtlichen Bedingungen enthalten sind. Der Leistungsumfang, die Leistungsmessung und die Regelungen zum Qualitätsmanagement sind in Anlagen enthalten.

Die bestellten Leistungen sind als Zugfahrten in den Anlagen 3 bzw. 3a definiert. Die Zugfahrten werden anhand folgender Eckdaten beschrieben:

- Zugnummer
- Ausgangs- und Zielbahnhof
- Bediente Halte
- Fahrplan inkl. der Verkehrstage
- Einzusetzende Fahrzeuge
- Betriebsleistung

Insbesondere aufgrund von Angebotsverbesserungen durch Fahrplananpassungen ist die Leistungsbestellung daher für das jeweilige Vertragsjahr anzupassen. In den folgenden Kapiteln werden gesondert je Privatbahn die im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2015 angepassten Anlagen aufgelistet.

3.1.2. Wertsicherung

Die VDV mit den Privatbahnen sehen in § 7 Abs 4 eine Wertsicherung der Abgeltungsbeträge vor. Die Wertsicherung beruht auf einer jährlichen Erhöhung der wesentlichen im Abgeltungsbetrag enthaltenen Aufwandskomponenten in Prozent.

Der Wertsicherung werden die Anteile der Aufwandskomponenten an den Abgeltungsbeträgen gemäß Anlage 9b zugrunde gelegt. Das Ausmaß der vertraglich vorgesehenen Wertsicherung für das Jahr 2015 der verschiedenen Aufwandskomponenten stellt sich wie folgt dar:

- Fahrzeugfixkosten 0,0 %
- Personalaufwand 2,5 %

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

- Materialaufwand inkl. IBE 2,5 %
- Energieaufwand 2,5 %

Bei den Aufwandskomponenten Energie und IBE handelt es sich um planmäßige Werte.

Laut § 7 Abs 4 wird jener nachgewiesene Anteil des Aufwands gemäß § 7 Abs 1 Z 1, der für Leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG laut § 58 Abs 1 Eisenbahngesetz 1957 i.d.g.F anfällt, gemäß den Anteilen der Produktgruppen – veröffentlicht im Produktkatalog der ÖBB-Infrastruktur AG – entsprechend der tatsächlichen Änderung der Höhe des IBE angepasst.

Die Wertsicherung des Energieaufwands ist an den Strompreisindex 2005 (Bundesmessziffer VPI 2005 4.5.1 elektrischer Strom) gekoppelt. Sollte der von der Statistik Austria monatlich verlautbarte Strompreisindex 2005 (Bundesmessziffer VPI 2005 4.5.1 elektrischer Strom) über oder unter der in der Anlage 9b festgelegten maximalen, respektive minimalen Indexentwicklung des jeweiligen Jahres liegen, so wird die Wertsicherung des Abgeltungsbetrags hinsichtlich des Energieaufwands abweichend von dem planmäßigen Wert (2,5 %) entsprechend angepasst. Maßgeblich ist für die Valorisierung zum nächsten Stichtag jeweils der Index für Oktober des vorangegangenen Jahres im Vergleich zum Index für Oktober 2010 unter Berücksichtigung der im Falle des Über- oder Unterschreitens des Korridors für die Indexentwicklung gemäß Anlage 9a bereits zuvor erfolgten Anpassung der Wertsicherung des Abgeltungsbetrags.
Mit dem Indexstand Oktober 2014 wurde der Korridor für die Indexentwicklung gemäß Anlage 9a unterschritten, dadurch ergibt sich gemäß § 7 Abs 4 VDV ein Valorisierungswert des Energieaufwands zum 01. Jänner 2015 in Höhe von -0,87 %.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.1.3. Prüfung auf Überkompensation

Gemäß den Vorschriften der VO (EG) 1370/2007 darf es zu keiner sogenannten „Überkompensation“ kommen. Diese allgemein gehaltene Vorschrift wird in den VDV zwischen der SCHIG mbH und den PB weiter präzisiert, indem die Überkompensation genau definiert wird. Hinsichtlich dieser genauen Definition sowie der geltenden Vorschriften der VO (EG) 1370/2007 zur Prüfung auf Überkompensation wird auf den Bericht der Abwicklungsstelle für 2011 verwiesen.

Im Jahr 2015 wurden die Berichte der von den Privatbahnen beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften über die Prüfung auf Überkompensation für das Jahr 2014 gemäß § 10 Abs 3 vorgelegt.

Inhalt der Prüfungen war:

- ob eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV im Jahr 2014 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU unterblieben ist (verbotene Quersubvention) und
- welche nach den Bestimmungen des VDV (v.a. §§ 7 und 10 VDV sowie Anlage 5 und Anlage 6a VDV) zu errechnende Rendite im Jahr 2014 mit der beauftragten Leistung unter Berücksichtigung des von der SCHIG mbH hierfür entrichteten Abgeltungsbetrags erzielt wurde.
  Die SCHIG mbH bestellt im Auftrag des Bundes das Grundangebot gemäß ÖPNRV-G 1999. Neben der vom Bund finanzierten Bestellung des Grundangebots gibt es noch weitere Bestellungen der Länder. Die Prüfung auf Überkompensation erfolgt gemäß § 10 Abs 1 für die gesamte gemeinwirtschaftliche Verpflichtung des EVU.

Die VDV zwischen den Privatbahnen und der SCHIG mbH wurden unter der Prämisse abgeschlossen, dass die darin beauftragen Schienenpersonenverkehrsleistungen des Grundangebots ausfinanziert sind.

In den folgenden Kapiteln wird gesondert je Privatbahn über das Ergebnis der ex-post-Evaluierung der Rendite für das Jahr 2014 gemäß § 10 Abs 3 berichtet.

Ob eine monetär zu berücksichtigende Überkompensation bei dem jeweiligen EVU vorliegt, wird nach Ende des Durchrechnungszeitraums (2011 – 2015) feststehen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.1.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Als Leistungsstörungen bei der Vertragserfüllung durch die Privatbahnen sind folgende Abweichungen bei der Leistungserbringung definiert:

- **Ausgefallene Leistungen**
  Als ausgefallene Leistungen sind folgende Abweichungen bei der Leistungserbringung definiert:
  - Ausgefallene Züge
    Werden Züge nicht in Verkehr gesetzt oder wird der Zuglauf unterbrochen, sind die betroffenen Züge ausgefallen.
  - Ausgelassene Zughalte
    Wird ein im Fahrplan veröffentlichter bzw. in Anlage 14 zum VDV vereinbarter planmäßiger Zughalt ausgelassen, so gilt der Zug zwischen dem vorherigen und dem nachfolgenden planmäßigen Halt ebenfalls als ausgefallen.
  - Übermäßige Verspätung
    Sehr stark verspätete Züge (über dem Schwellenwert von 60 Minuten bzw. bei IVB und WLB 30 Minuten) gelten als ausgefallen.
  - Zu frühe Abfahrt
    Fährt ein Zug mehr als 2 Minuten vor der planmäßigen Abfahrtszeit ab, so gilt die Zugfahrt bis zum nachfolgenden planmäßigen Halt wiederum als ausgefallen.

  Ausgefallene Leistungen werden nicht abgegolten, wenn mehr als 1,0 % der bestellten Zugkilometer nicht erbracht wurden. Dies ist dadurch begründet, dass Zugausfälle nicht nur durch die Privatbahnen sondern auch durch Dritte oder Wetterkatastrophen verursacht werden können.

- **Abweichende Zugbildung**
  Für die bestellten Zugfahrten ist eine bestimmte Zugbildung vereinbart, die ein bestimmtes Qualitätsniveau und eine bestimmte Sitzplatzanzahl sicherstellt. Werden stattdessen andere Fahrzeuge eingesetzt, die nicht über den geforderten Ausstat-

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

tungsstandard oder die vorgesehene Mindestkapazität verfügen, so wird der Abgeltungsbetrag für die mit einem geringeren Standard erbrachten Leistungen reduziert. Gleiches gilt für fehlende Wagen bzw. Triebwagen.

- **Schienenersatzverkehr**
  Aufgrund von Bauarbeiten, Streckensperren oder Störungen kann es dazu kommen, dass planmäßig als Zugfahrten bestellte Leistungen nicht im Schienenverkehr erbracht werden können. Da bei der Leistungsbestellung vor allem das Mobilitätsangebot im Vordergrund steht, ist die Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs möglich. Soweit damit eine adäquate Verkehrsbedienung sichergestellt ist, gilt die Leistung als vertragskonform erbracht. Die Kriterien für eine adäquate Verkehrsbedienung sind:
  - Bei absehbaren (planmäßigen) Ersatzverkehren die rechtzeitige Bekanntgabe und Sicherstellung der Fahrtmöglichkeiten wie beim Schienenverkehr.
  - Bei unvorhersehbaren Ereignissen die ad hoc-Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs innerhalb von 120 Minuten.
  - Nach 180 Minuten ist ein Schienenersatzverkehr anzubieten, der sich am Fahrplan des regulären Zugverkehrs orientiert.
  - Im Stadtverkehr kann das EVU in Kooperation mit innerstädtischen Verkehrsunternehmen einen Schienenersatzverkehr einrichten.

- **Messung der Leistungsstörungen**
  Die Privatbahnen sind gemäß den Bestimmungen des VDV verpflichtet, über die ausgefallenen Leistungen und den Schienenersatzverkehr quartalsweise zu berichten. Die Angaben sind spätestens einen Monat nach Ende des Berichtsquartals an die SCHIG mbH zu übermitteln. Über Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz ist seitens der Privatbahnen jährlich zu berichten.

3.1.5. Qualitätsmanagement

Die VDV der Privatbahnen sehen grundsätzlich das gleiche Qualitätsmanagementsystem wie das des VDV mit der ÖBB-PV AG vor. Dieses Qualitätsmanagementsystem inkl. des darin enthaltenen Bonus-/Malus-Systems wurde bei den VDV mit den Privatbahnen in den Übergangsbestimmungen bis zum 31.12.2013 außer Kraft gesetzt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Qualitätsmessung

Seit 01.01.2014 ist auch für die Privatbahnen ein derartiges Qualitätsmanagementsystem analog zur ÖBB-PV AG in Kraft. Dafür wurden zahlreiche Qualitätsparameter identifiziert, für welche Zielwerte vereinbart wurden. Die Qualitätsparameter machen die Qualität der Leistungen nach einheitlichen Kriterien mess- und bewertbar. Bei der Definition und Messung der Qualitätskriterien wird grundsätzlich unterschieden in objektiv gemessene und subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität.

Die objektiv gemessenen Parameter Sauberkeit, Schadensfreiheit und Fahrgastinformation werden in Stichproben durch geschultes Personal erhoben, deren Anzahl und zeitliche Verteilung im VDV festgelegt ist. Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, werden von der SCHIG mbH ausgewählt. Die dabei verwendeten Checklisten der Qualitätsprüfer sind standardisiert und für alle Privatbahnen vereinheitlicht. Die Privatbahnen haben die Möglichkeit, die Prüffahrten durch eigenes Personal zu begleiten. Über die objektiv gemessenen Parameter Pünktlichkeit und das Beschwerdemanagement berichten derzeit die Privatbahnen selbst, die SCHIG mbH kann über Stichproben die Ergebnismeldung plausibilisieren. Was die Pünktlichkeit betrifft, erfolgt die Messung und Auswertung bei einer Verspätung ab fünf Minuten. Hinsichtlich des Beschwerdemanagements ergibt sich der erreichte Prozentwert aus der Zahl der innerhalb von acht Arbeitstagen bearbeiteten Kundenreaktionen im Verhältnis zur Gesamtzahl der eingelangten Kundenreaktionen.

Die subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität wird mittels standardisierter Fragebögen bei umfangreichen Kundenbefragungen erhoben, wobei die zu stellenden Fragen für alle Privatbahnen einheitlich sind. Die Umfragen werden nicht unmittelbar durch das EVU selbst, sondern durch ein unabhängiges, vom EVU zu beauftragendes Institut durchgeführt.

Für die jeweiligen Qualitätsparameter sind Zielwerte definiert, die das erwartete Qualitätsniveau vorgeben. Um geringfügige Schwankungen auszugleichen, sind im Bereich um den Zielwert analog zu dem vereinbarten Qualitätsmanagement mit der ÖBB-PV AG „Toleranzgrenzen“ vorgesehen. Wenn der gemessene Wert für den jeweiligen Qualitätsparameter innerhalb der Toleranzgrenzen liegt, gilt der Zielwert als erreicht.
Um einen Anreiz zur Steigerung des Qualitätsniveaus zu setzen, wurde mit dem vereinbarten Qualitätsmanagement mit den Privatbahnen auch ein Bonus-/Malus-System analog zum VDV mit der ÖBB-PV AG implementiert. Bei schlechter Qualität wird ein Malus in Ab-

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

zug gebracht. Sind die Qualitätsziele übererfüllt worden, wird ein zusätzlicher Bonus ausbezahlt. Dabei sind jene Parameter stärker gewichtet, die auch aus Sicht der Fahrgäste von größerer Bedeutung sind.

Objektive und Subjektive Qualitätsparameter – Zielwerte und Gewichtung

Die Zielwerte der Parameter sind mit Ausnahme des objektiven Parameters Pünktlichkeit FV, welcher ja bei den Privatbahnen entfällt, gleich bemessen wie ursprünglich beim VDV ÖBB-PV AG. Die Zielwerte bzw. die Gewichtung wurden gemäß der vertraglichen Vereinbarung beim VDV ÖBB-PV AG im Jahr 2013 evaluiert. Eine solche Evaluierung der Zielwerte bzw. der Gewichtung der Parameter ist auch in den VDV Privatbahnen nach zwei Jahren (ab 2016) vorgesehen.

Die Zielwerte bzw. die Gewichtung der Parameter stellen sich ab dem Jahr 2014 wie folgt dar:

Objektiv zu messende Teilqualitäten:

Nr.	Parameter	Gewichtung	Zielwert	Toleranzfeld		Erreichen der max.Bonus-/Malus-Beträge bei	
				Untergrenze	Obergrenze	Untergrenze	Obergrenze
1-1	Pünktlichkeit NV	72,0 %	95,0 %	94,0 %	96,0 %	90,0 %	100,0 %
1-2	Sauberkeit der Züge	10,0 %	92,0 %	88,0 %	96,0 %	85,0 %	99,0 %
1-3	Schadensfreiheit	10,0 %	94,0 %	90,0 %	98,0 %	88,0 %	100,0 %
1-4	Fahrgastinformation	5,0 %	94,0 %	90,0 %	98,0 %	88,0 %	100,0 %
1-5	Beschwerdemanagement	3,0 %	92,0 %	90,0 %	94,0 %	85,0 %	99,0 %

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

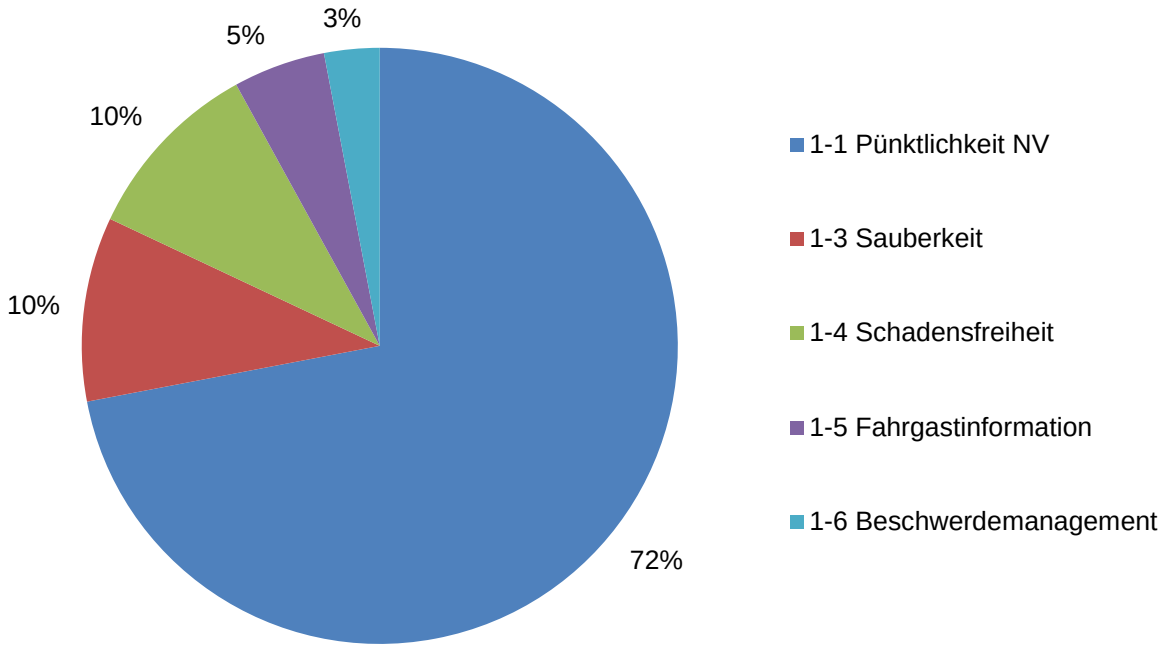


Abbildung 20: Gewichtung der objektiven Qualitätsparameter

Subjektiv zu bewertende Teilqualitäten:

Nr.	Parameter	Gewichtung	Akzeptanzwert (Benotung der Zufriedenheit)	Toleranzfeld		Erreichen der max. Bonus-/Malus-Beträge bei	
				Untergrenze	Obergrenze	Untergrenze	Obergrenze
2-1	Pünktlichkeit	30 %	2,5	2,7	2,3	3,2	1,8
2-2	Sauberkeit der Züge	10 %	2,5	2,7	2,3	3,2	1,8
2-3	Sicherheit	10 %	2,5	2,7	2,3	3,2	1,8
2-4	Zugpersonal	10 %	2,5	2,7	2,3	3,2	1,8
2-5	Sitzplatzangebot	10 %	2,5	2,7	2,3	3,2	1,8
2-6	Information im Regelfall	12 %	2,5	2,7	2,3	3,2	1,8
2-7	Information bei Unregelmäßigkeiten /Verspätungen	15 %	2,5	2,7	2,3	3,2	1,8
2-8	Vertrieb	3 %	2,5	2,7	2,3	3,2	1,8

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

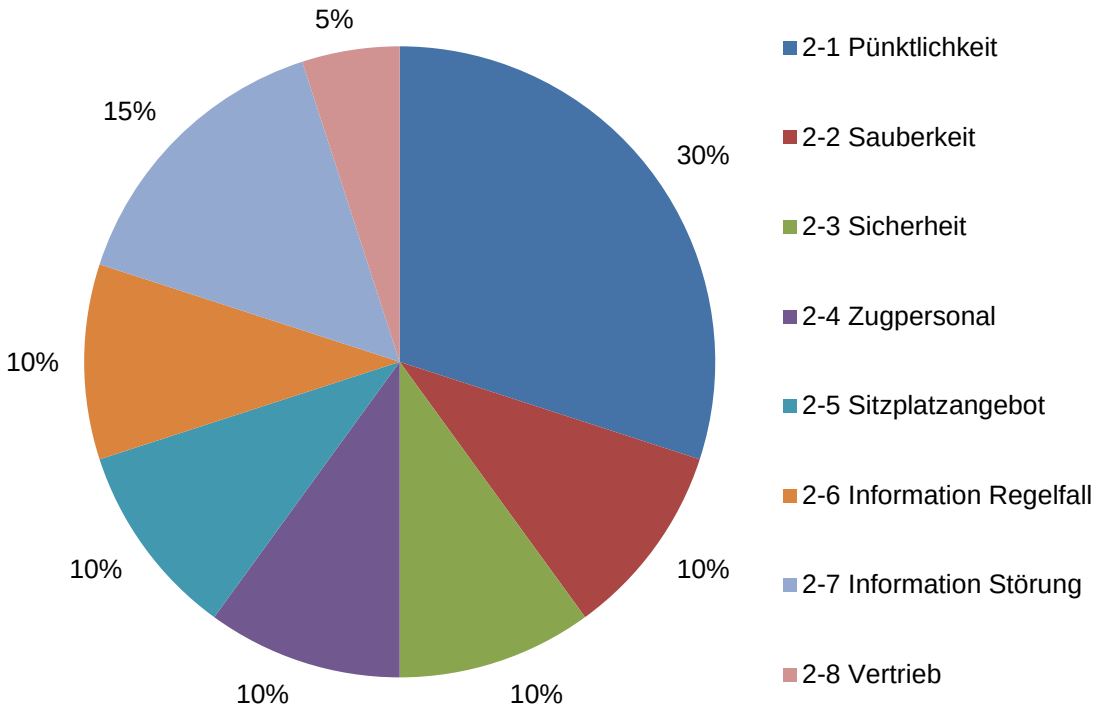


Abbildung 21: Gewichtung der subjektiven Qualitätsparameter

Die Zielwerte und deren Gewichtung je Teilqualität werden nach zwei Jahren evaluiert.

Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt je Privatbahn 3,0 % des Vertragswerts, wovon 70 % den objektiven und 30 % den subjektiven Kriterien zugeschieden werden. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Die konkreten Ergebnisse der Privatbahnen werden in den folgenden Kapiteln je Privatbahn genauer dargestellt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.2. Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen

3.2.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2015 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 3a (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4a (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 4b (Abgeltungsbetrag Zugbegleit- und Servicepersonal)
- Anlage 8 (Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung)
- Anlage 9a (Maximale bzw. minimale Indexentwicklung der Energie)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.2.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte im Berichtszeitraum 2015 bei der WLB einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

Zugbildung	**Bestellung 2015 [Zugkm]**	Bestellung 2014 [Zugkm]
TW 100	**238.123**	237.413
TW 400	**161.639**	161.381
TW 100 + TW 100	**23.823**	24.032
TW 100 + TW 400	**1.357.680**	1.357.783
SUMME	**1.781.265**	**1.780.609**

3.2.3. Prüfung auf Überkompensation

Die WLB übermittelte im Jahr 2015 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gemäß Anlage 6b für das Vertragsjahr 2014 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des an die WLB auf Grundlage des VDV von der SCHIG mbH gewährten Abgeltungsbetrags in einen anderen Tätigkeitsbereich der AG der Wiener Lokalbahnen liegt für das Jahr 2014 nicht vor.
- Es wurde für das Jahr 2014 keine Überkompensation festgestellt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.2.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2015 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des VDV zu überprüfen, wurden die im VDV vorgesehenen Berichtspflichten der WLB wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**
  Im Jahr 2015 liegen ausgefallene Zugleistungen in der Höhe von 2.512 Zugkm (2014: 2.217 Zugkm) vor. Des Weiteren liegen keine ausgelassenen, planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum vor. Daher werden 2.512 Zugkilometer als nicht erbrachte Zugleistung gewertet, das entspricht ca. 0,13 % der bestellten Verkehrsleistung. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert nicht überschritten und daraus folgend kommt es zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**
  Im Berichtszeitraum kam es analog zum Vorjahr zu keinen, hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**
  Im Jahr 2015 wurde seitens der WLB 416 Zugkm, das entspricht 0,02 % der vertragsgegenständlichen Leistung, im Schienenersatzverkehr geführt (2014: 0 Zugkm).

3.2.5. Qualitätsmanagement

Mit dem VDV, abgeschlossen zwischen SCHIG mbH und WLB, wurde auch ein Qualitätsmanagement implementiert. Zielsetzung ist die Steigerung der Qualitätsniveaus der bestellten Leistungen.
Bei der Definition und Messung der Qualitätskriterien wird grundsätzlich unterschieden in objektiv gemessene und subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität (siehe dazu im Detail Kapitel 3.1.5).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Objektive Qualitätsmessung

Neben der Meldung der Daten zur Pünktlichkeit bzw. zum Beschwerdemanagement durch das EVU wurden seitens der SCHIG mbH Stichproben gezogen, bei denen geschultes Personal Zugfahrten auf die Einhaltung der Qualitätsstandards hin geprüft hat. Vereinbarungsgemäß waren im Jahr 2015 zumindest 24 Stichproben auf der Strecke der WLB zu ziehen. Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, werden von der SCHIG mbH ausgewählt. Die Ergebnisse werden in einer Checkliste festgehalten. Für jeden Waggon bzw. Triebwagen wird eine Checkliste ausgefüllt. Im Jahr 2015 wurden somit 42 Checklisten (2014: 44 Checklisten) verarbeitet.

Die Pünktlichkeit im Jahr 2015 stellt sich wie folgt dar:

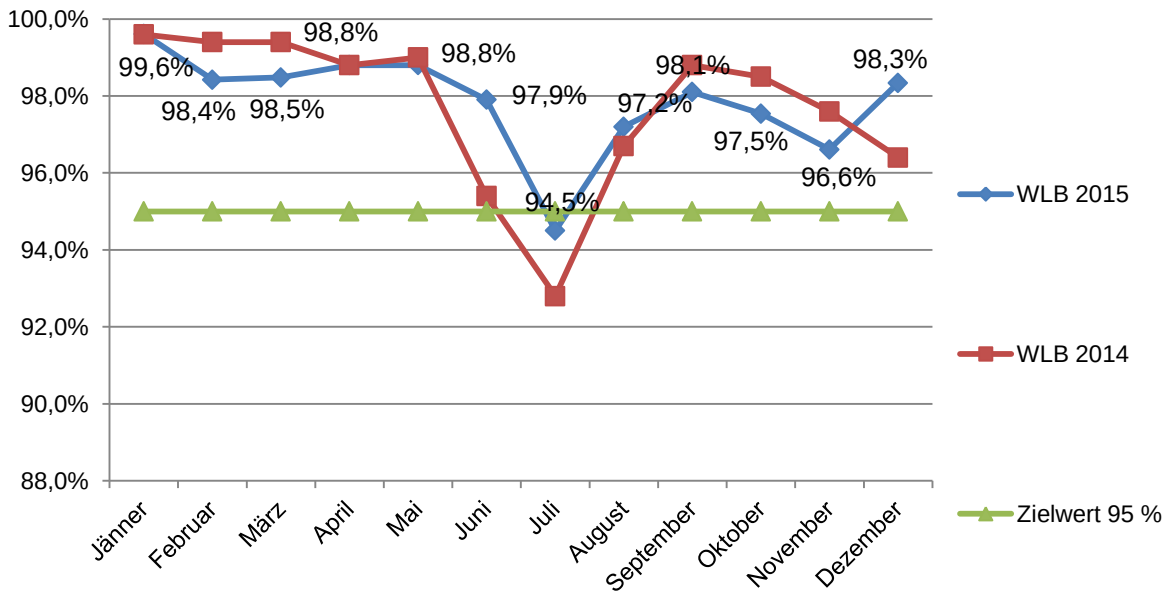


Abbildung 22: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der WLB

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der WLB im Jahr 2015 beläuft sich auf 97,8 % (2014: 97,7 %).

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter zeigen für 2015 überwiegend eine positive Abweichung vom jeweiligen Zielwert, im Bereich der Sauberkeit wurde der Zielwert allerdings verfehlt. Im Vergleich mit dem Vorjahr lässt sich folgende Entwicklung zeichnen: Während hinsichtlich der Sauberkeit deutliche Verbesserungen zu verzeichnen sind, zei-

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

gen sich im Bereich der Schadensfreiheit Verschlechterungen. Die Kriterien Pünktlichkeit, Fahrgastinformation und Beschwerdemanagement befinden sich stabil auf hohem Niveau.

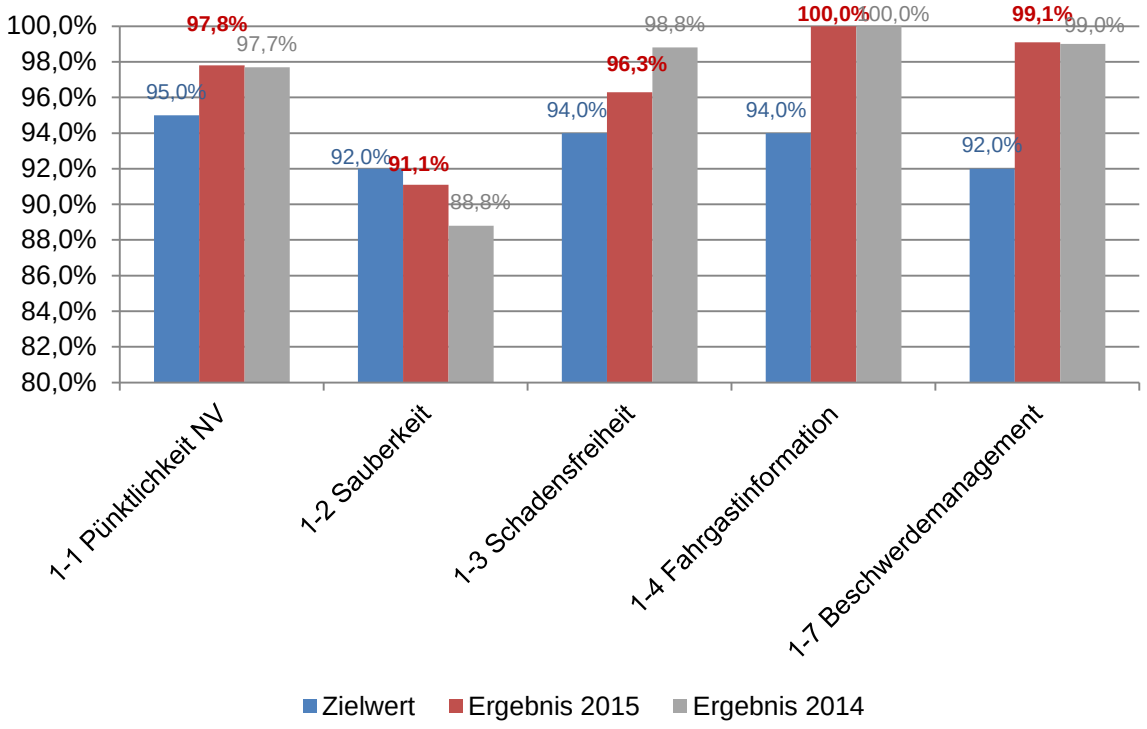


Abbildung 23: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter WLB

Subjektive Qualitätsmessung

Die Kundenbefragung in den Zügen der WLB wurde vom Institut „Integral“ in der KW 24 2015 durchgeführt. Dabei wurden folgende Ergebnisse erzielt:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

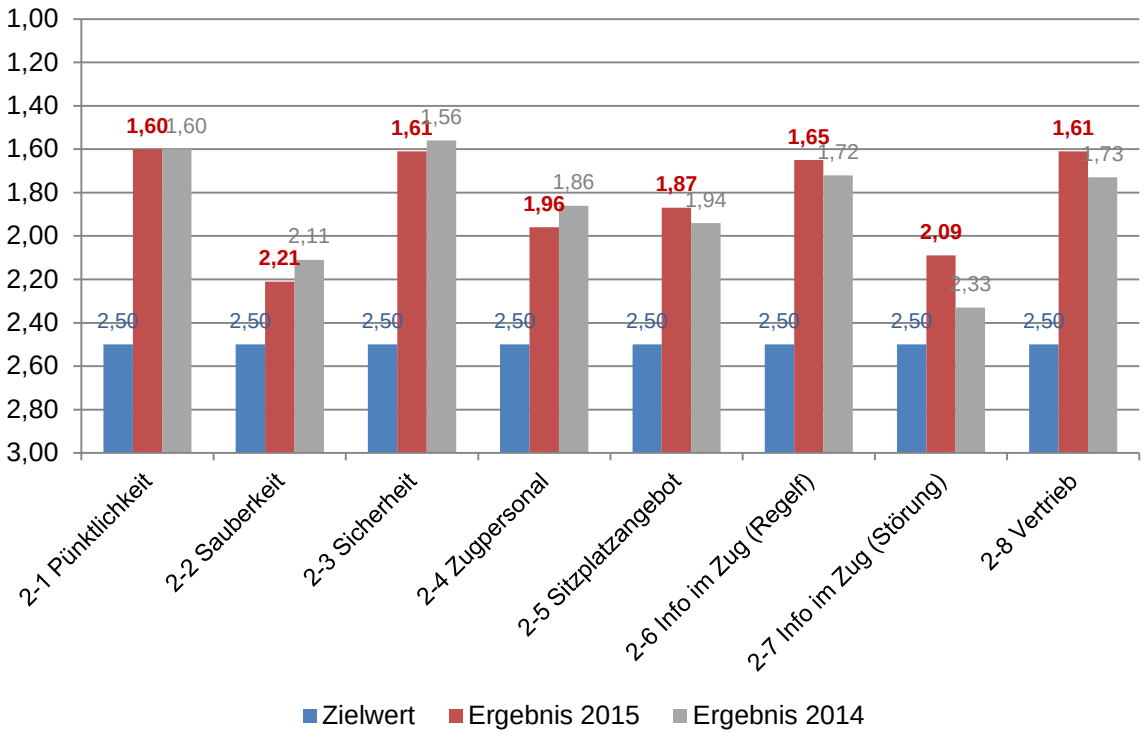


Abbildung 24: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter WLB

Bonus-/Malus-System

Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. In etlichen der Qualitätsparameter kam es zu einem Bonus, während kein einziger Qualitätsparameter einen Malus aufweist. Durch die Verschlechterungen im Bereich der Schadensfreiheit konnte jedoch im Berichtsjahr (anders als im Vorjahr) kein Bonus lukriert werden.
Die WLB konnte für das Jahr 2015 insgesamt eine Bonuszahlung lukrieren.

Die Diskrepanz in der objektiven und subjektiven Bewertung der Fahrgastinformation erklärt sich dadurch, dass im Zuge der objektiven Qualitätsprüfungen keine Störung auftrat und bei der subjektiven Erhebung getrennte Bewertungen (Information im Regelfall sowie im Störungsfall) durch die Kundinnen und Kunden erfolgen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.2.6. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2015 wurden laut WLB insgesamt 12.410.000 Personen (+4,4 % gegenüber 2014: 11.890.200 Personen) befördert. Der Wert für 2015 basiert auf einer Hochrechnung der automatischen Zählung. Der Wert für 2014 wurde noch auf Basis zweier erfolgter Fahrgastzählungen aller Züge hochgerechnet.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.3. Niederösterreichische Verkehrsorganisations-gesellschaft mbH

3.3.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2015 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 3 (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4a (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 8 (Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung)
- Anlage 9a (Maximale bzw. minimale Indexentwicklung der Energie)
- Anlage 10 (Übersicht sonstiger Dienstleistungsverträge)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.3.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte auf der Mariazellerbahn im Berichtszeitraum 2015 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

Mariazellerbahn	**Bestellung 2015 [Zugkm]**	Bestellung 2014 [Zugkm]
Himmelstreppe	**100.084**	100.099
SUMME	**100.084**	100.099

Auf der Citybahn Waidhofen stellt sich die Leistungsbestellmenge für das Jahr 2015 wie folgt dar:

Citybahn Waidhofen	**Bestellung 2015 [Zugkm]**	Bestellung 2014 [Zugkm]
5090	**5.812**	5.922
2 x 5090	**10.170**	10.061
4 x 5090	**0**	0
SUMME	**15.983**	15.983

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die SCHIG mbH bestellte somit im Vertragsjahr 2015 insgesamt **116.067 Zugkm** (2014: 116.082 Zugkm) bei der NÖVOG.

3.3.3. Prüfung auf Überkompensation

Die NÖVOG übermittelte im Jahr 2015 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gemäß Anlage 6b für das Vertragsjahr 2014 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV im Jahr 2014 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Es wurde für das Jahr 2014 keine Überkompensation festgestellt.

3.3.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2015 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des VDV zu überprüfen, wurden die im VDV vorgesehenen Berichtspflichten der NÖVOG wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**
  Im Jahr 2015 liegen, bezogen auf die vertragsgegenständlichen Leistungen auf beiden Strecken, 115 Zugkm an ausgefallenen Zugleistungen vor. Des Weiteren liegen keine ausgelassenen, planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum vor. Daher werden 115 Zugkilometer (2014: 296 Zugkm) als nicht erbrachte Zugleistung gewertet, das entspricht ca. 0,10 % der bestellten Verkehrsleistung. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert nicht überschritten und daraus folgend kommt es zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**
  Die SCHIG mbH konnte im Jahr 2015 geringfügige Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz feststellen (2014: keine Abweichung). Bei der vereinbarten Zugbildung auf der Citybahn wurden, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, 350 Wagenkilometer zu wenig erbracht. Daher wurde seitens der SCHIG mbH ein Ab-

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

zug gemäß der in Anlage 8 festgelegten Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung vorgenommen.
Auf der Mariazellerbahn kam es im Berichtszeitraum zu keinen hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**
  Im Jahr 2015 wurden seitens der NÖVOG auf der Mariazellerbahn 5.330 Zugkm (2014: 9.298 Zugkm) und auf der Citybahn Waidhofen 0 Zugkm (2014: 82 Zugkm) der vertragsgegenständlichen Leistung im Schienenersatzverkehr geführt. Das entspricht insgesamt 4,59 % (2014: 8,08 %) der bestellten Verkehrsleistung. Hauptsächlicher Grund für die im Schienenersatzverkehr durchgeführten Leistungen waren vor allem Sanierungsarbeiten von 02.11 bis 15.11.2015 auf der Mariazellerbahn.

3.3.5. Qualitätsmanagement

Mit dem VDV, abgeschlossen zwischen SCHIG mbH und NÖVOG, wurde auch ein Qualitätsmanagement implementiert. Zielsetzung ist die Steigerung der Qualitätsniveaus der bestellten Leistungen.
Bei der Definition und Messung der Qualitätskriterien wird grundsätzlich unterschieden in objektiv gemessene und subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität (siehe dazu im Detail Kapitel 3.1.5).

Objektive Qualitätsmessung

Neben der Meldung der Daten zur Pünktlichkeit bzw. zum Beschwerdemanagement durch das EVU wurden von der SCHIG mbH Stichproben gezogen, bei denen geschultes Personal Zugfahrten auf die Einhaltung der Qualitätsstandards hin geprüft hat. Vereinbarungsgemäß waren im Jahr 2015 zumindest 24 Stichproben sowohl auf der Mariazeller-, als auch auf der Citybahn Waidhofen zu ziehen, insgesamt also 48 Stichproben auf den Strecken der NÖVOG. Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, werden von der SCHIG mbH ausgewählt. Die Ergebnisse werden in einer Checkliste festgehalten. Für jeden Waggon bzw. Triebwagen wird eine eigene Checkliste ausgefüllt. Im Jahr 2015 wurden somit 54 Checklisten verarbeitet (2014: 58 Checklisten).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die Pünktlichkeit auf den beiden Strecken stellt sich im Jahr 2015 wie folgt dar:

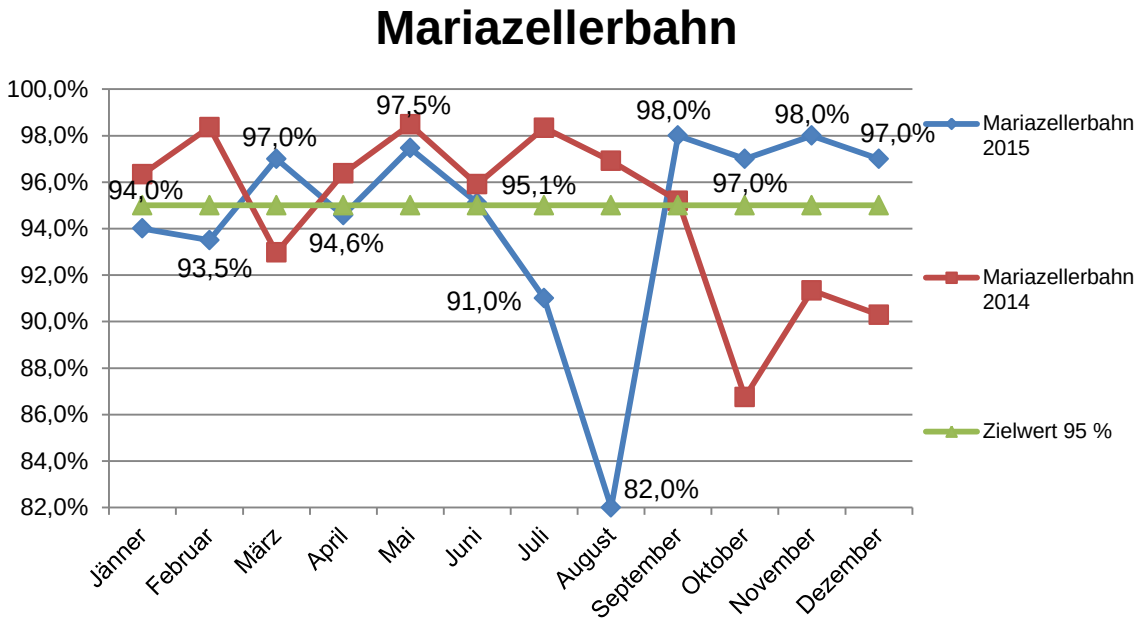


Abbildung 25: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Mariazellerbahn

Die verminderten Pünktlichkeitswerte im August sind vor allem auf Langsamfahrstellen durch hitzebedingte Gleisverdrückungen verbunden mit Haltezeitüberschreitungen (im Zuge der NÖ Landesausstellung) zurückzuführen. Die berechnete durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Mariazellerbahn im Jahr 2015 beträgt 94,1 % (2014: 94,8 %).

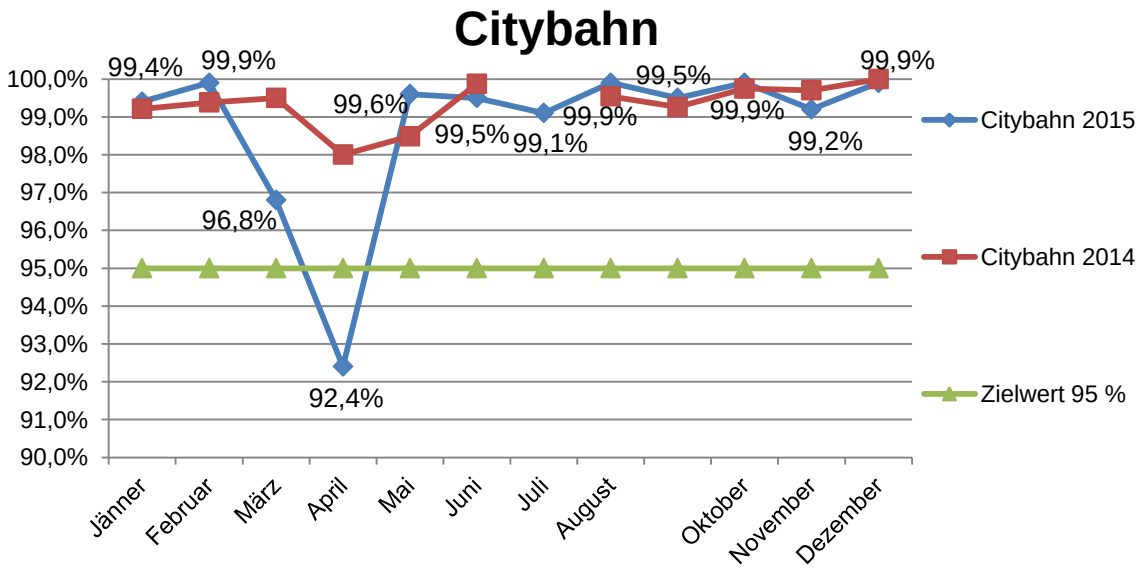


Abbildung 26: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Citybahn

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Der verminderte Pünktlichkeitswert im April ist vor allem auf eine Baustelle auf der ÖBB-Strecke sowie dadurch bedingten SEV zurückzuführen. Bei der Citybahn wurden die Anschlüsse abgewartet wodurch es zu Verspätungen kam.

Die berechnete durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Citybahn im Jahr 2015 beträgt 98,9 % (2014: 99,3 %).

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit auf den beiden Strecken im Jahr 2015 beträgt 94,4 % (2014: 95,1 %).

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter zeigen für 2014 überwiegend eine positive Abweichung vom jeweiligen Zielwert, insbesondere die Fahrgastinformation sticht mit 100 % Erfüllungsgrad deutlich hervor. Im Bereich des Beschwerdemanagements konnte das Ergebnis im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessert werden, im Bereich der Schadensfreiheit kam es jedoch zu einer Verschlechterung des Ergebnisses, dieses liegt aber immer noch über dem Zielwert. Lediglich im Bereich der Pünktlichkeit wurde der Zielwert knapp verfehlt:

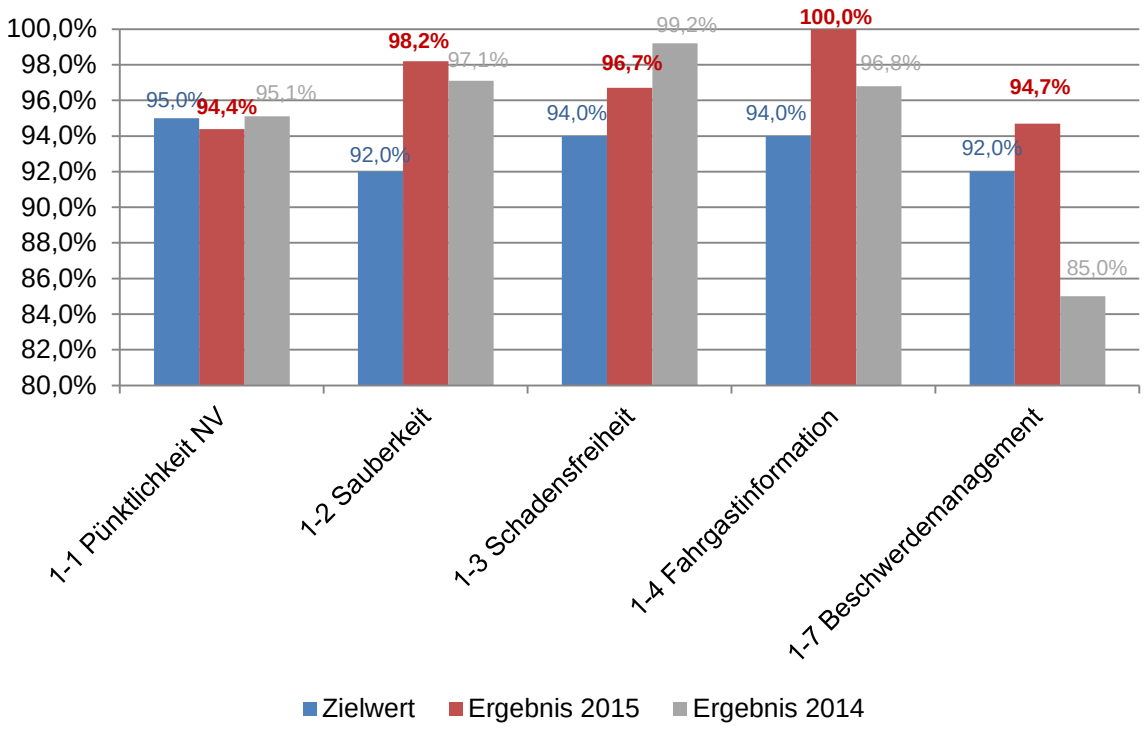


Abbildung 27: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter NÖVOG

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Subjektive Qualitätsmessung

Die Kundenbefragung in den Zügen der NÖVOG wurde vom Institut „Manova GmbH“ im Jahr 2015 in den Monaten Mai und Juni durchgeführt. Dabei wurden folgende Ergebnisse erzielt, wobei es im Vergleich zur Befragung im Vorjahr durchwegs zu einer Verbesserung der Ergebnisse kam:

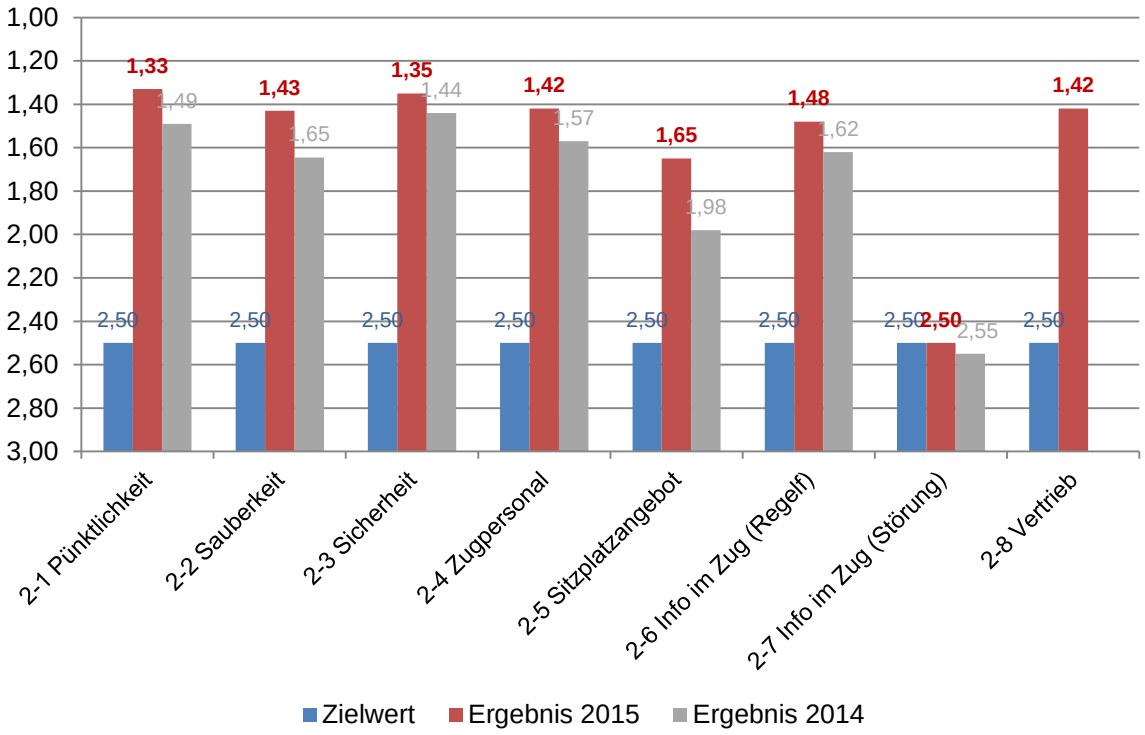


Abbildung 28: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter NÖVOG

Im Bereich der Fahrgastinformation im Störungsfall wurde der Zielwert im Berichtsjahr anders als im Vorjahr diesmal erreicht. Das Kriterium 2-8 „Vertrieb“ konnte im Jahr 2014 nicht bewertet werden, da die betreffende Frage nicht im Fragebogen enthalten war.

Bonus-/Malus-System

Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. In etlichen der Qualitätsparameter kam es zu einem Bonus, während kein einziger Qualitätsparameter einen Malus aufweist. Insgesamt konnte die NÖVOG daher für das Jahr 2015 eine Bonuszahlung lukrieren.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.3.6. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2015 wurden laut NÖVOG auf der Mariazellerbahn 610.000 Personen (+35,6 % gegenüber 2014: 449.976 Personen) und auf der Citybahn Waidhofen insgesamt 190.000 Personen (+11,8 % gegenüber 2014: 170.000 Personen) befördert (in Summe somit 800.000), wobei dieser Wert auf Basis erfolgter Fahrgastzählungen hochgerechnet wurde. Die Jahresfahrgastzahl auf der Citybahn Waidhofen für das Jahr 2014 wurde seitens der NÖVOG von 280.833 auf 170.000 Fahrgäste korrigiert.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.4. Györ-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt.

3.4.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2015 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 3a (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4a (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 4b (Abgeltungsbetrag Zugbegleit- und Servicepersonal)
- Anlage 8 (Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung)
- Anlage 9a (Maximale bzw. minimale Indexentwicklung der Energie)
- Anlage 10 (Übersicht sonstiger Dienstleistungsverträge)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.4.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte auf der Raaberbahn im Berichtszeitraum 2015 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

Raaberbahn	**Bestellung 2015 [Zugkm]**	**Bestellung 2014 [Zugkm]**
Talent einfach	**70.446**	70.477
Talent doppelt	**38.857**	38.826
Wendezug	**32.397**	32.397
Doppelstock-Wendezug	**46.157**	46.157
SUMME	**187.857**	**187.857**

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Auf der Neusiedlerseebahn stellt sich die Leistungsbestellmenge für das Jahr 2015 wie folgt dar:

Neusiedlerseebahn	**Bestellung 2015 [Zugkm]**	Bestellung 2014 [Zugkm]
Talent einfach	**184.879**	186.179
Wendezug	**7.728**	7.150
SUMME	**192.607**	193.329

Die SCHIG mbH bestellte somit im Vertragsjahr 2015 insgesamt **380.464 Zugkm** (2014: 381.186 Zugkm) bei der GySEV.

3.4.3. Prüfung auf Überkompensation

Die GySEV übermittelte im Jahr 2015 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gemäß Anlage 6b für das Vertragsjahr 2014 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV im Jahr 2014 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Es wurde für das Jahr 2014 keine Überkompensation festgestellt.

3.4.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2015 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des VDV zu überprüfen, wurden die im VDV vorgesehenen Berichtspflichten der GySEV wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**
  Im Jahr 2015 liegen, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, ausgefallene Zugleistungen in der Höhe von 314 Zugkm (314 Zugkm auf der Raaberbahn und 0 Zugkm auf der Neusiedlerseebahn) vor (2014: insgesamt 147 Zugkm). Des Weiteren liegen keine ausgelassenen, planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum vor. Daher werden 314 Zugkilometer als nicht erbrachte Zugleistung gewertet, das entspricht ca. 0,08 % der bestellten Verkehrsleistung. Somit wird der im VDV definierte Schwel-

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

lenwert nicht überschritten und daraus folgend kommt es zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**
  Im Berichtszeitraum kam es analog zum Vorjahr zu keinen, hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**
  Im Jahr 2015 wurden, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, seitens der GySEV insgesamt 698 Zugkm (2014: 8.484 Zugkm) im Schienenersatzverkehr (698 Zugkilometer auf der Raaberbahn und 0 Zugkm auf der Neusiedlerseebahn) geführt. Das entspricht insgesamt 0,18 % (2014: 2,23 %) der bestellten Verkehrsleistung.

3.4.5. Qualitätsmanagement

Mit dem VDV, abgeschlossen zwischen SCHIG mbH und GySEV, wurde auch ein Qualitätsmanagement implementiert. Zielsetzung ist die Steigerung der Qualitätsniveaus der bestellten Leistungen.
Bei der Definition und Messung der Qualitätskriterien wird grundsätzlich unterschieden in objektiv gemessene und subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität (siehe dazu im Detail Kapitel 3.1.5).

Objektive Qualitätsmessung

Neben der Meldung der Daten zur Pünktlichkeit bzw. zum Beschwerdemanagement durch das EVU wurden seitens der SCHIG mbH Stichproben gezogen, bei denen geschultes Personal Zugfahrten auf die Einhaltung der Qualitätsstandards hin geprüft hat. Vereinbarungsgemäß waren im Jahr 2015 zumindest 24 Stichproben sowohl auf der Raaberbahnstrecke Ebenfurth – Sopron, als auch auf der Neusiedlerseebahn zu ziehen, insgesamt also 48 Stichproben auf den Strecken der GySEV. Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, werden von der SCHIG mbH ausgewählt. Die Ergebnisse werden in einer Checkliste festgehalten. Für jeden Waggon bzw. Triebwagen wird eine eigene Checkliste ausgefüllt. Im Jahr 2015 wurden somit 135 Checklisten verarbeitet (2014: 151 Checklisten).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die Pünktlichkeit auf den beiden Strecken stellt sich im Jahr 2015 wie folgt dar:

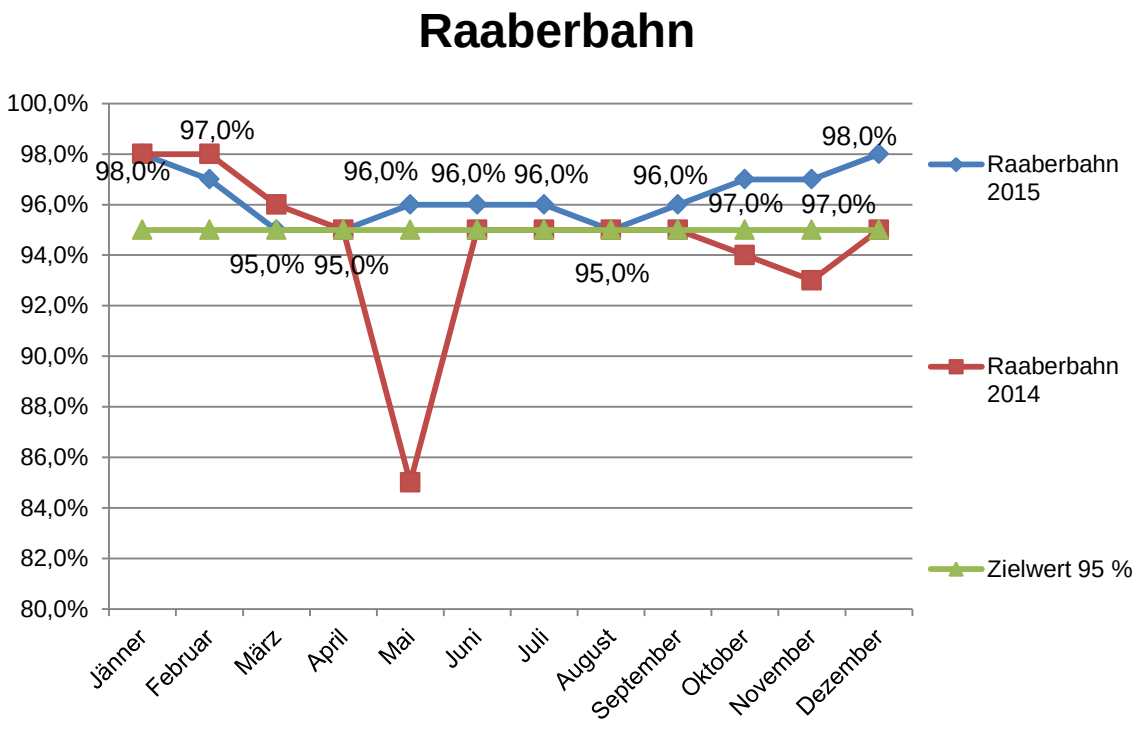


Abbildung 29: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Raaberbahn

Die berechnete durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Raaberbahn im Jahr 2015 beträgt 96,3 % (2014: 94,5 %).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

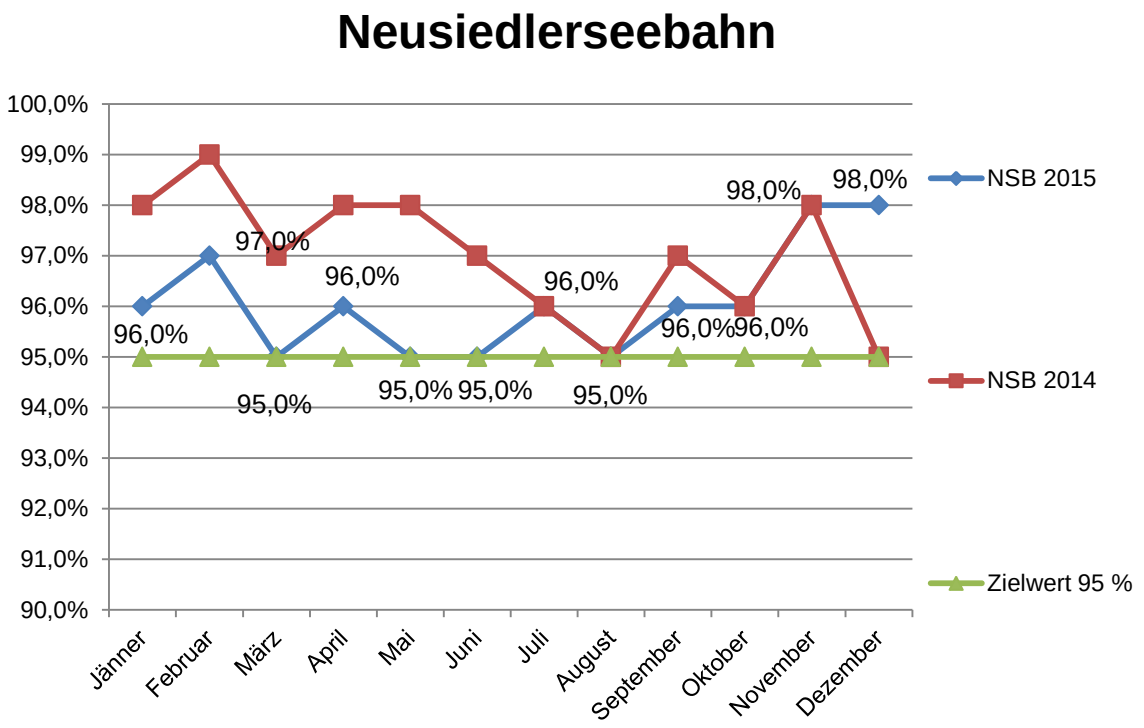


Abbildung 30: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Neusiedlerseebahn

Die berechnete durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Neusiedlerseebahn im Jahr 2015 beträgt 96,1 % (2014: 97,0 %).

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit auf den beiden Strecken im Jahr 2015 beträgt 96,2 % (2014: 95,8 %).

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter zeigen für 2014 überwiegend eine positive Abweichung vom jeweiligen Zielwert. Im Bereich der Fahrgastinformation wurde der Zielwert jedoch verfehlt. Dies ist insbesondere auf mangelnde Information im Zuge eines bei einer QM-Prüfung bestehenden Schienenersatzverkehrs zurückzuführen. Im Bereich der Schadensfreiheit kam es gegenüber 2014 zwar zu einer Verschlechterung der Ergebnisse, allerdings liegen diese noch über dem Zielwert. Bei der Pünktlichkeit und der Sauberkeit konnten die Ergebnisse des Vorjahres hingegen verbessert werden:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

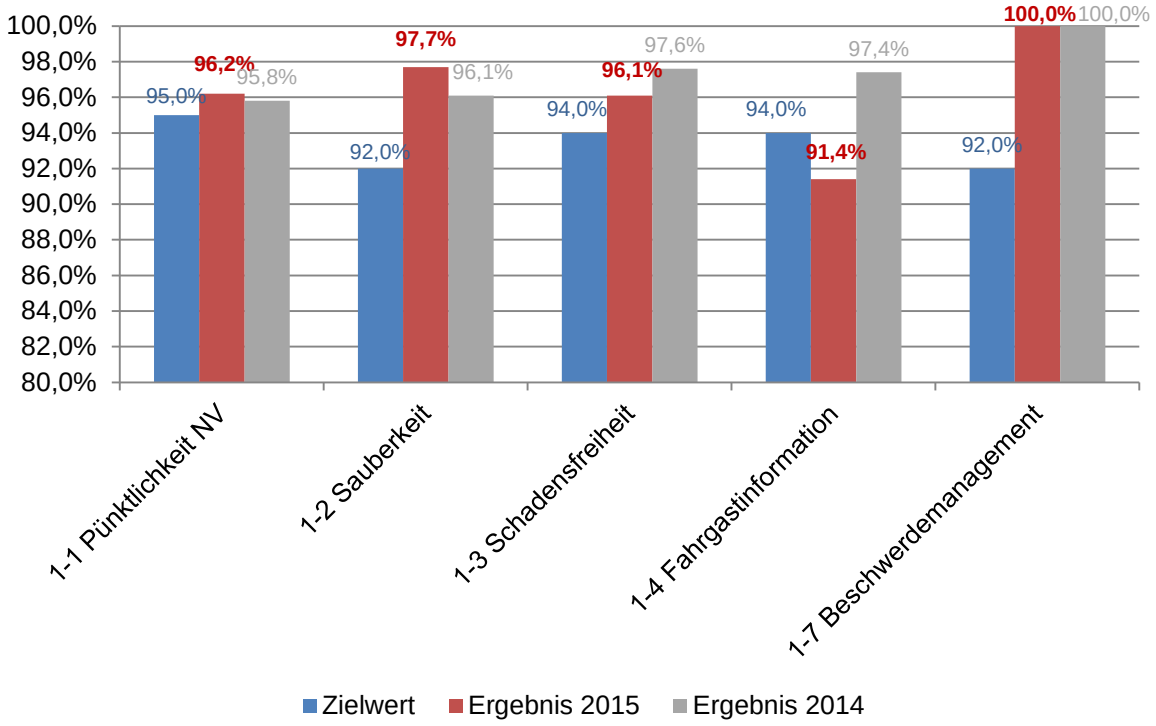


Abbildung 31: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter GySEV

Subjektive Qualitätsmessung

Die Kundenbefragung in den Zügen der GySEV wurde vom Institut „Komobile Wien“ im Jahr 2015 in den KW 19, 25 und 26 durchgeführt. Dabei wurden folgende Ergebnisse erzielt, wobei in allen anderen Bereichen der Zielwert übererfüllt werden konnte. Im Vergleich zum Vorjahr wurden die Bereiche Pünktlichkeit, Sicherheit und Information im Regelfall schlechter beurteilt, während die übrigen Bereiche bessere Ergebnisse als 2014 erzielten (insbesondere das Kriterium Information im Störungsfall).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

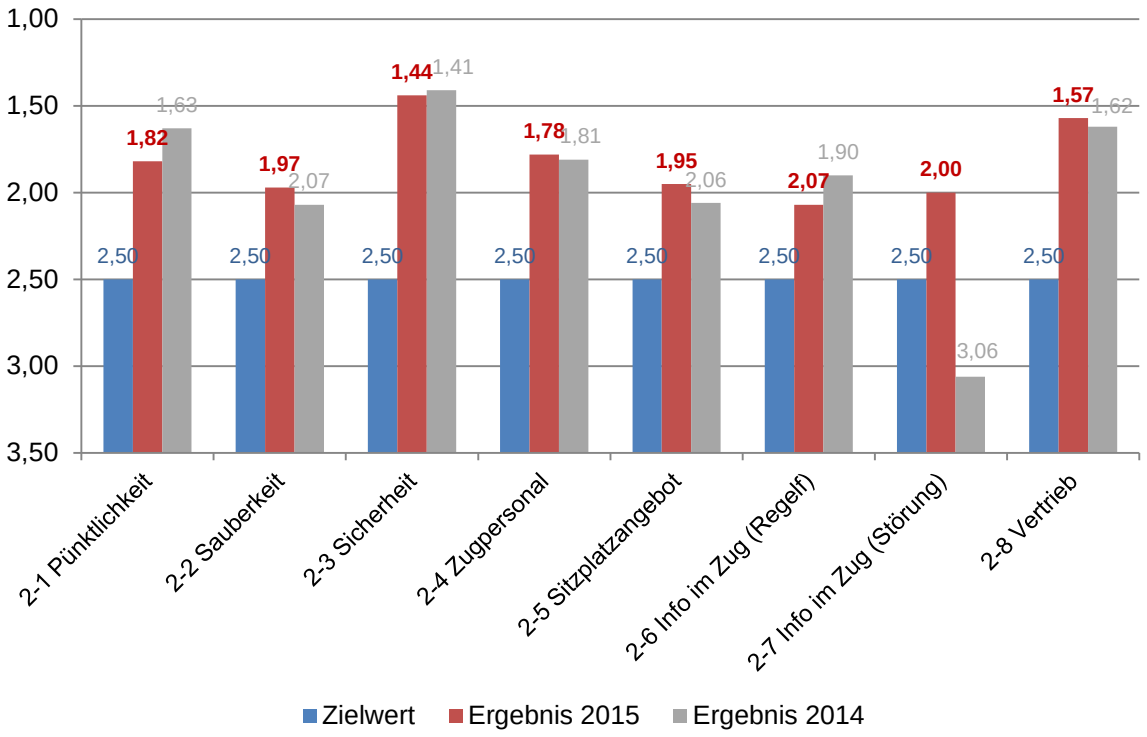


Abbildung 32: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter GySEV

Bonus-/Malus-System

Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Was die objektiven Qualitätsparameter betrifft, kam es in den Bereichen Pünktlichkeit, Sauberkeit sowie beim Beschwerdemanagement zu einem Bonus, ein Malus fiel in keinem Bereich an. Hinsichtlich der subjektiven Qualitätsparameter konnte in allen Bereichen ein Bonus lukriert werden. Insgesamt konnte die GySEV daher für das Jahr 2015 eine Bonuszahlung lukrieren.

3.4.6. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2015 wurden laut GySEV auf der Raaberbahn und auf der Neusiedlerseebahn insgesamt 1.632.893 Personen (+1,6 % gegenüber 2014: 1.606.943 Personen) befördert, wobei diese Fahrgastzahlen auf Basis der verkauften Tickets, hochgerechnet mit bestimmten Multiplikationsfaktoren je Ticketart, ermittelt wurden.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.5. Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H.

3.5.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2015 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 1 (Teilleistungsverzeichnis)
- Anlage 3a (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4a (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 4b (Abgeltungsbetrag Zugbegleit- und Servicepersonal)
- Anlage 8 (Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung)
- Anlage 9a (Maximale bzw. minimale Indexentwicklung der Energie)
- Anlage 10 (Übersicht sonstiger Dienstleistungsverträge)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.5.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte auf der Linzer Lokalbahn im Berichtszeitraum 2015 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

Linzer Lokalbahn	**Bestellung 2015 [Zugkm]**	Bestellung 2014 [Zugkm]
GRA	**26.456**	25.488
GTW	**676.295**	670.194
2 x GTW	**22.525**	26.015
SUMME	**725.277**	721.697

Auf der Vorchdorferbahn stellt sich die Leistungsbestellmenge für das Jahr 2015 wie folgt dar:

Vorchdorferbahn	**Bestellung 2015 [Zugkm]**	Bestellung 2014 [Zugkm]
Exertaler	**131.133**	131.191
Kölner	**5.247**	5.305
SUMME	**136.380**	136.496

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die SCHIG mbH bestellte auf der Traunseebahn im Jahr 2015 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

Traunseebahn	**Bestellung 2015 [Zugkm]**	Bestellung 2014 [Zugkm]
WSB	**13.508**	0
IVB	**82.658**	90.273
SUMME	**96.166**	90.273

Auf der Attergaubahn stellt sich die Leistungsbestellmenge für das Jahr 2015 wie folgt dar:

Attergaubahn	**Bestellung 2015 [Zugkm]**	Bestellung 2014 [Zugkm]
AOMC	**68.781**	13.287
BLT	**65.773**	121.275
SUMME	**134.554**	134.562

Die SCHIG mbH bestellte somit im Vertragsjahr 2015 insgesamt **1.092.377 Zugkm** (2014: 1.083.027 Zugkm) bei der St&H.

3.5.3. Prüfung auf Überkompensation

Die St&H übermittelte im Jahr 2015 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gemäß Anlage 6b für das Vertragsjahr 2014 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV im Jahr 2014 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Es wurde für das Jahr 2014 keine Überkompensation festgestellt.

3.5.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2015 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des VDV zu überprüfen, wurden die im VDV vorgesehenen Berichtspflichten der St&H wie folgt ausgewertet:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**
  Im Jahr 2015 liegen, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, ausgefallene Zugleistungen in der Höhe von 601 Zugkm vor (2014: 231 Zugkm). Des Weiteren liegen keine ausgelassenen, planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum vor. Daher werden 601 Zugkilometer als nicht erbrachte Zugleistung gewertet, das entspricht ca. 0,06 % der bestellten Verkehrsleistung. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert nicht überschritten und daraus folgend kommt es zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**
  Im Berichtszeitraum kam es zu keinen, hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz. Im Jahr 2014 wurde seitens der SCHIG mbH ein Abzug gemäß der in Anlage 8 festgelegten Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung vorgenommen.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**
  Im Jahr 2014 wurden, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, seitens St&H insgesamt ca. 21.323 Zugkm (2014: 35.291 Zugkm) im Schienenersatzverkehr geführt. Das entspricht insgesamt 2,0 % (2014: 3,3 %) der bestellten Verkehrsleistung. Davon entfallen auf

  - Linzer Lokalbahn 14.890 Kilometer
  - Vorchdorferbahn 1.336 Kilometer
  - Traunseebahn 4.345 Kilometer
  - Attergaubahn 752 Kilometer

  Hauptsächlicher Grund für die im Schienenersatzverkehr erbrachten Verkehrsleistungen waren insbesondere Bauarbeiten auf der Linzer Lokalbahn im Juli und August 2015.

3.5.5. Qualitätsmanagement

Mit dem VDV, abgeschlossen zwischen SCHIG mbH und St&H, wurde auch ein Qualitätsmanagement implementiert. Zielsetzung ist die Steigerung der Qualitätsniveaus der bestellten Leistungen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Bei der Definition und Messung der Qualitätskriterien wird grundsätzlich unterschieden in objektiv gemessene und subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität (siehe dazu im Detail Kapitel 3.1.5).

Objektive Qualitätsmessung

Neben der Meldung der Daten zur Pünktlichkeit bzw. zum Beschwerdemanagement durch das EVU wurden seitens der SCHIG mbH Stichproben gezogen, bei denen geschultes Personal Zugfahrten auf die Einhaltung der Qualitätsstandards hin geprüft hat. Vereinbarungsgemäß waren im Jahr 2015 zumindest je 24 Stichproben auf den einzelnen Strecken (Linzer Lokalbahn, Vorchdorferbahn, Traunseebahn, Attergaubahn) zu ziehen, insgesamt also 96 Stichproben auf den Strecken von St&H. Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, werden von der SCHIG mbH ausgewählt. Die Ergebnisse werden in einer Checkliste festgehalten. Für jeden Waggon bzw. Triebwagen wird eine eigene Checkliste ausgefüllt. Im Jahr 2015 wurden somit 97 Checklisten verarbeitet (2014: 97 Checklisten).

Die Pünktlichkeit des Schienenpersonenverkehrs von St&H stellt sich im Jahr 2015 auf den vier Strecken wie folgt dar:

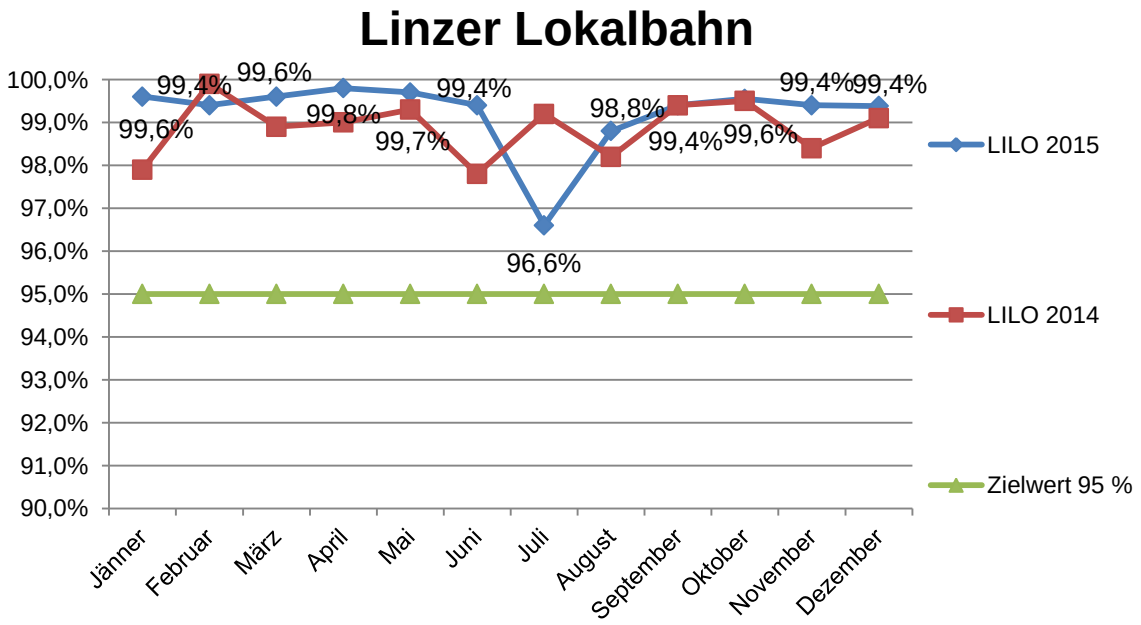


Abbildung 33: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Linzer Lokalbahn

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Der geringere Pünktlichkeitswert im Juli ist auf Bauarbeiten zurückzuführen. Die berechnete durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Linzer Lokalbahn im Jahr 2015 beläuft sich auf 99,2 % (2014: 98,9 %).

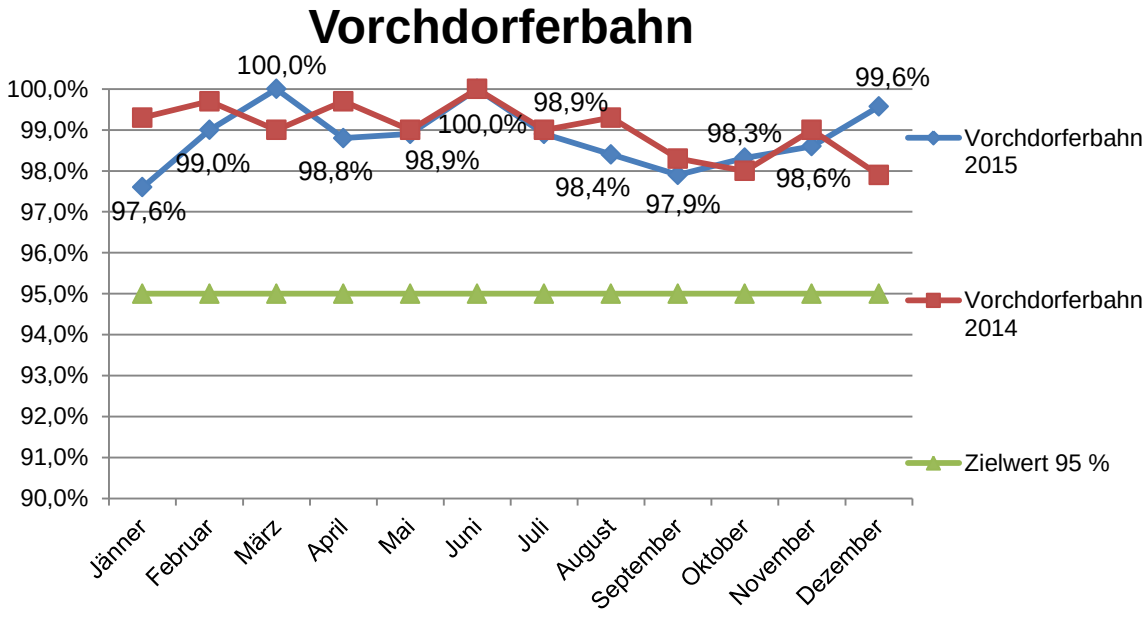
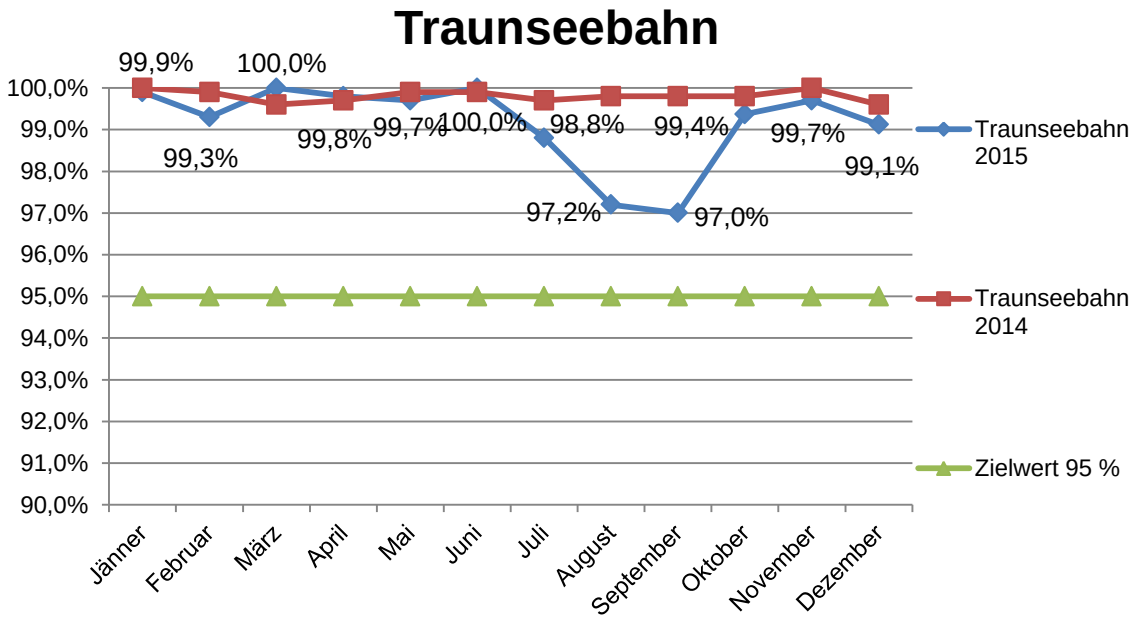


Abbildung 34: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Vorchdorferbahn

Die berechnete durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Vorchdorferbahn im Jahr 2015 beträgt 98,8 % (2014: 99,0 %).



Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Abbildung 35: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Traunseebahn

Die geringeren Pünktlichkeitswerte im August und September sind auf Bauarbeiten zurückzuführen. Die berechnete durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Traunseebahn im Jahr 2015 beläuft sich auf 99,2 % (2014: 99,8 %).

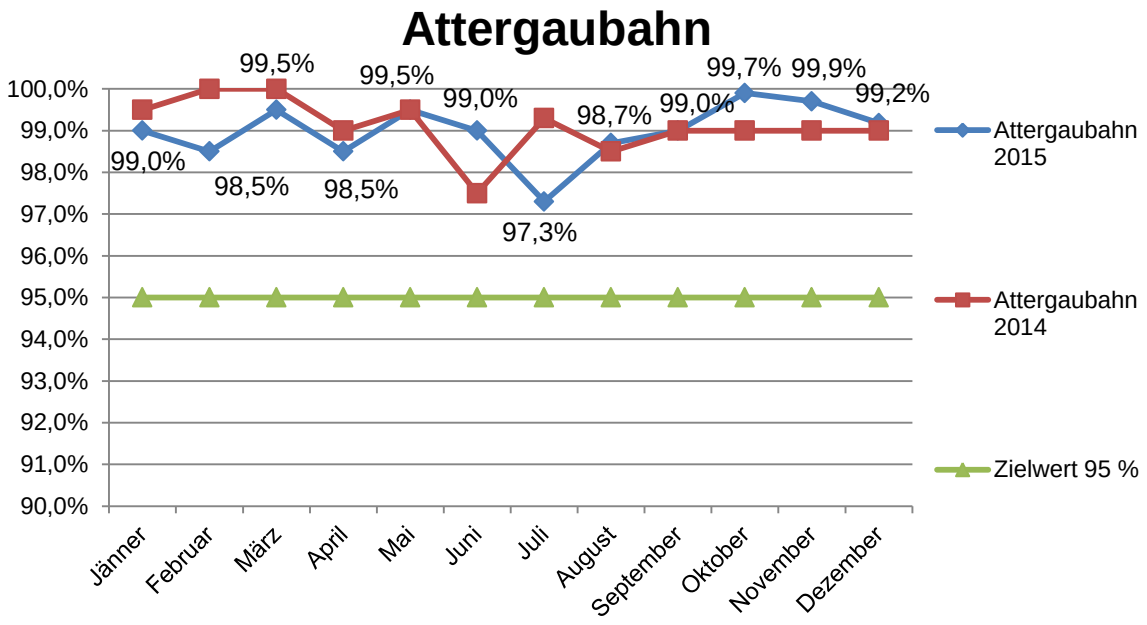


Abbildung 36: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Attergaubahn

Die berechnete durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Attergaubahn im Jahr 2015 beträgt 99,0 % (2014: 99,1 %).

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit auf allen vier Bahnen im Jahr 2015 beträgt 99,1 % (2014: 99,2 %).

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter zeigen für 2015 überwiegend eine positive Abweichung vom jeweiligen Zielwert, im Bereich der Fahrgastinformation wurde der Zielwert allerdings knapp verfehlt. Im Vergleich zum Vorjahr konnte insbesondere im Bereich des Beschwerdemanagements eine deutliche Verbesserung erzielt werden, die übrigen Bereiche blieben annähernd konstant:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

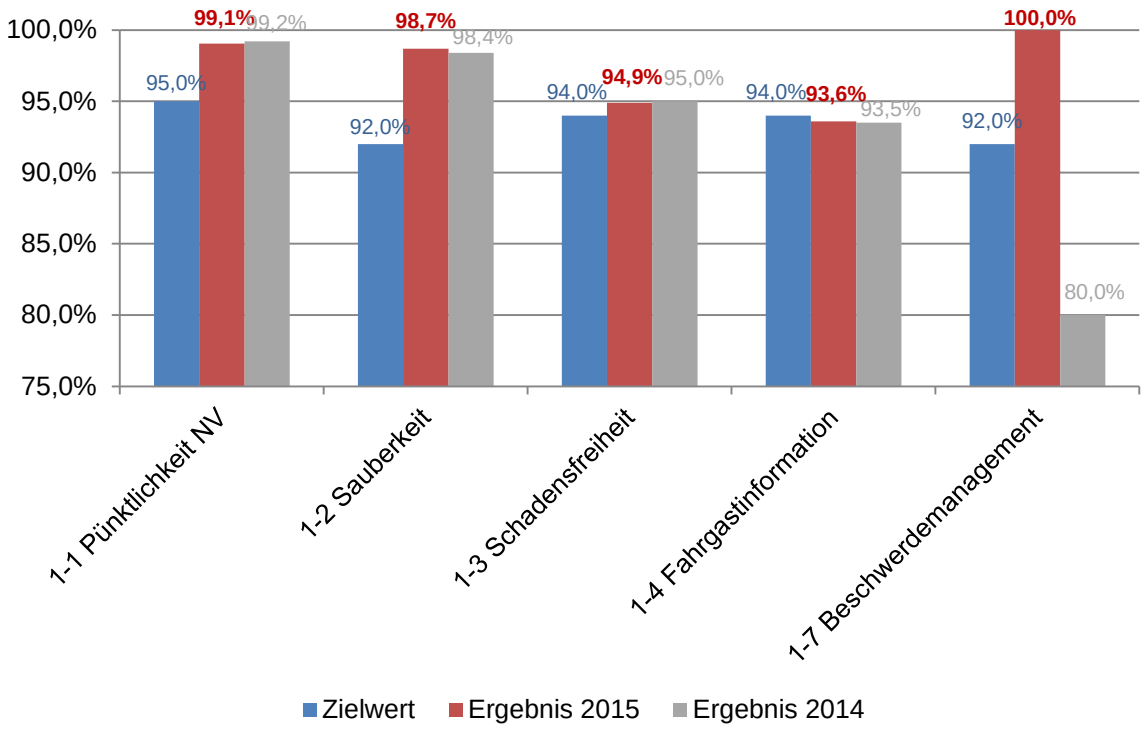


Abbildung 37: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter St&H

Subjektive Qualitätsmessung

Die Kundenbefragung in den Zügen von St&H wurde vom Institut „Komobile Gmunden“ im Jahr 2014 in den KW 24–26 durchgeführt. Dabei wurden folgende Ergebnisse erzielt, wobei mangels einer Bewertung das Kriterium Information im Störungsfall im Berichtsjahr nicht aufscheint. Mit Ausnahme des Kriteriums Vertrieb konnten alle Bereiche im Vergleich zum Vorjahr weiter verbessert oder auf hohem Niveau gehalten werden:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

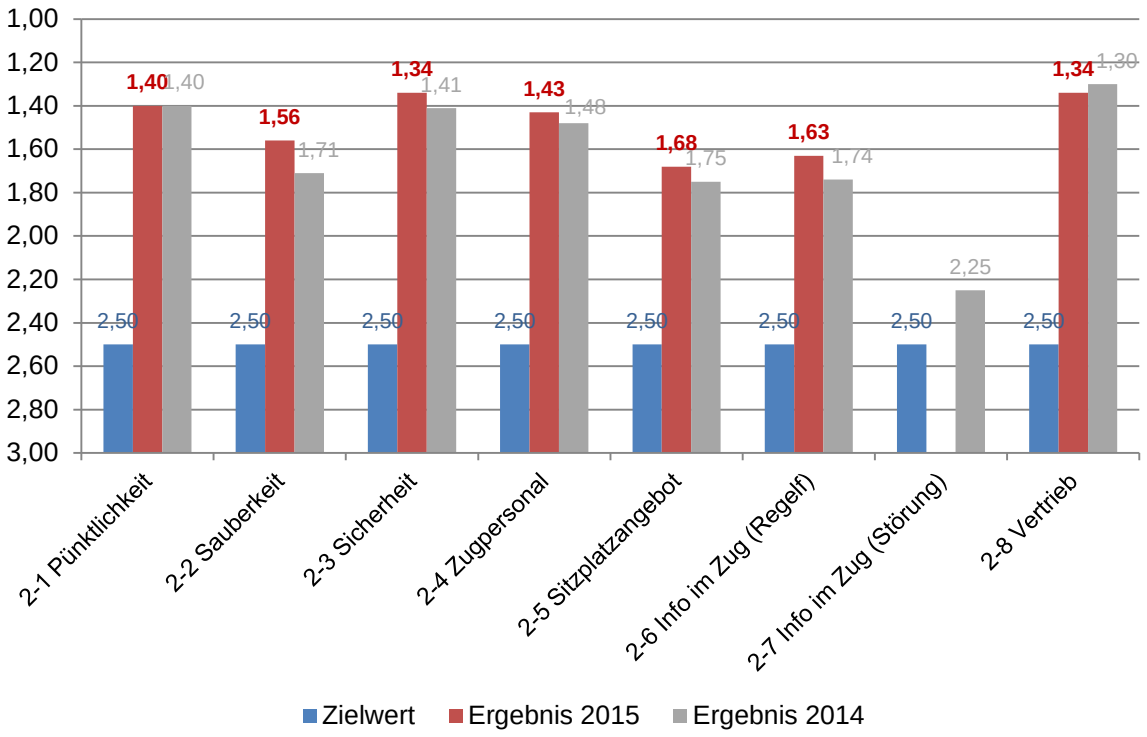


Abbildung 38: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter St&H

Bonus-/Malus-System

Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. In den objektiven Qualitätsparametern Pünktlichkeit, Sauberkeit und Beschwerdemanagement kam es zu einem Bonus, Malus wurde in keinem Kriterium fällig. Die subjektiven Qualitätsparameter liegen allesamt im Bonusbereich. Insgesamt konnte St&H für das Jahr 2015 daher eine Bonuszahlung lukrieren.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.5.6. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2015 wurde laut St&H folgende Anzahl an Personen auf den vier Strecken befördert:

- Linzer Lokalbahn 1.977.966 (+0,9 % gegenüber 2014: 1.959.758)
- Vorchdorferbahn 201.420 (+1,8 % gegenüber 2014: 197.836)
- Traunseebahn 321.165 (+0,6 % gegenüber 2014: 319.199)
- Attergaubahn 301.042 (+6,6 % gegenüber 2014: 282.446)

Insgesamt wurden somit im Jahr 2015 2.801.593 Personen (2014: 2.759.239 Personen) befördert. Diese Fahrgastzahlen wurden auf Basis der verkauften Tickets, hochgerechnet mit bestimmten Multiplikationsfaktoren je Ticketart, ermittelt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.6. Salzburger Lokalbahn

3.6.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2015 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 3 (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4 (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 8 (Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung)
- Anlage 9a (Maximale bzw. minimale Indexentwicklung der Energie)
- Anlage 10 (Übersicht sonstiger Dienstleistungsverträge)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.6.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte auf der SLB im Berichtszeitraum 2015 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

Zugbildung	**Bestellung 2015 [Zugkm]**	**Bestellung 2014 [Zugkm]**
ET	**368.598**	367.658
2 x ET	**125.685**	85.778
3 x ET	**39.818**	50.975
4 x ET	**0**	14.415
SUMME	**534.101**	**518.826**

3.6.3. Prüfung auf Überkompensation

Die Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation übermittelte im Jahr 2015 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gemäß Anlage 6b für das Vertragsjahr 2014 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV im Jahr 2014 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Es wurde für das Jahr 2014 keine Überkompensation festgestellt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.6.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2015 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des VDV zu überprüfen, wurden die im VDV vorgesehenen Berichtspflichten der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation für die SLB wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**
  Im Jahr 2015 liegen, bezogen auf die vertragsgegenständlichen Leistungen, analog zum Vorjahr keine ausgefallenen Zugleistungen vor. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert nicht überschritten und daraus folgend kommt es zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**
  Im Berichtszeitraum kam es zu keinen, hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz. Im Jahr 2014 wurde seitens der SCHIG mbH ein Abzug gemäß der in Anlage 8 festgelegten Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung vorgenommen.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**
  Im Jahr 2014 wurden, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, seitens der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation insgesamt ca. 999 Zugkilometer (2014: 788 Zugkm) auf der SLB im Schienenersatzverkehr geführt. Das entspricht 0,19 % (2014: 0,15 %) der bestellten Verkehrsleistung.

3.6.5. Qualitätsmanagement

Mit dem VDV wurde auch ein Qualitätsmanagement implementiert. Zielsetzung ist die Steigerung der Qualitätsniveaus der bestellten Leistungen.
Bei der Definition und Messung der Qualitätskriterien wird grundsätzlich unterschieden in objektiv gemessene und subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität (siehe dazu im Detail Kapitel 3.1.5.).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Objektive Qualitätsmessung

Neben der Meldung der Daten zur Pünktlichkeit bzw. zum Beschwerdemanagement durch das EVU wurden von der SCHIG mbH Stichproben gezogen, bei denen geschultes Personal Zugfahrten auf die Einhaltung der Qualitätsstandards hin geprüft hat. Vereinbarungsgemäß waren im Jahr 2015 zumindest 24 Stichproben zu ziehen. Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, werden von der SCHIG mbH ausgewählt. Die Ergebnisse werden in einer Checkliste festgehalten. Für jeden Waggon bzw. Triebwagen wird eine eigene Checkliste ausgefüllt. Im Jahr 2015 wurden somit 45 Checklisten verarbeitet (2014: 42 Checklisten).

Die Pünktlichkeit stellt sich im Jahr 2015 wie folgt dar:

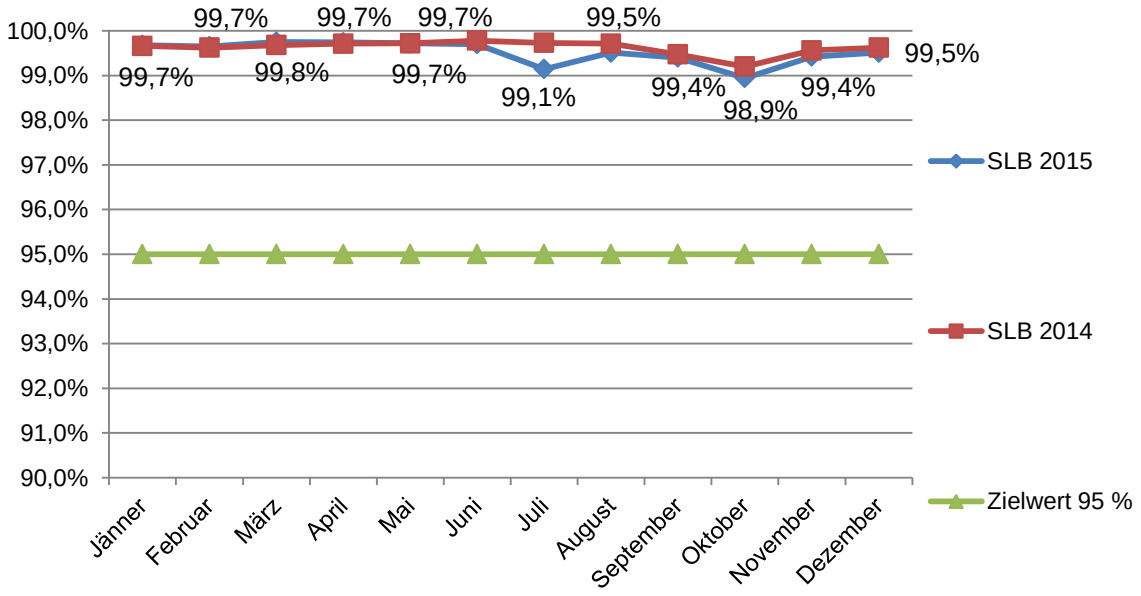


Abbildung 39: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der SLB

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit auf der Salzburger Lokalbahn der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation im Jahr 2015 beläuft sich auf 99,5 % (2014: 99,6 %).

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter zeigen für 2015 durchwegs eine positive Abweichung vom jeweiligen Zielwert. Dabei konnten die Ergebnisse in allen Bereichen gegenüber 2014 verbessert oder annähernd konstant gehalten werden:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

SCHIG
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

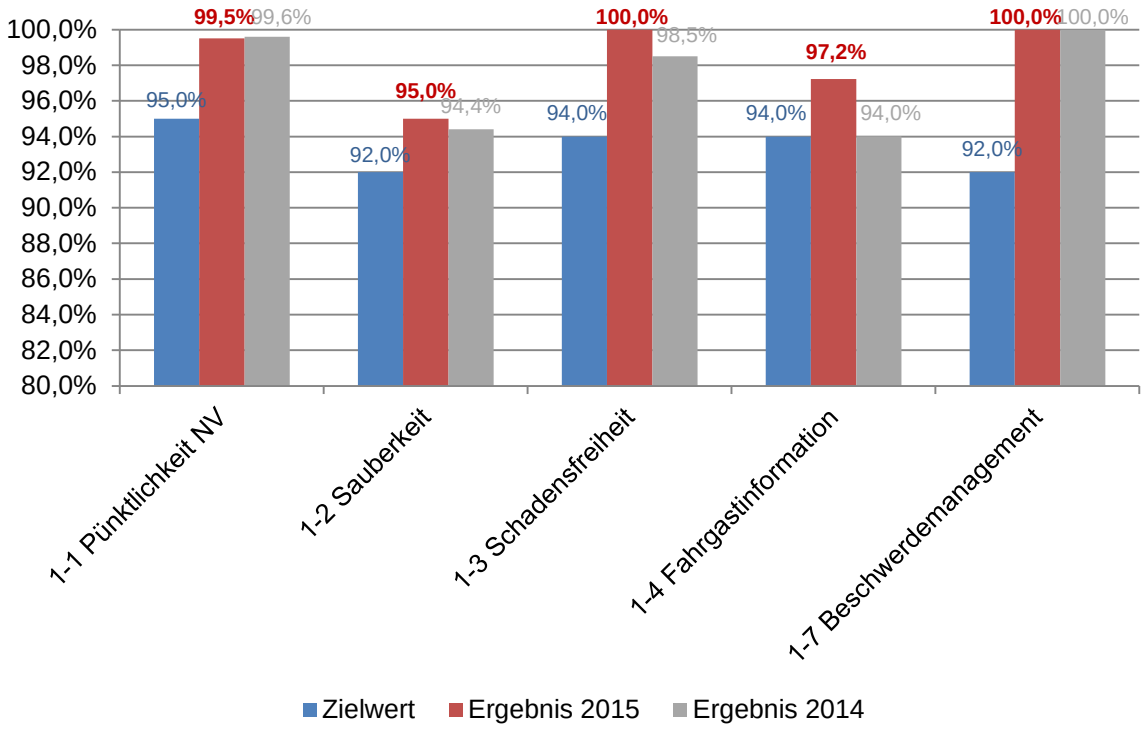


Abbildung 40: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter SLB

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Subjektive Qualitätsmessung

Die Kundenbefragung in den Zügen der SLB wurde von der Firma Kinzinger Marktforschung & Markenführung im Jahr 2015 im Mai durchgeführt. Dabei wurden folgende Ergebnisse erzielt, wobei die Ergebnisse in allen Bereichen gegenüber 2014 verbessert oder annähernd konstant gehalten werden konnten:

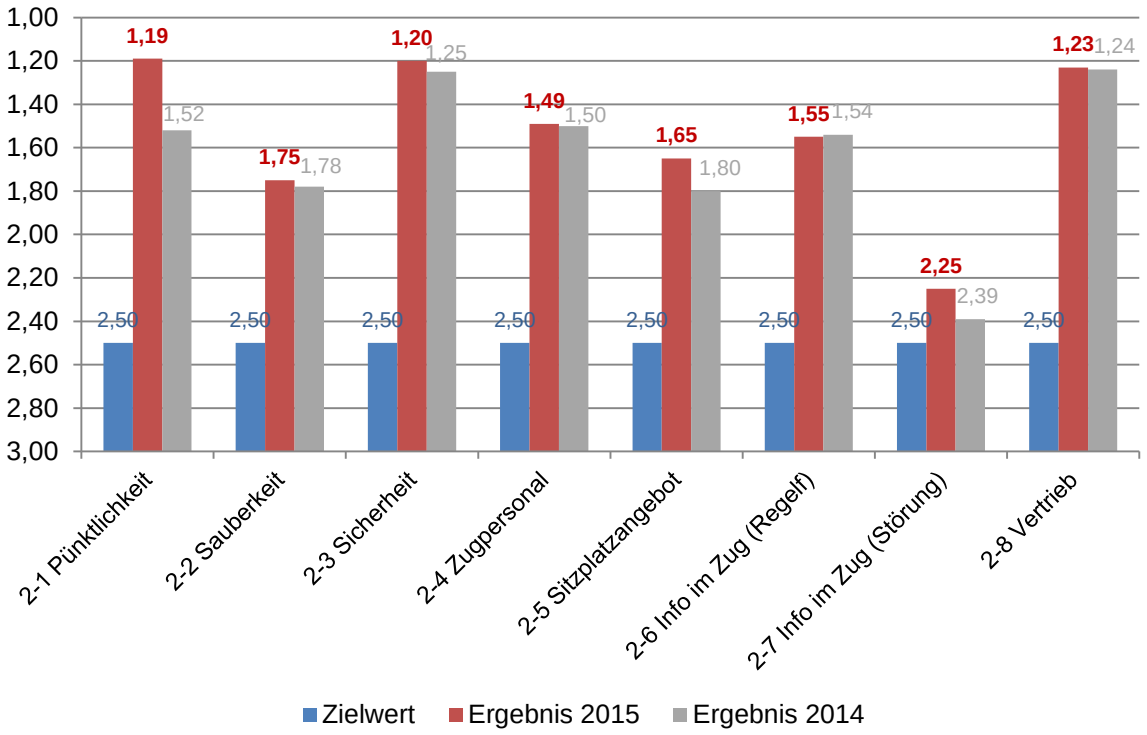


Abbildung 41: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter SLB

Bonus-/Malus-System

Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. In allen Qualitätsparametern, ausgenommen den objektiven Parametern Sauberkeit und Fahrgastinformation, kam es zu einem Bonus, während kein einziger Qualitätsparameter einen Malus aufweist. Die SLB konnte daher für das Jahr 2015 eine Bonuszahlung lukrieren.

3.6.6. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2015 wurden laut Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation auf der SLB insgesamt 4.896.920 Personen (+1,69 % gegenüber 2014: 4.815.433 Personen) befördert, wobei dieser Wert auf Basis erfolgter Fahrgastzählungen hochgerechnet wurde.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.7. Pinzgauer Lokalbahn

3.7.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2015 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 3 (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4 (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 9a (Maximale bzw. minimale Indexentwicklung der Energie)
- Anlage 10 (Übersicht sonstiger Dienstleistungsverträge)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.7.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte auf der PLB im Berichtszeitraum 2015 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

Zugbildung	**Bestellung 2015 [Zugkm]**	Bestellung 2014 [Zugkm]
VT	**194.441**	195.415
SUMME	**194.441**	**195.415**

3.7.3. Prüfung auf Überkompensation

Die Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation übermittelte im Jahr 2015 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gemäß Anlage 6b für das Vertragsjahr 2014 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV im Jahr 2014 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Es wurde für das Jahr 2014 keine Überkompensation festgestellt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.7.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2015 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des VDV zu überprüfen, wurden die im VDV vorgesehenen Berichtspflichten der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**
  Im Jahr 2015 liegen, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, ausgefallene Zugleistungen in der Höhe von 128 Zugkm (2014: 62 Zugkm) vor. Des Weiteren liegen keine ausgelassenen planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum vor. Daher werden 128 Zugkilometer (das entspricht 0,07 % der vertragsgegenständlichen Leistung) als nicht erbrachte Zugleistung gewertet. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert nicht überschritten und daraus folgend kommt es zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**
  Im Berichtszeitraum kam es analog zum Vorjahr zu keinen, hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**
  Im Jahr 2015 wurden seitens der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation auf der PLB, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, 437 Zugkilometer (2014: 26.074 Zugkm) im Schienenersatzverkehr geführt, das entspricht 0,22 % der bestellten Verkehrsleistung.

3.7.5. Qualitätsmanagement

Mit dem VDV wurde auch ein Qualitätsmanagement implementiert. Zielsetzung ist die Steigerung der Qualitätsniveaus der bestellten Leistungen.
Bei der Definition und Messung der Qualitätskriterien wird grundsätzlich unterschieden in objektiv gemessene und subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität (siehe dazu im Detail Kapitel 3.1.5).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Objektive Qualitätsmessung

Neben der Meldung der Daten zur Pünktlichkeit bzw. zum Beschwerdemanagement durch das EVU wurden von der SCHIG mbH Stichproben gezogen, bei denen geschultes Personal Zugfahrten auf die Einhaltung der Qualitätsstandards hin geprüft hat. Vereinbarungsgemäß waren im Jahr 2015 zumindest 24 Stichproben zu ziehen. Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, werden von der SCHIG mbH ausgewählt. Die Ergebnisse werden in einer Checkliste festgehalten. Für jeden Waggon bzw. Triebwagen wird eine eigene Checkliste ausgefüllt. Im Jahr 2015 wurden somit 44 Checklisten verarbeitet (2014: 44 Checklisten).

Die Pünktlichkeit stellt sich im Jahr 2015 wie folgt dar:

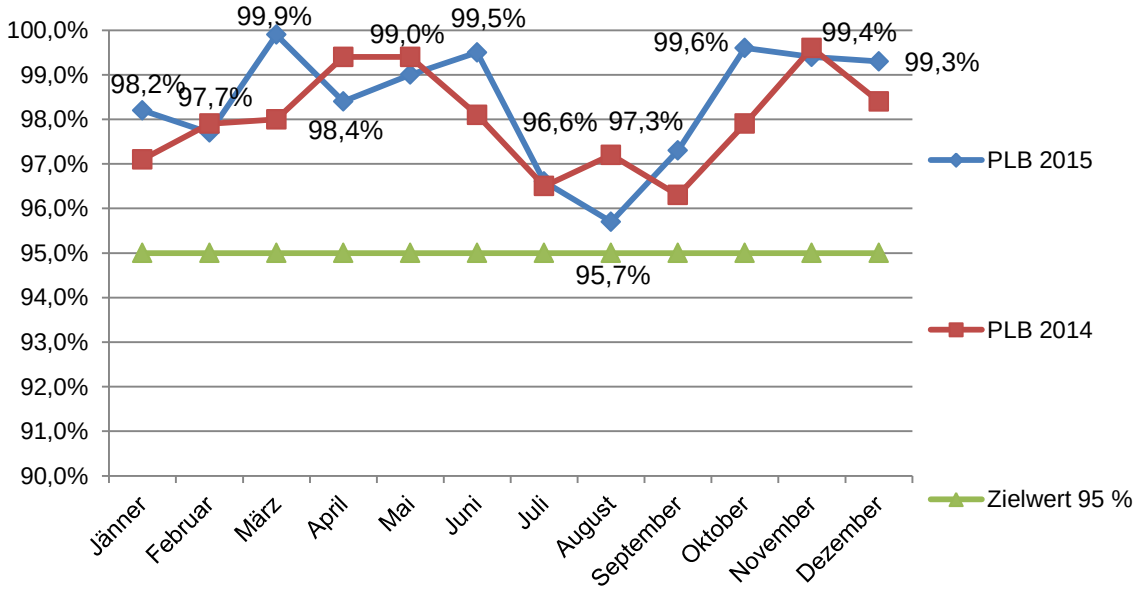


Abbildung 42: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der PLB

Die geringeren Pünktlichkeitswerte in den Sommermonaten sind insbesondere auf Haltezeitüberschreitungen durch vermehrte Fahrradmitnahme in den Zügen zurückzuführen. Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation auf der PLB im Jahr 2015 beläuft sich auf 98,4 % (2014: 98,0 %).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter zeigen für 2015 mit Ausnahme der Fahrgastinformation eine positive Abweichung vom jeweiligen Zielwert. Die im Vergleich zu 2014 schlechtere Bewertung der Fahrgastinformation ist insbesondere auf die anfangs bei einem neu eingeführten Eilzug nicht vorhandene Zugzielanzeige außen zurückzuführen:

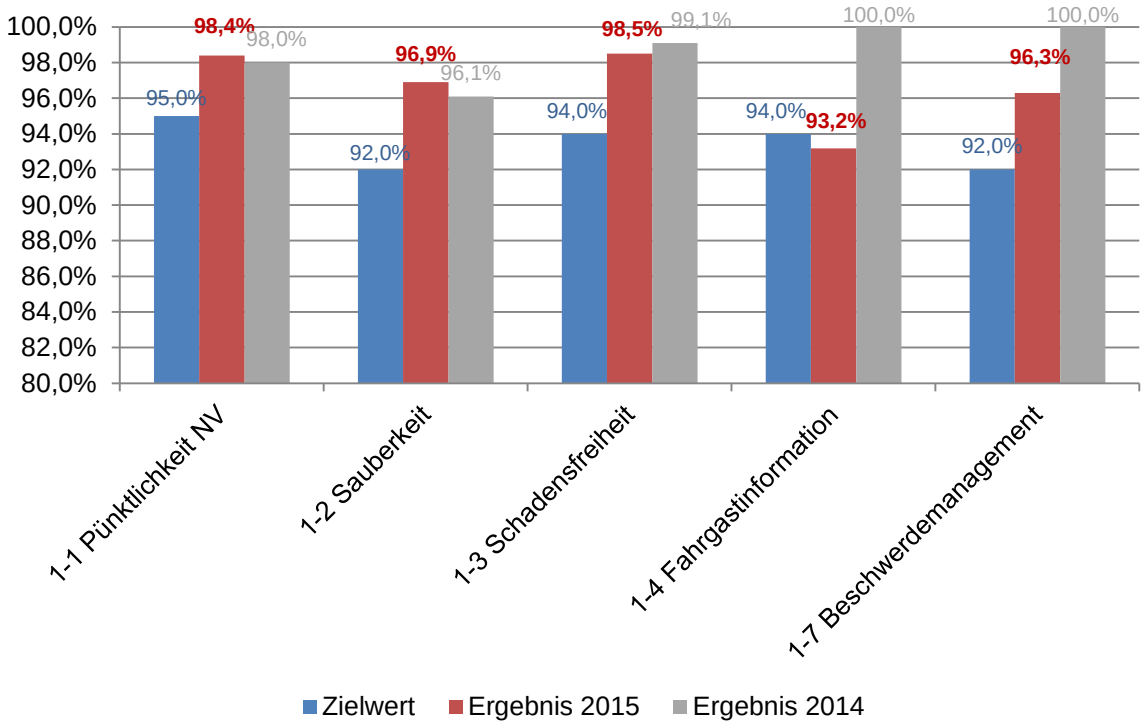


Abbildung 43: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter PLB

Subjektive Qualitätsmessung

Die Kundenbefragung in den Zügen der PLB wurde von der Tourismusschule Bramberg im Jahr 2015 in den KW 22-23 durchgeführt. Dabei wurden folgende Ergebnisse erzielt, die mit Ausnahme der Information im Störungsfall im Vergleich zum Vorjahr weiter verbessert werden konnten:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

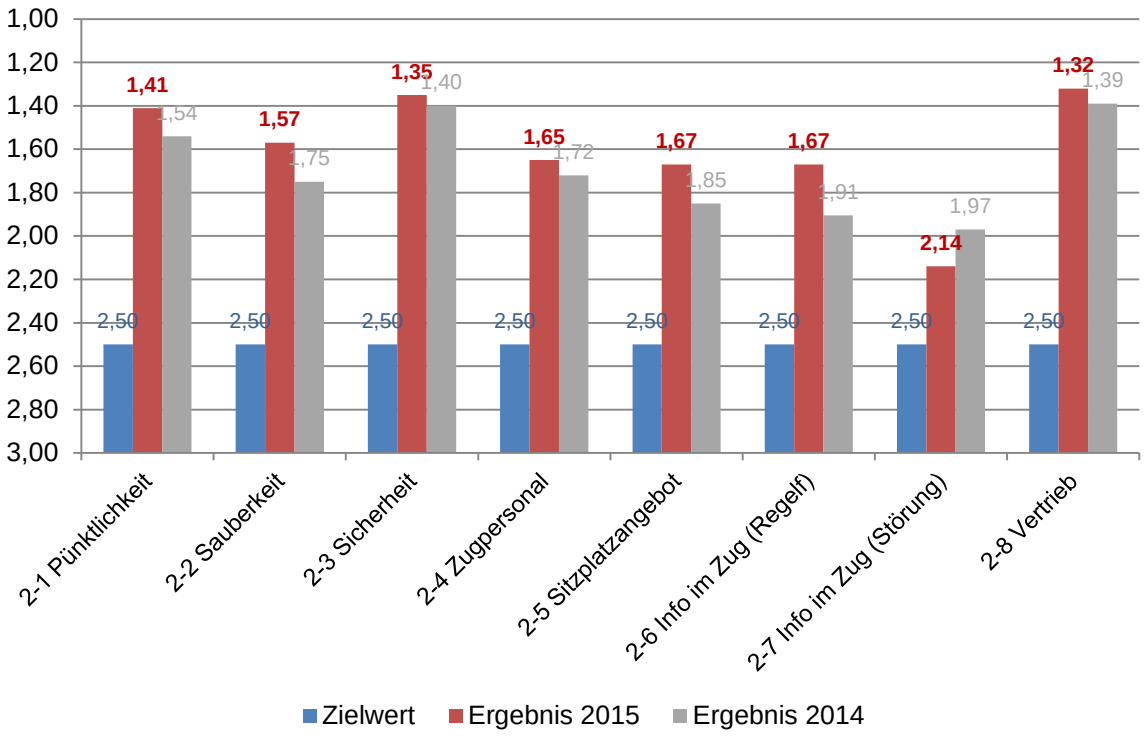


Abbildung 44: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter PLB

Bonus-/Malus-System

Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Dabei konnte die PLB für das Jahr 2015 in allen Teilbereichen mit Ausnahme des objektiven Kriteriums Fahrgastinformation eine Bonuszahlung lukrieren, eine Maluszahlung fiel nicht an. Insgesamt konnte die PLB daher für das Jahr 2015 eine Bonuszahlung lukrieren.

3.7.6. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2015 wurden laut Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation auf der PLB insgesamt 814.107 Personen (+11,0 % gegenüber 2014: 733.215 Personen) befördert, wobei dieser Wert auf Basis einer erfolgten Fahrgastzählung hochgerechnet wurde. Hierbei ist das niedrigere Ausgangsniveau des Jahres 2014 zu erwähnen. Ursache für den Fahrgastrückgang im Jahr 2014 war das schwere Hochwasser im August 2014 mit Auswirkungen auf den Fahrbetrieb bis inkl. Oktober.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.8. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

3.8.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2015 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 3 (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4 (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 8 (Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung)
- Anlage 9a (Maximale bzw. minimale Indexentwicklung der Energie)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.8.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte bei der ZVB im Berichtszeitraum 2015 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

Zugbildung	**Bestellung 2015 [Zugkm]**	**Bestellung 2014 [Zugkm]**
VT+VS	**182.378**	182.378
Lok+B4+VS	**182.378**	182.378
SUMME	**364.756**	**364.756**

3.8.3. Prüfung auf Überkompensation

Die ZVB übermittelte im Jahr 2015 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gemäß Anlage 6b für das Vertragsjahr 2014 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV im Jahr 2014 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Es wurde für das Jahr 2014 keine Überkompensation festgestellt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.8.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2015 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des VDV zu überprüfen, wurden die im VDV vorgesehenen Berichtspflichten der ZVB wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**
  Im Jahr 2015 liegen keine ausgefallenen Zugleistungen (2014: 38 Zugkm) vor. Des Weiteren liegen keine ausgelassenen planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum vor. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert nicht überschritten und daraus folgend kommt es zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**
  Im Berichtszeitraum kam es analog zum Vorjahr zu keinen, hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**
  Im Jahr 2015 wurden, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, seitens der ZVB insgesamt ca. 1.708 Zugkm (2014: 2.101 Zugkm) im Schienenersatzverkehr geführt. Das entspricht ca. 0,47 % (2014: 0,58 %) der bestellten Verkehrsleistung. Hauptursache dafür waren Gleisbauarbeiten im Oktober zwischen Schlitters und Kaltenbach.

3.8.5. Qualitätsmanagement

Mit dem VDV, abgeschlossen zwischen SCHIG mbH und ZVB, wurde auch ein Qualitätsmanagement implementiert. Zielsetzung ist die Steigerung der Qualitätsniveaus der bestellten Leistungen.
Bei der Definition und Messung der Qualitätskriterien wird grundsätzlich unterschieden in objektiv gemessene und subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität (siehe dazu im Detail Kapitel 3.1.5).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Objektive Qualitätsmessung

Neben der Meldung der Daten zur Pünktlichkeit bzw. zum Beschwerdemanagement durch das EVU wurden seitens der SCHIG mbH Stichproben gezogen, bei denen geschultes Personal Zugfahrten auf die Einhaltung der Qualitätsstandards hin geprüft hat. Vereinbarungsgemäß waren im Jahr 2015 zumindest 24 Stichproben zu ziehen. Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, werden von der SCHIG mbH ausgewählt. Die Ergebnisse werden in einer Checkliste festgehalten. Für jeden Waggon bzw. Triebwagen wird eine eigene Checkliste ausgefüllt. Im Jahr 2015 wurden somit 74 Checklisten verarbeitet (2014: 72 Checklisten).

Die Pünktlichkeit des betriebenen Schienenpersonenverkehrs der ZVB stellt sich im Jahr 2015 wie folgt dar:

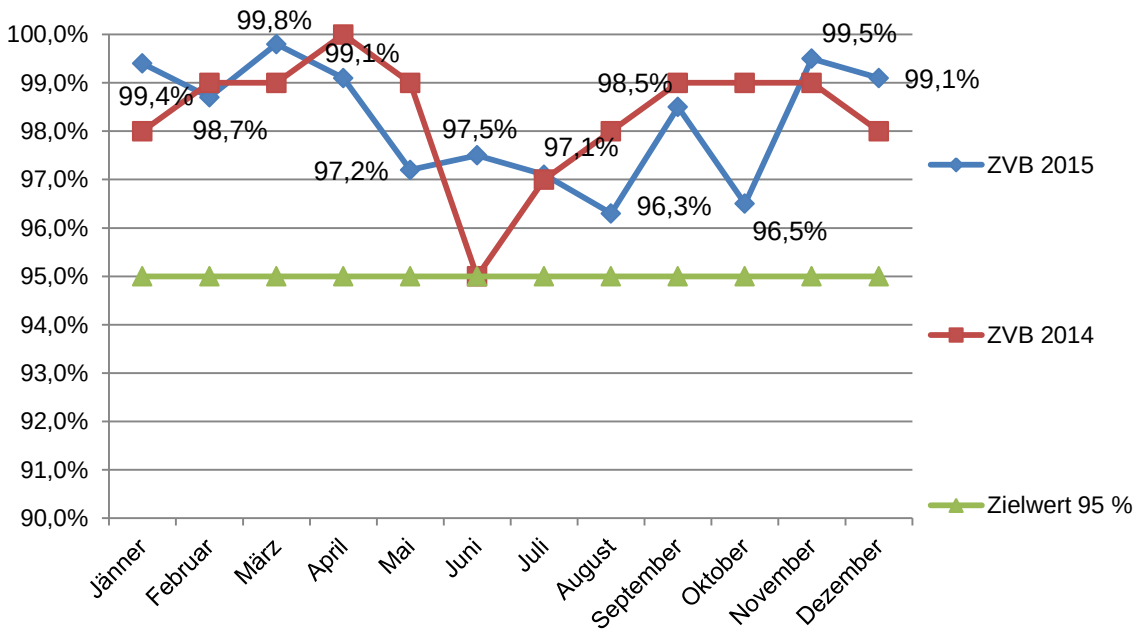


Abbildung 45: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der ZVB

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der ZVB im Jahr 2015 beträgt 98,2 % (2014: 98,3 %).

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter zeigen für 2015 ausnahmslos eine positive Abweichung vom jeweiligen Zielwert. Im Vergleich zum Vorjahr konnten die Bereiche Sauberkeit und Schadensfreiheit deutlich verbessert werden, während das Ergebnis im Bereich Fahrgastinformation schlechter als im Vorjahr ausfiel. Dies ist insbesondere auf

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

mangelnde Information im Zuge eines Schienenersatzverkehrs bei einer QM-Prüfung zurückzuführen.

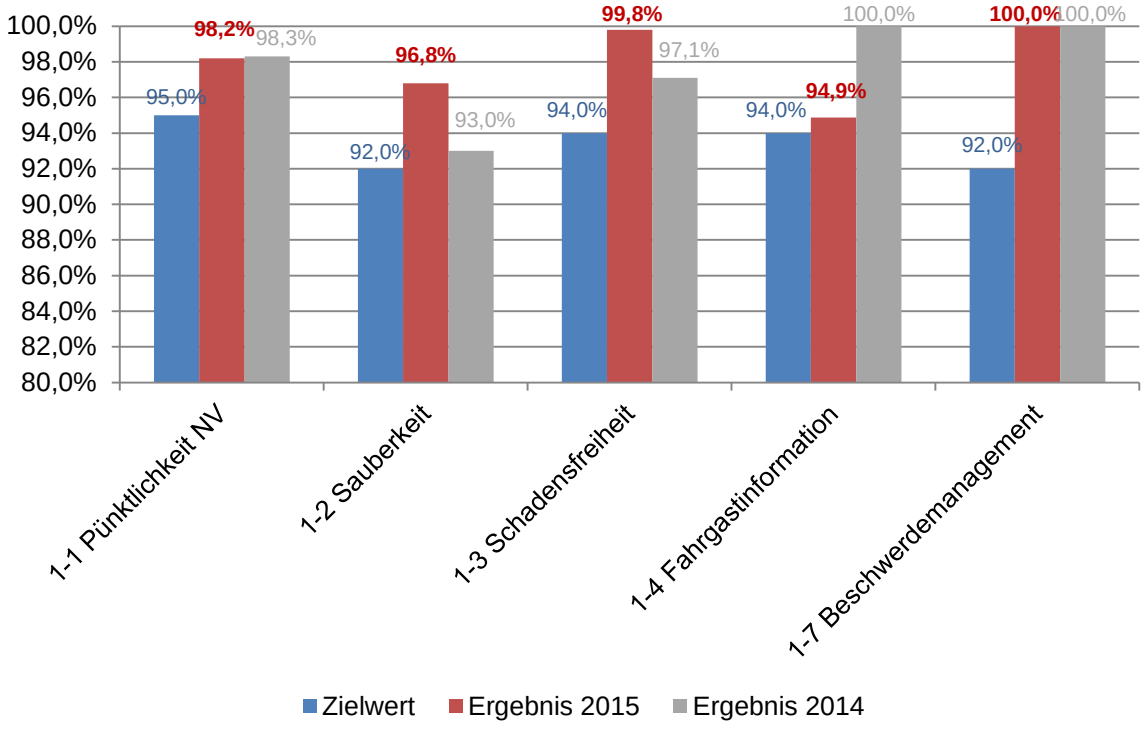


Abbildung 46: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter ZVB

Subjektive Qualitätsmessung

Die Kundenbefragung in den Zügen der ZVB wurde vom Institut „IMAD“ im Jahr 2015 in der KW 25 durchgeführt. Dabei wurden folgende Ergebnisse erzielt:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

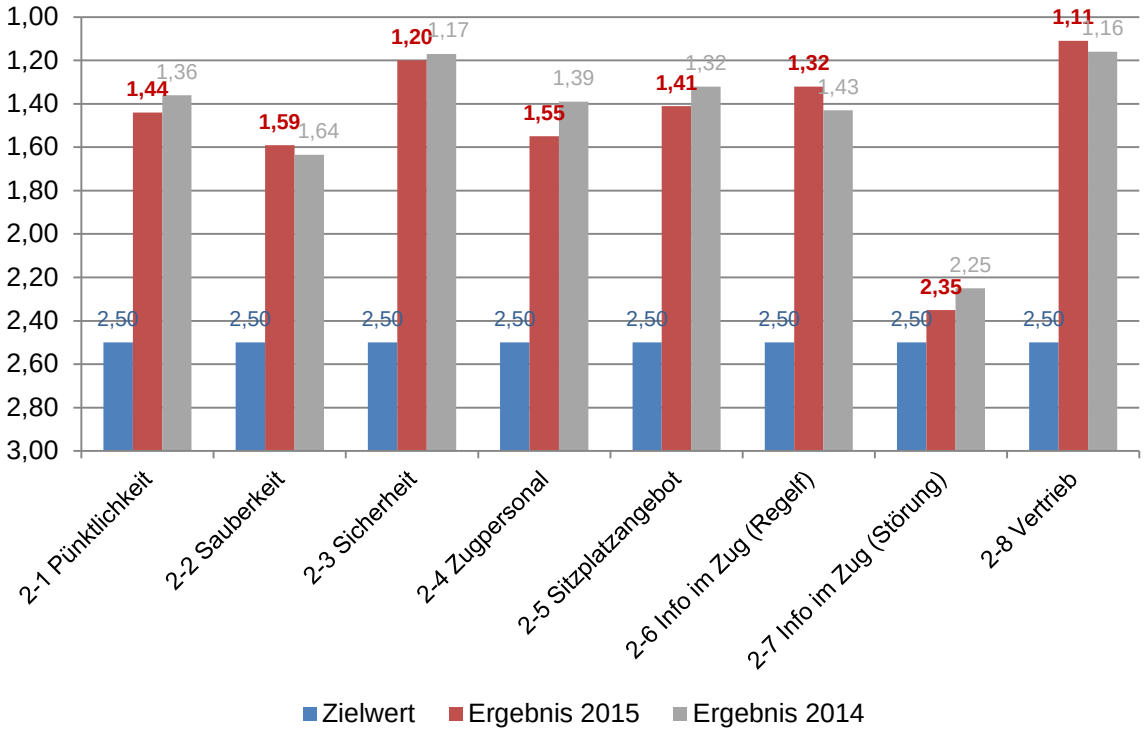


Abbildung 47: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter ZVB

Bonus-/Malus-System

Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Dabei konnte die ZVB für das Jahr 2015 in allen Teilbereichen, ausgenommen im objektiven Parameter Fahrgastinformation sowie im subjektiven Parameter Information im Störungsfall, einen Bonus lukrieren, ein Malus fiel in keinem Teilbereich an. Somit konnte die ZVB für 2015 insgesamt einen Bonus lukrieren.

3.8.6. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2015 wurden laut ZVB insgesamt 2.201.264 Personen (+6,6 % gegenüber 2014: 2.064.688 Personen)befördert. Die Fahrgastzahlen werden auf Basis der verkauften Tickets, hochgerechnet mit bestimmten Multiplikationsfaktoren je Ticketart, ermittelt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.9. Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH

3.9.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2015 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 3 (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4 (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 9a (Maximale bzw. minimale Indexentwicklung der Energie)
- Anlage 12 (Qualitätscontrolling)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.9.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte auf der Stubaitalbahn im Berichtszeitraum 2015 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

Zugbildung	**Bestellung 2015 [Zugkm]**	**Bestellung 2014 [Zugkm]**
Flexity Outlook	**294.076**	294.076
SUMME	**294.076**	**294.076**

3.9.3. Prüfung auf Überkompensation

Die IVB übermittelte im Jahr 2015 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gemäß Anlage 6b für das Vertragsjahr 2014 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV im Jahr 2014 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Es wurde für das Jahr 2014 keine Überkompensation festgestellt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.9.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2015 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des VDV zu überprüfen, wurden die im VDV vorgesehenen Berichtspflichten der IVB wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**
  Im Jahr 2015 liegen keine ausgefallene Zugleistungen (2014: 4 Zugkm) vor. Des Weiteren liegen keine ausgelassenen planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum vor. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert nicht überschritten und daraus folgend kommt es zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**
  Im Berichtszeitraum kam es analog zum Vorjahr zu keinen, hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**
  Im Jahr 2015 wurden seitens der IVB insgesamt 42 Zugkm (2014: 25 Zugkm) im Schienenersatzverkehr geführt, das entspricht 0,01 % der bestellten Verkehrsleistung.

3.9.5. Qualitätsmanagement

Mit dem VDV, abgeschlossen zwischen SCHIG mbH und IVB, wurde auch ein Qualitätsmanagement implementiert. Zielsetzung ist die Steigerung der Qualitätsniveaus der bestellten Leistungen.
Bei der Definition und Messung der Qualitätskriterien wird grundsätzlich unterschieden in objektiv gemessene und subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität (siehe dazu im Detail Kapitel 3.1.5).

Objektive Qualitätsmessung

Neben der Meldung der Daten zur Pünktlichkeit bzw. zum Beschwerdemanagement durch das EVU wurden seitens der SCHIG mbH Stichproben gezogen, bei denen geschultes

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Personal Zugfahrten auf die Einhaltung der Qualitätsstandards hin geprüft hat. Vereinbarungsgemäß waren im Jahr 2015 zumindest 24 Stichproben zu ziehen. Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, werden von der SCHIG mbH ausgewählt. Die Ergebnisse werden in einer Checkliste festgehalten. Für jeden Waggon bzw. Triebwagen wird eine eigene Checkliste ausgefüllt. Im Jahr 2015 wurden somit 24 Checklisten verarbeitet (2014: 24 Checklisten).

Die Pünktlichkeit des von der IVB betriebenen Schienenpersonenverkehrs stellt sich im Jahr 2015 wie folgt dar:

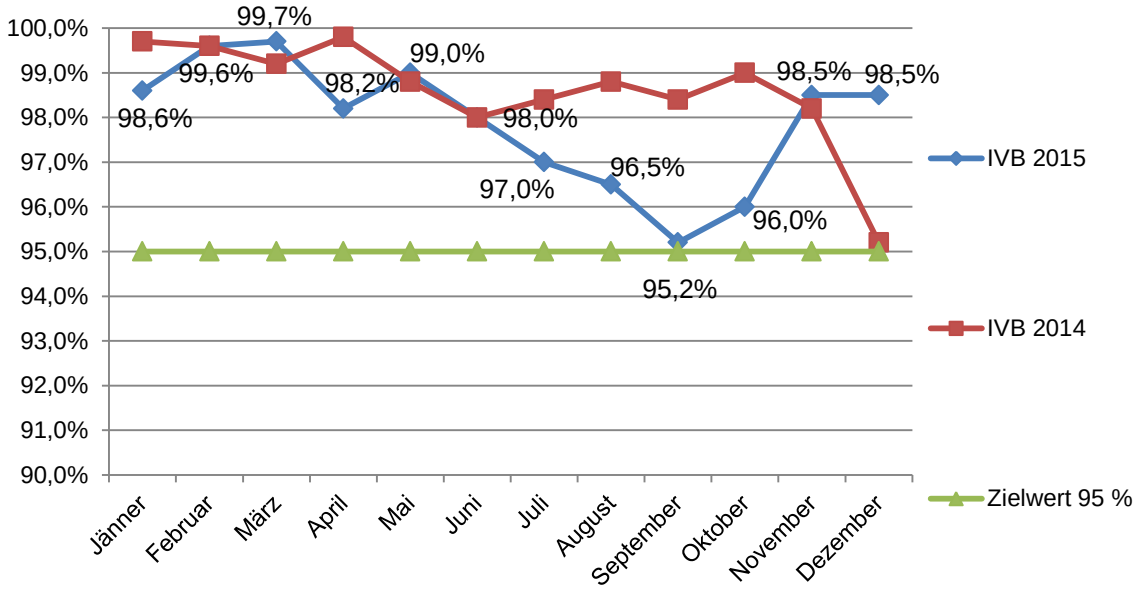


Abbildung 48: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der IVB

Die Gesamtpünktlichkeit der IVB im Jahr 2015 beläuft sich auf 97,9 % (2014: 98,7 %). Der Rückgang der Pünktlichkeit in den Monaten Juni bis Oktober 2015 ist auf Bauarbeiten entlang der Strecke zurückzuführen.

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter zeigen für 2015 durchwegs eine positive Abweichung vom jeweiligen Zielwert. Im Vergleich mit dem Vorjahr ging zwar die Pünktlichkeit leicht zurück, die Ergebnisse der Parameter Sauberkeit und Fahrgastinformation konnten jedoch deutlich verbessert werden:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

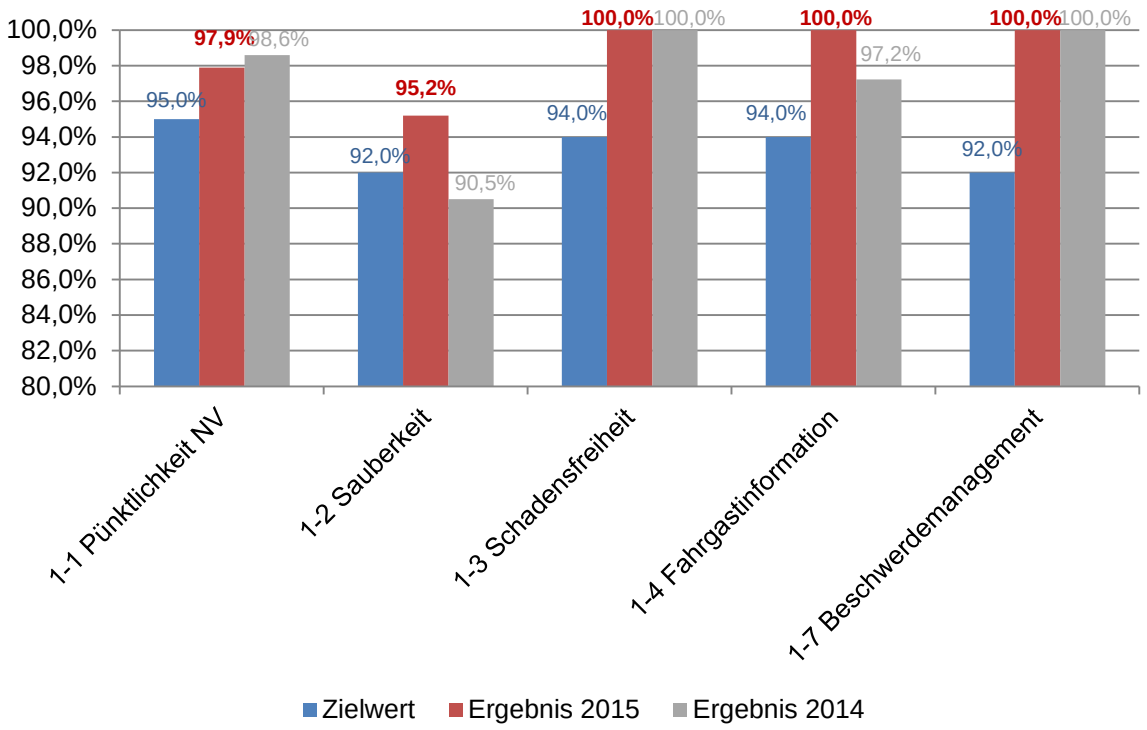


Abbildung 49: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter IVB

Subjektive Qualitätsmessung

Die Kundenbefragung in den Zügen der IVB wurde von der Universität Innsbruck im Jahr 2015 in den KW 20–21 durchgeführt. Dabei wurden folgende Ergebnisse erzielt, die mit Ausnahme der Information im Störungsfall gegenüber 2014 verbessert oder zumindest gehalten wurden:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

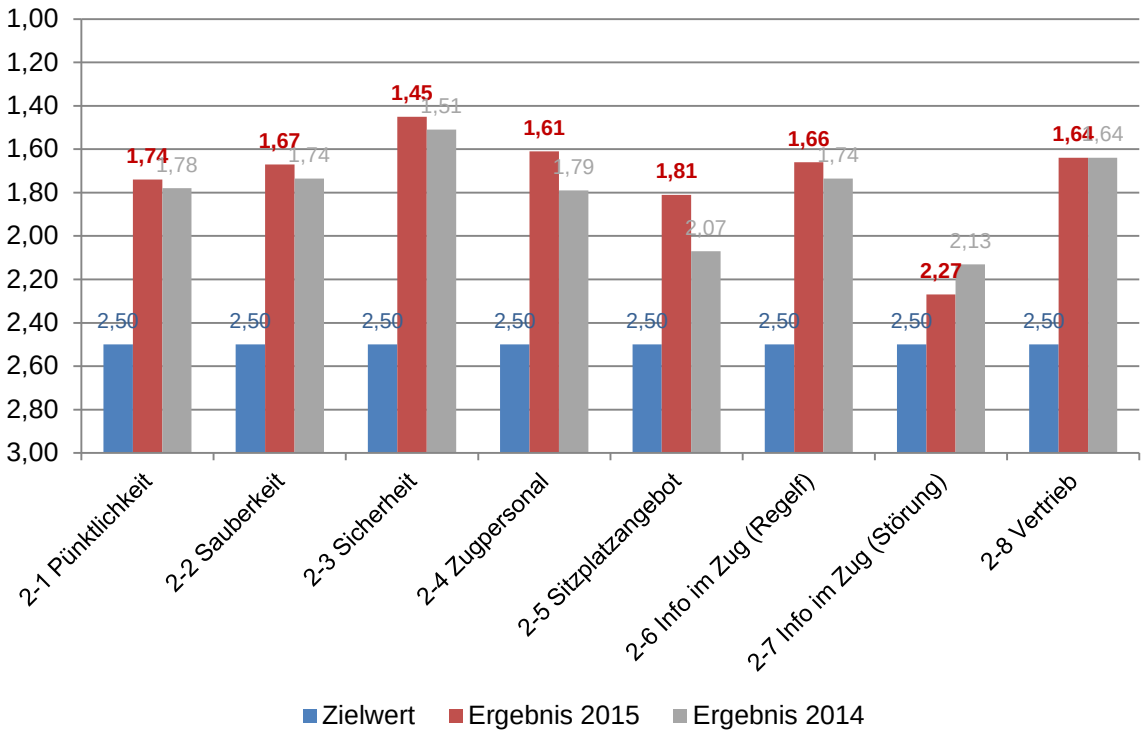


Abbildung 50: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter IVB

Bonus-/Malus-System

Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Dabei konnte die IVB für das Jahr 2015 in allen Teilbereichen mit Ausnahme des objektiven Parameters Sauberkeit einen Bonus lukrieren, ein Malus fiel in keinem Teilbereich an. Sohin konnte die IVB insgesamt einen Bonus lukrieren.

3.9.6. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2015 wurden laut IVB insgesamt 1.244.282 Personen befördert (+4,8 % gegenüber 2014: 1.187.207 Personen), wobei diese Fahrgastzahl auf Basis der verkauften Tickets, hochgerechnet mit bestimmten Multiplikationsfaktoren je Ticketart, ermittelt wurde.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.10. Montafonerbahn AG

3.10.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2015 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 3a (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4a (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 4b (Abgeltungsbetrag Zugbegleit- und Servicepersonal)
- Anlage 8 (Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung)
- Anlage 9a (Maximale bzw. minimale Indexentwicklung der Energie)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.10.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte bei der MBS im Berichtszeitraum 2015 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

Zugbildung	**Bestellung 2015 [Zugkm]**	**Bestellung 2014 [Zugkm]**
ETW/NPZ	**114.999**	114.999
SUMME	**114.999**	**114.99**

3.10.3. Prüfung auf Überkompensation

Die MBS übermittelte im Jahr 2015 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gemäß Anlage 6b für das Vertragsjahr 2014 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV im Jahr 2014 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Es wurde für das Jahr 2014 keine Überkompensation festgestellt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.10.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2015 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des VDV zu überprüfen, wurden die im VDV vorgesehenen Berichtspflichten der MBS wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**
  Im Jahr 2015 liegen, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, ausgefallene Zugleistungen in der Höhe von 12 Zugkm (2014: 37 Zugkm) vor. Des Weiteren liegen keine ausgelassenen planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum vor. Daher werden 12 Zugkm (0,01 % der vertragsgegenständlichen Leistung) als nicht erbrachte Zugleistung gewertet. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert nicht überschritten und daraus folgend kommt es zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**
  Im Berichtszeitraum kam es analog zum Vorjahr zu keinen, hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**
  Im Jahr 2015 wurde seitens der MBS kein (2014: 202 Kilometer) Schienenersatzverkehr geführt.

3.10.5. Qualitätsmanagement

Mit dem VDV, abgeschlossen zwischen SCHIG mbH und MBS, wurde auch ein Qualitätsmanagement implementiert. Zielsetzung ist die Steigerung der Qualitätsniveaus der bestellten Leistungen.
Bei der Definition und Messung der Qualitätskriterien wird grundsätzlich unterschieden in objektiv gemessene und subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität (siehe dazu im Detail Kapitel 3.1.5).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Objektive Qualitätsmessung

Neben der Meldung der Daten zur Pünktlichkeit bzw. zum Beschwerdemanagement durch das EVU wurden seitens der SCHIG mbH Stichproben gezogen, bei denen geschultes Personal Zugfahrten auf die Einhaltung der Qualitätsstandards hin geprüft hat. Vereinbarungsgemäß waren im Jahr 2015 zumindest 24 Stichproben zu ziehen. Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, werden von der SCHIG mbH ausgewählt. Die Ergebnisse werden in einer Checkliste festgehalten. Für jeden Waggon bzw. Triebwagen wird eine eigene Checkliste ausgefüllt. Im Jahr 2015 wurden somit 40 Checklisten verarbeitet (2014: 35 Checklisten).

Die Pünktlichkeit im Jahr 2015 stellt sich wie folgt dar:

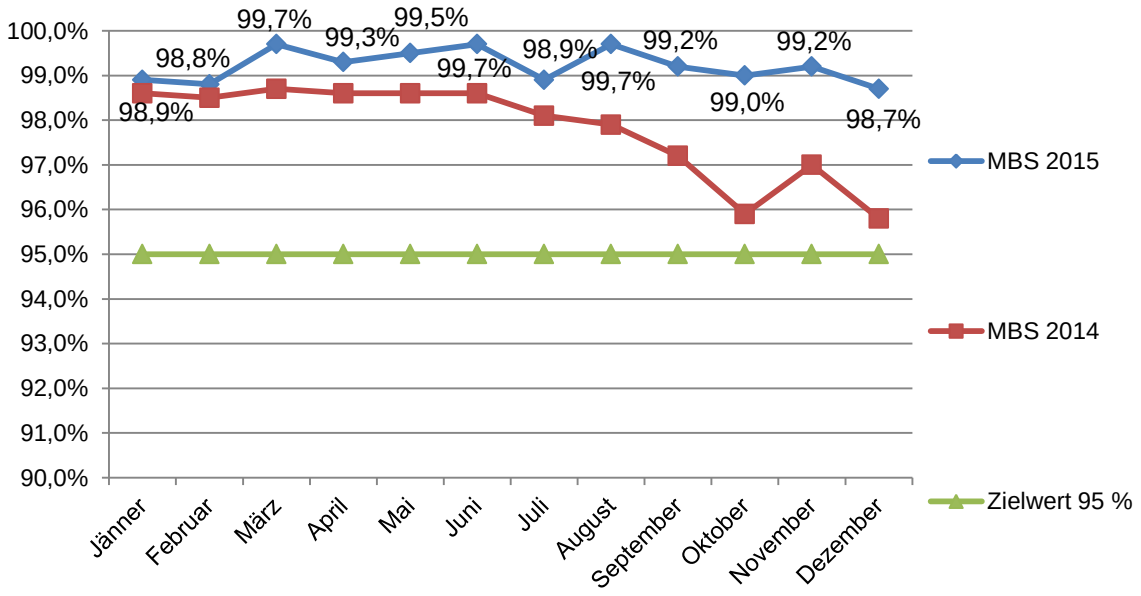


Abbildung 51: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der MBS

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der MBS im Jahr 2015 beläuft sich auf 99,2 % (2014: 97,7 %).

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter zeigen für 2015 überwiegend eine positive Abweichung vom jeweiligen Zielwert, im Bereich der Fahrgastinformation wurde der Zielwert jedoch abermals deutlich verfehlt. Der schlechte Wert im Bereich der Fahrgastin-

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

formation ist vornehmlich auf einen wiederholt angetroffenen Ausfall des Fahrgastinformationssystems in einer der NPZ-Garnituren zurückzuführen.

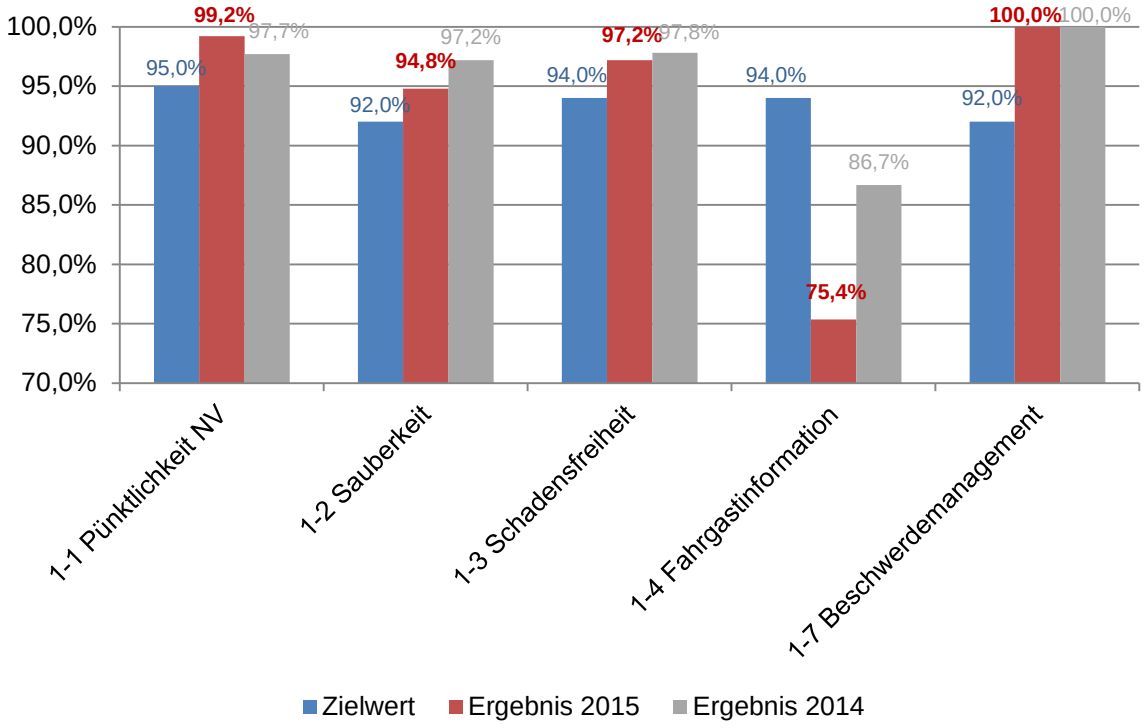


Abbildung 52: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter MBS

Subjektive Qualitätsmessung

Die Kundenbefragung in den Zügen der MBS wurde von der HLW Rankweil im Jahr 2015 in den KW 18–20 durchgeführt. Dabei wurden folgende Ergebnisse erzielt, wobei auffällt, dass abgesehen vom Kriterium Vertrieb alle Parameter schlechter beurteilt wurden als im Vorjahr.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

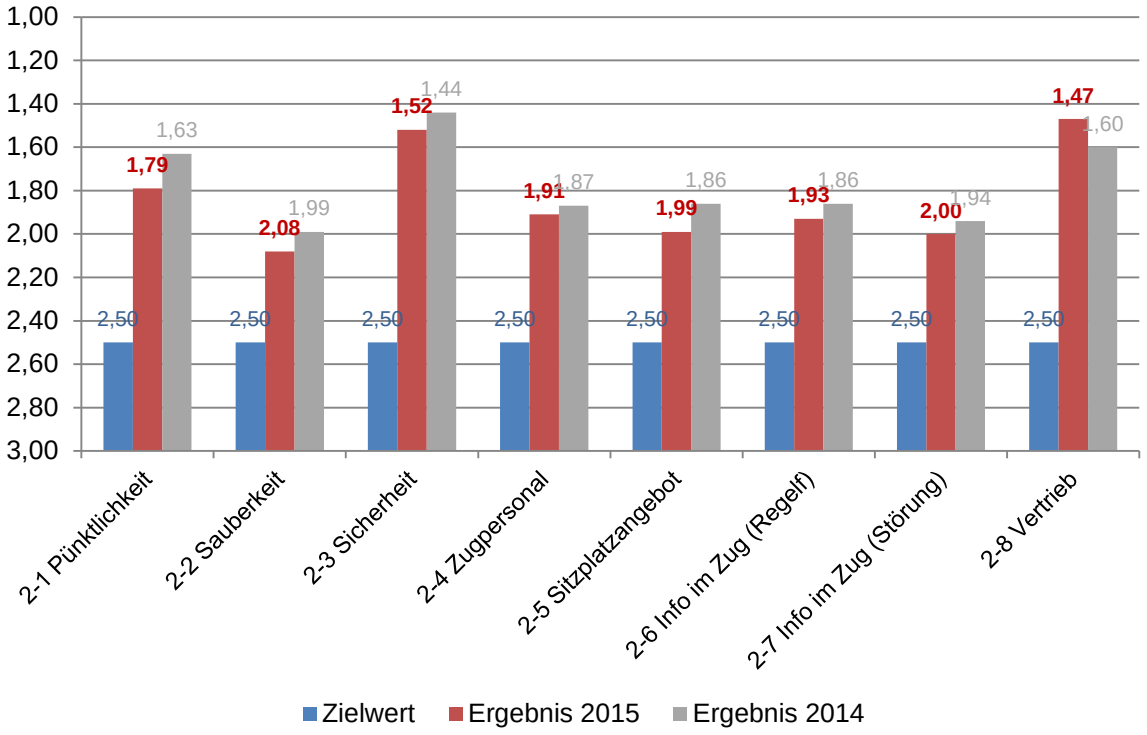


Abbildung 53: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter MBS

Bonus-/Malus-System

Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Dabei konnte die MBS für das Jahr 2015 in etlichen Teilbereichen einen Bonus lukrieren, im Bereich der Fahrgastinformation (objektive Qualitätsmessung) kam es zu einem Malus. Insgesamt jedoch konnte die MBS 2015 einen Bonus lukrieren.

3.10.6. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2015 wurden laut MBS insgesamt 2.075.413 Personen (+3,0 % gegenüber 2014: 2.015.856 Personen) befördert, wobei diese Fahrgastzahl auf Basis der verkauften Tickets, hochgerechnet mit bestimmten Multiplikationsfaktoren je Ticketart, ermittelt wurde.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.11. Steiermärkische Landesbahnen

3.11.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2015 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 1 (Teilleistungsverzeichnis)
- Anlage 3 (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4a (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 8 (Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung)
- Anlage 9a (Maximale bzw. minimale Indexentwicklung der Energie)
- Anlage 10 (Übersicht sonstiger Dienstleistungsverträge)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.11.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte auf der Übelbacher Bahn im Berichtszeitraum 2015 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

Übelbacher Bahn	**Bestellung 2015 [Zugkm]**	Bestellung 2014 [Zugkm]
4062	**35.070**	35.070
ET 15	**7.698**	7.698
SUMME	**42.768**	42.768

Auf der Weizer Bahn stellt sich die Leistungsbestellmenge für das Jahr 2015 wie folgt dar:

Weizer Bahn	**Bestellung 2015 [Zugkm]**	Bestellung 2014 [Zugkm]
5062	**59.098**	59.098
5047	**18.662**	18.662
SUMME	**77.760**	77.760

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die SCHIG mbH bestellte auf der Gleichenberger Bahn im Jahr 2015 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

Gleichenberger Bahn	**Bestellung 2015 [Zugkm]**	Bestellung 2014 [Zugkm]
ET 1-2	**19.184**	19.184
SUMME	**19.184**	19.184

Auf der Murtalbahn stellt sich die Leistungsbestellmenge für das Jahr 2015 wie folgt dar:

Murtalbahn	**Bestellung 2015 [Zugkm]**	Bestellung 2014 [Zugkm]
VT 31-35 + VS 41-44	**120.468**	120.468
SUMME	**120.468**	120.468

Die SCHIG mbH bestellte somit im Vertragsjahr 2015 insgesamt **260.180 Zugkm** (2014: 260.180 Zugkm) bei den StLB.

3.11.3. Prüfung auf Überkompensation

Die StLB übermittelten im Jahr 2015 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gemäß Anlage 6b für das Vertragsjahr 2014 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV im Jahr 2014 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Für das Jahr 2014 wurde keine Überkompensation festgestellt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.11.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2015 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des VDV zu überprüfen, wurden die im VDV vorgesehenen Berichtspflichten der StLB wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**
  Im Jahr 2015 liegen, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, ausgefallene Zugleistungen in der Höhe von 129 Zugkm (2014: 310 Zugkm) vor. Des Weiteren liegen keine ausgelassenen planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum vor. Daher werden 129 Zugkilometer (das entspricht 0,05 % der vertragsgegenständlichen Leistung) als nicht erbrachte Zugleistung gewertet. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert nicht überschritten und daraus folgend kommt es zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**
  Die SCHIG mbH konnte im Jahr 2015 analog zum Vorjahr geringfügige Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz feststellen. Bei der vereinbarten Zugbildung „4062“ auf der Übelbacher Bahn wurden, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, 13.489 Wagenkilometer mit einer qualitativ niedrigeren Fahrzeugqualität erbracht. Daher wurde seitens der SCHIG mbH ein Abzug gemäß der in Anlage 8 festgelegten Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung vorgenommen.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**
  Im Jahr 2015 wurden, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, seitens der StLB insgesamt 4.184 Zugkm (2014: 3.577 Zugkm) im Schienenersatzverkehr geführt. Das entspricht ca. 1,61 % (2014: 1,37 %) der bestellten Verkehrsleistung. Hauptsächlicher Grund dafür waren Bauarbeiten zwischen Übelbach und Peggau-Deutschfeistritz im August 2015.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.11.5. Qualitätsmanagement

Mit dem VDV, abgeschlossen zwischen SCHIG mbH und StLB, wurde auch ein Qualitätsmanagement implementiert. Zielsetzung ist die Steigerung der Qualitätsniveaus der bestellten Leistungen.
Bei der Definition und Messung der Qualitätskriterien wird grundsätzlich unterschieden in objektiv gemessene und subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität (siehe dazu im Detail Kapitel 3.1.5).

Objektive Qualitätsmessung

Neben der Meldung der Daten zur Pünktlichkeit bzw. zum Beschwerdemanagement durch das EVU wurden seitens der SCHIG mbH Stichproben gezogen, bei denen geschultes Personal Zugfahrten auf die Einhaltung der Qualitätsstandards hin geprüft hat. Vereinbarungsgemäß waren im Jahr 2015 zumindest je 24 Stichproben auf den einzelnen Strecken (Gleichenberger Bahn, Weizer Bahn, Übelbacher Bahn, Murtalbahn) zu ziehen, insgesamt also 96 Stichproben auf den Strecken der StLB. Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, werden von der SCHIG mbH ausgewählt. Die Ergebnisse werden in einer Checkliste festgehalten. Für jeden Waggon bzw. Triebwagen wird eine eigene Checkliste ausgefüllt. Im Jahr 2015 wurden somit 120 Checklisten verarbeitet (2014: 119 Checklisten).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die Pünktlichkeit des Schienenpersonenverkehrs der StLB stellt sich im Jahr 2015 auf den vier Strecken wie folgt dar:

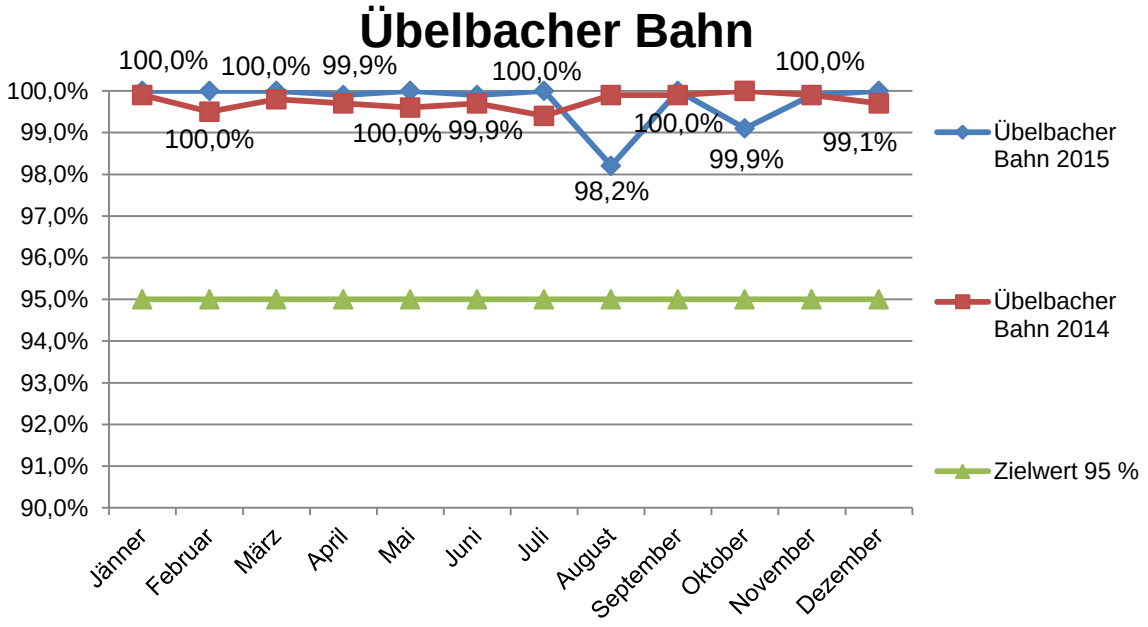


Abbildung 54: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Übelbacher Bahn

Der geringere Pünktlichkeitswert im August ist auf Bauarbeiten zurückzuführen. Die berechnete durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Übelbacher Bahn im Jahr 2015 beläuft sich auf 99,7 % (2014: 99,7 %).

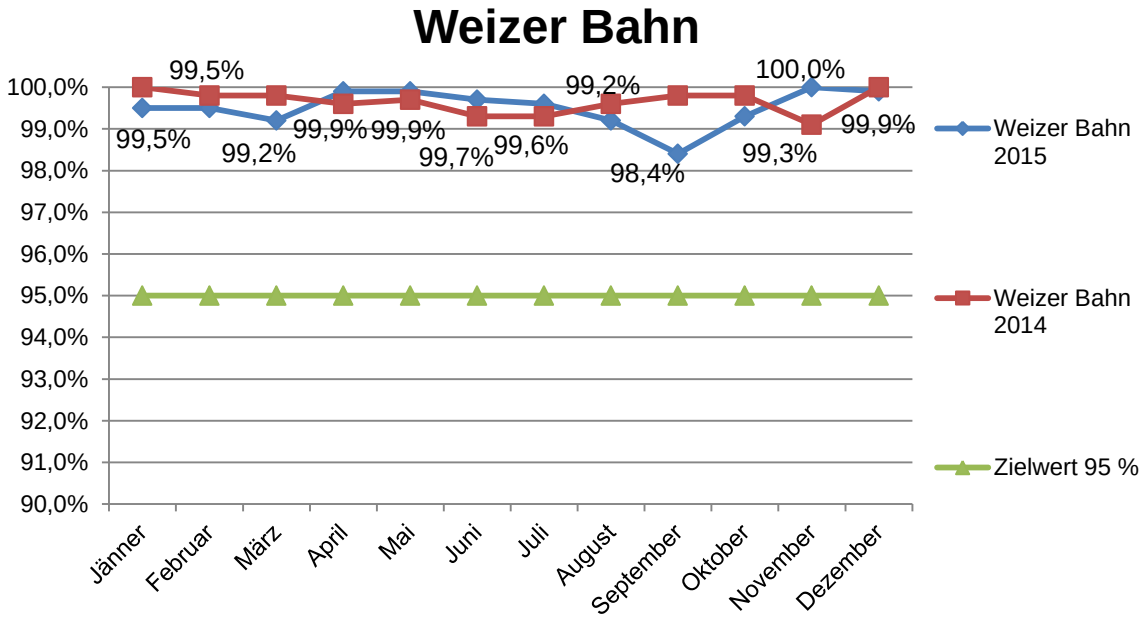


Abbildung 55: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Weizer Bahn

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die berechnete durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Weizer Bahn im Jahr 2015 beträgt 99,5 % (2014: 99,7 %).

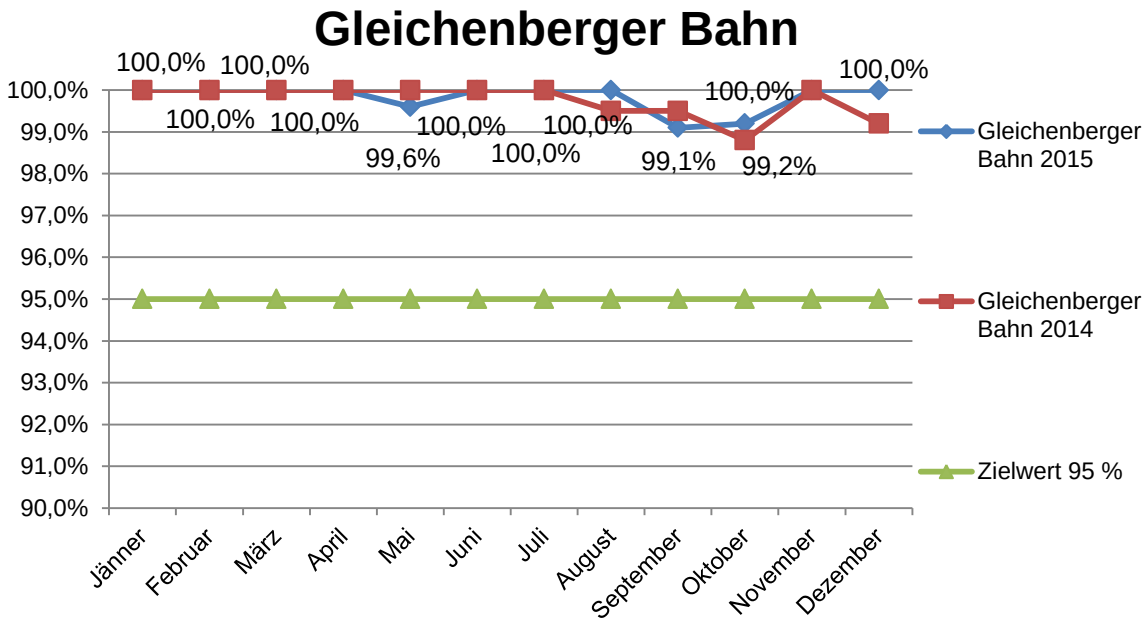


Abbildung 56: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Gleichenberger Bahn

Die berechnete durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Gleichenberger Bahn im Jahr 2015 beläuft sich auf 99,8 % (2014: 99,8 %).

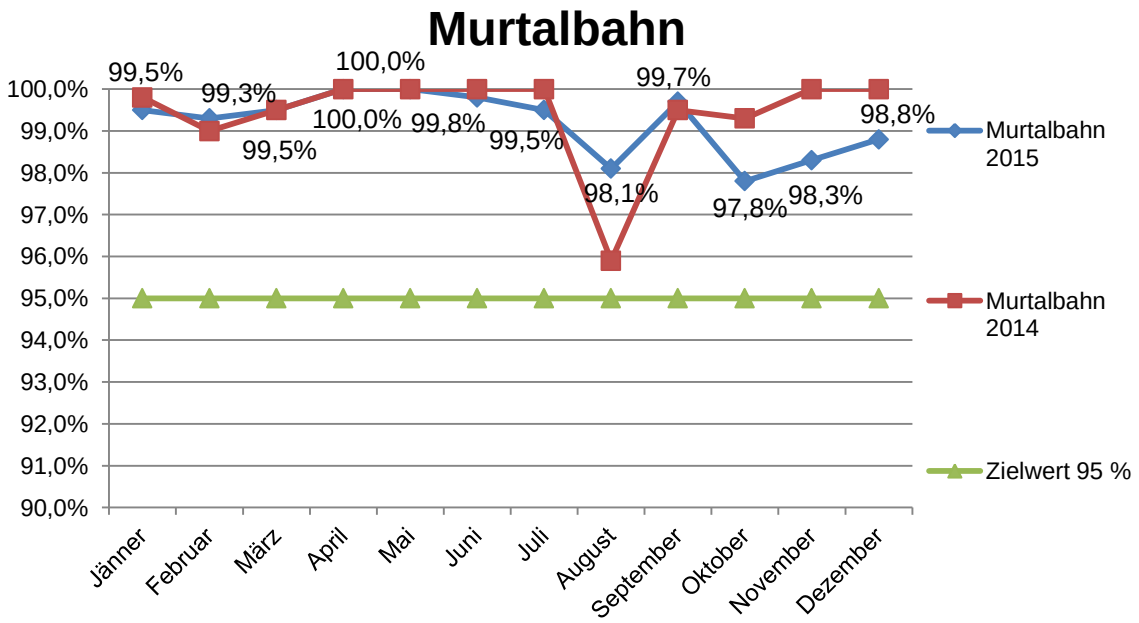


Abbildung 57: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Murtalbahn

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die berechnete durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Murtalbahn im Jahr 2015 beträgt 99,2 % (2014: 99,5 %).

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit auf allen vier Bahnen im Jahr 2015 beträgt 99,6 % (2014: 99,7 %).

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter zeigen für 2015 ausnahmslos eine positive Abweichung vom jeweiligen Zielwert, wenngleich es im Bereich der Fahrgastinformation zu einer Verschlechterung gegenüber 2014 gekommen ist. Dafür konnte der Wert beim Kriterium Beschwerdemanagement verbessert werden:

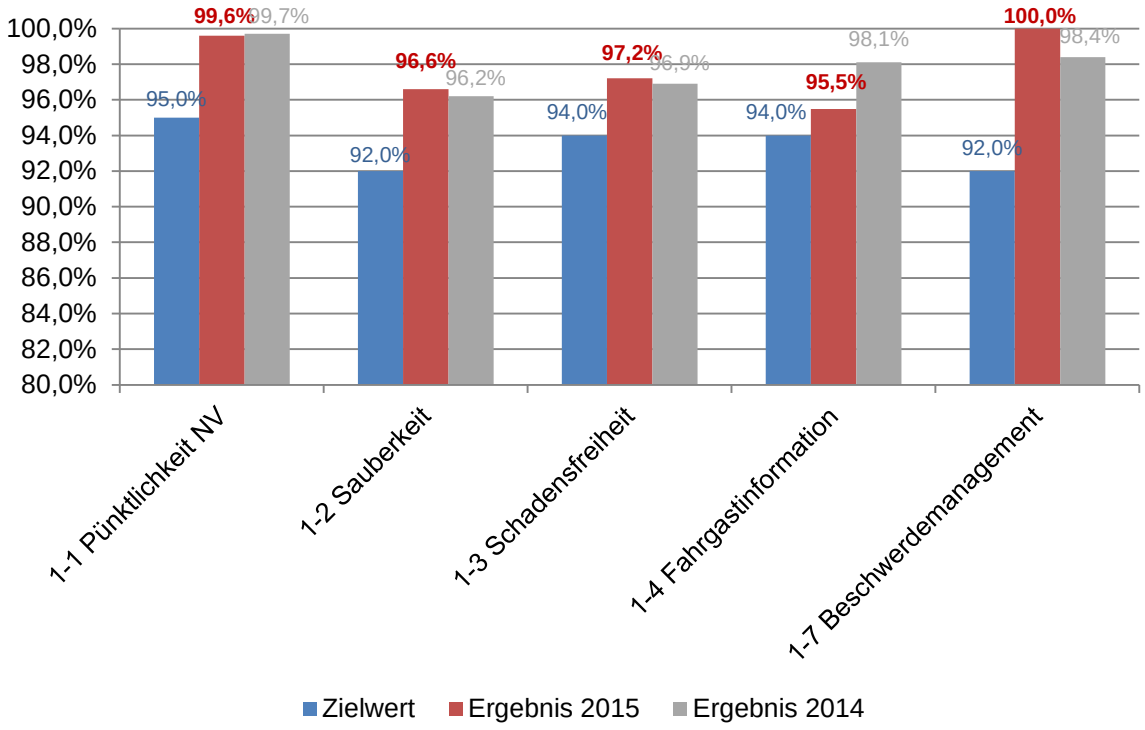


Abbildung 58: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter StLB

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Subjektive Qualitätsmessung

Die Kundenbefragung in den Zügen der StLB wurde von der FH Joanneum im Jahr 2015 schwerpunktmäßig in den KW 20–21 durchgeführt. Folgende Ergebnisse wurden erzielt, wobei sich im Vergleich zum Vorjahr ein gemischter Trend feststellen lässt – bei manchen Parametern konnten die Werte verbessert werden, andere wiederum wurden 2015 schlechter bewertet als im Vorjahr:

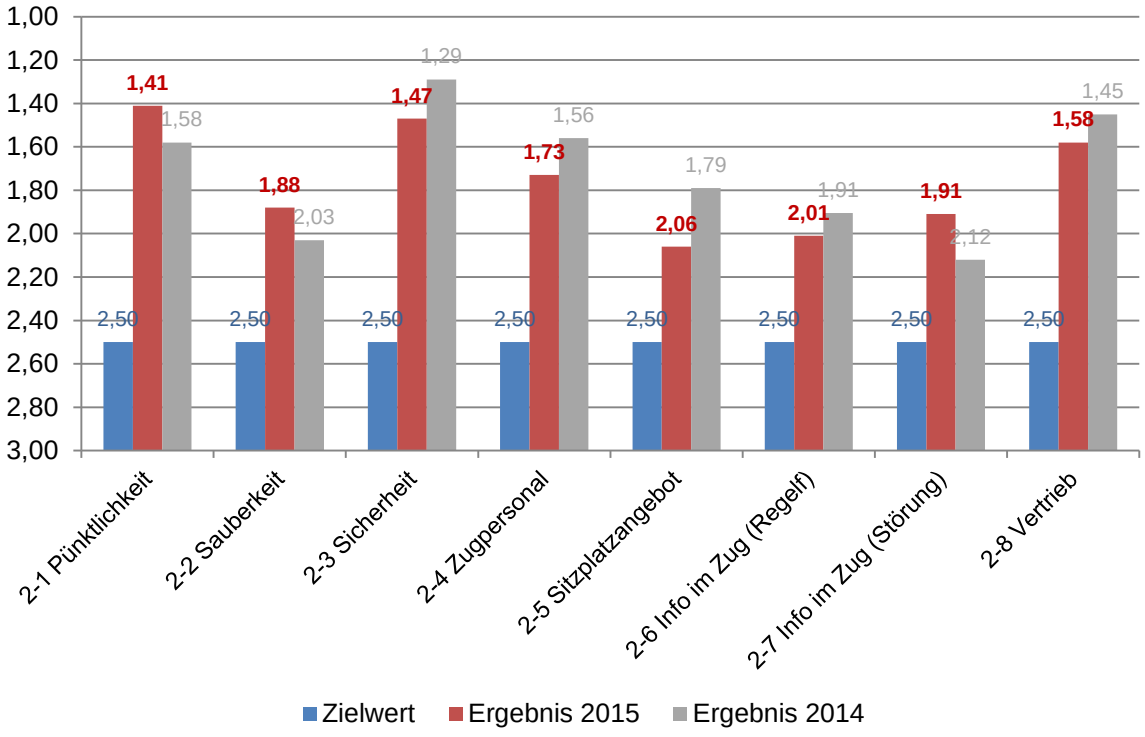


Abbildung 59: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter StLB

Bonus-/Malus-System

Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Dabei konnten die StLB für das Jahr 2014 in etlichen Teilbereichen einen Bonus lukrieren, zu einem Malus kam es in keinem Teilbereich. Sohin ergibt sich insgesamt ein Bonus für die StLB.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.11.6. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2015 wurde laut den StLB folgende Anzahl an Personen auf den vier Strecken befördert:

- Übelbacher Bahn 237.713 (-8,0 % gegenüber 2014: 258.317)
- Weizer Bahn 718.097 (+2,8 % gegenüber 2014: 698.821)
- Gleichenberger Bahn 55.850 (+4,3 % gegenüber 2014: 53.565)
- Murtalbahn 576.930 (+2,4 % gegenüber 2014: 590.984)

Insgesamt wurden somit im Jahr 2015 1.588.590 Personen (2014: 1.601.687) befördert. Diese Fahrgastzahlen wurden auf Basis der verkauften Tickets, hochgerechnet mit bestimmten Multiplikationsfaktoren je Ticketart, ermittelt.

Der Fahrgastzahlrückgang auf der Übelbacher Bahn ist vor allem auf im vergangenen Jahr immer wiederkehrende Schienenersatzverkehre auf der ÖBB-Strecke in Richtung Graz zwischen Gratkorn-Gratwein und Peggau-Deutschfeistritz zurückzuführen. Im Zuge der Arbeiten auf der ÖBB-Strecke wurden regelmäßig über Wochen hinweg Direktverbindungen der StLB nach Graz gestrichen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.12. Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH

3.12.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2015 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 3 (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4a (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 8 (Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung)
- Anlage 9a (Maximale bzw. minimale Indexentwicklung der Energie)
- Anlage 10 (Übersicht sonstiger Dienstleistungsverträge)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.12.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte bei der GKB im Berichtszeitraum 2015 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

Zugbildung	**Bestellung 2015 [Zugkm]**	Bestellung 2014 [Zugkm]
L+B+BS	**106.412**	91.612
GTW 5063	**818.765**	822.289
2 GTW 5063	**8.176**	20.545
SUMME	**933.353**	934.446

3.12.3. Prüfung auf Überkompensation

Die GKB übermittelte im Jahr 2015 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gemäß Anlage 6b für das Vertragsjahr 2014 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV im Jahr 2014 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Für das Jahr 2014 wurde keine Überkompensation festgestellt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.12.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2015 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des VDV zu überprüfen, wurden die im VDV vorgesehenen Berichtspflichten der GKB wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**
  Im Jahr 2015 liegen, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, ausgefallene Zugleistungen in der Höhe von 343 Zugkm (2014: 426 Zugkm) vor. Des Weiteren liegen ausgelassene planmäßige Zughalte in Höhe von 62 Zugkm im Berichtszeitraum vor. Daher werden 405 Zugkilometer (das entspricht 0,04 % der vertragsgegenständlichen Leistung) als nicht erbrachte Zugleistung gewertet. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert nicht überschritten und daraus folgend kommt es zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**
  Im Berichtszeitraum kam es analog zum Vorjahr zu keinen, hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**
  Im Jahr 2015 wurden, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, seitens der GKB insgesamt 5.300 Zugkm (2014: 786 Zugkm) im Schienenersatzverkehr geführt. Das entspricht ca. 0,57 % (2014: 0,08 %) der bestellten Verkehrsleistung. Hauptsächlicher Grund dafür waren Bauarbeiten zwischen Lieboch und Krottendorf-Ligist im Juli und August 2015.

3.12.5. Qualitätsmanagement

Mit dem VDV, abgeschlossen zwischen SCHIG mbH und GKB, wurde auch ein Qualitätsmanagement implementiert. Zielsetzung ist die Steigerung der Qualitätsniveaus der bestellten Leistungen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Bei der Definition und Messung der Qualitätskriterien wird grundsätzlich unterschieden in objektiv gemessene und subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität (siehe dazu im Detail Kapitel 3.1.5).

Objektive Qualitätsmessung

Neben der Meldung der Daten zur Pünktlichkeit bzw. zum Beschwerdemanagement durch das EVU wurden seitens der SCHIG mbH Stichproben gezogen, bei denen geschultes Personal Zugfahrten auf die Einhaltung der Qualitätsstandards hin geprüft hat. Vereinbarungsgemäß waren im Jahr 2015 zumindest 24 Stichproben zu ziehen. Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, werden von der SCHIG mbH ausgewählt. Die Ergebnisse werden in einer Checkliste festgehalten. Für jeden Waggon bzw. Triebwagen wird eine eigene Checkliste ausgefüllt. Im Jahr 2015 wurden somit 42 Checklisten verarbeitet (2014: 43 Checklisten).

Die Pünktlichkeit im Jahr 2015 stellt sich wie folgt dar:

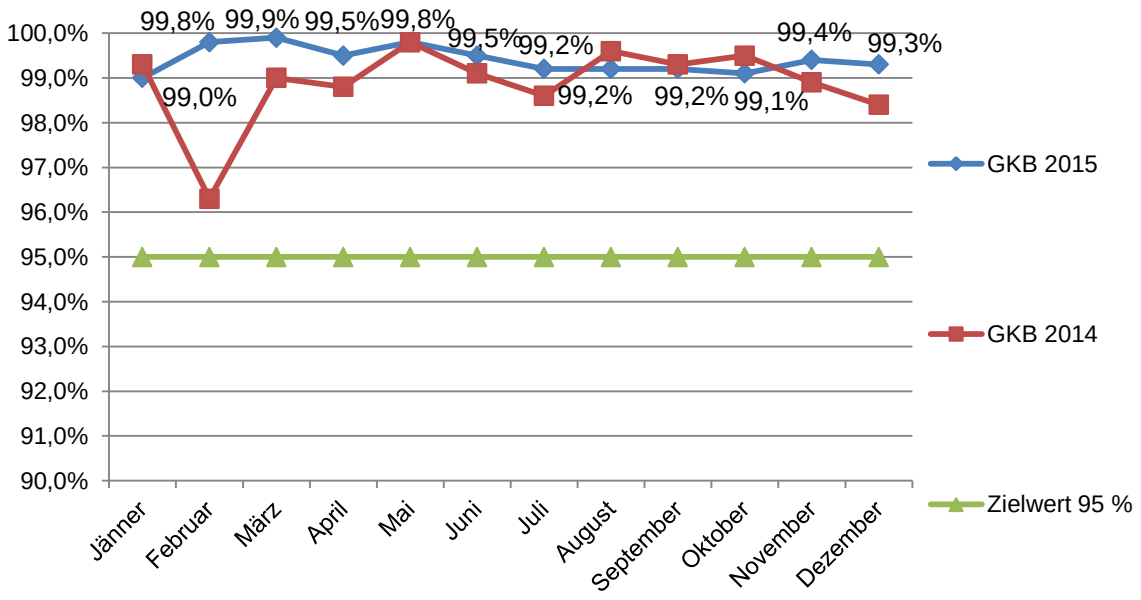


Abbildung 60: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der GKB

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der GKB im Jahr 2015 beläuft sich auf 99,4 % (2014: 98,9 %).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter zeigen für 2015 ausnahmslos eine positive Abweichung vom jeweiligen Zielwert, wobei die Werte gegenüber 2014 gehalten oder weiter verbessert werden konnten:

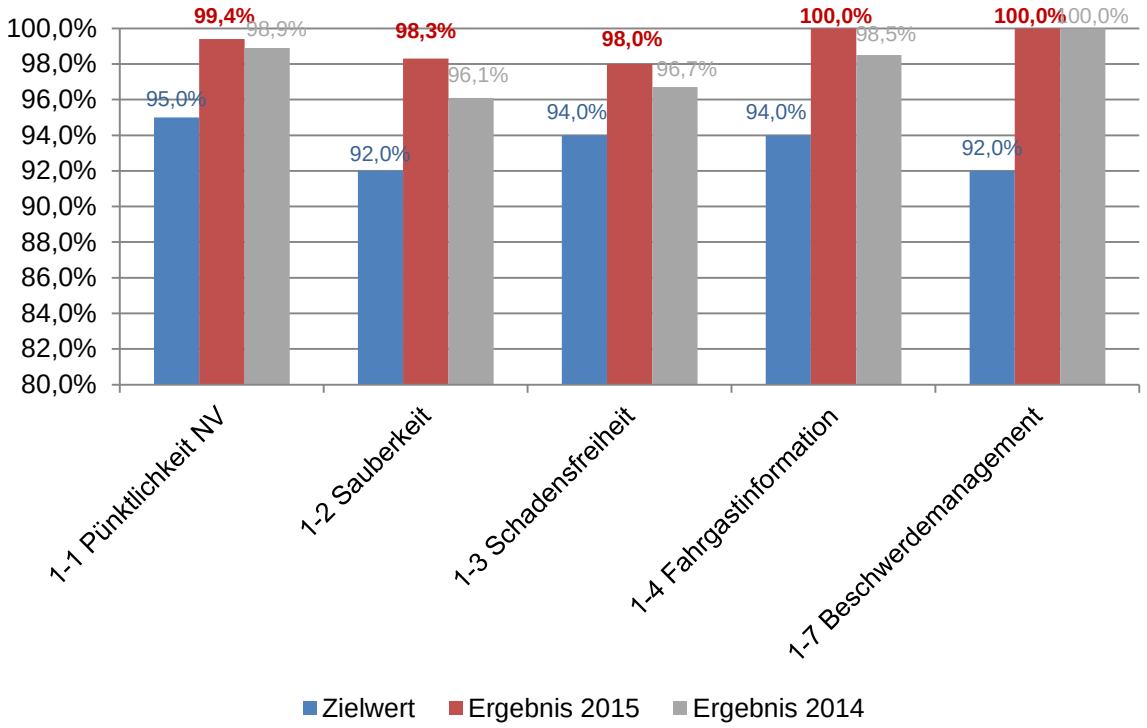


Abbildung 61: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter GKB

Subjektive Qualitätsmessung

Die Kundenbefragung in den Zügen der GKB wurde von der FH Joanneum im Jahr 2015 in den KW 19–20 durchgeführt. Dabei wurden folgende Ergebnisse erzielt, wobei zu erwähnen ist, dass die durchwegs guten 2014er-Werte weiter verbessert werden konnten:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

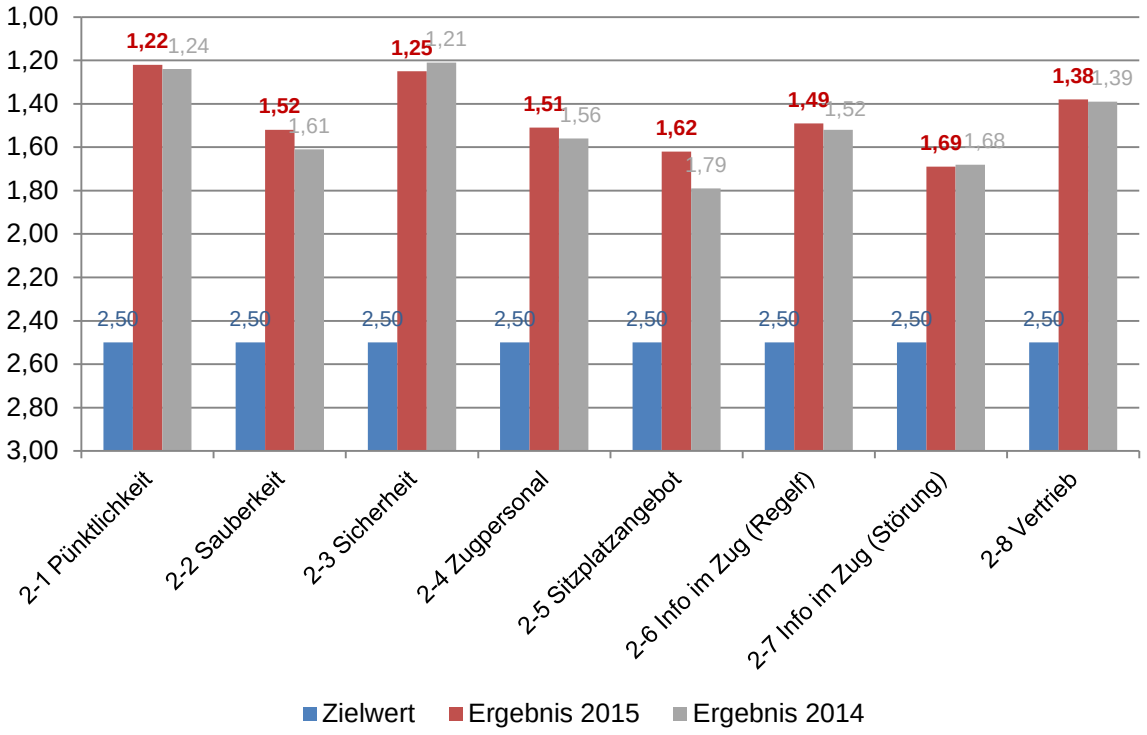


Abbildung 62: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter GKB

Bonus-/Malus-System

Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Dabei konnte die GKB für das Jahr 2015 in allen Teilbereichen mit Ausnahme des objektiven Parameters Schadensfreiheit einen Bonus lukrieren, zu einem Malus kam es in keinem Teilbereich. Insgesamt konnte die GKB im Berichtsjahr also einen Bonus lukrieren.

3.12.6. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2014 wurden laut GKB insgesamt 5.799.511 Personen (+1,1 % gegenüber 2014: 5.738.719 Personen) befördert, wobei dieser Wert auf Basis erfolgter Fahrgastzählungen hochgerechnet wurde.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.13. Zusammenfassung Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei den Privatbahnen

Der Leistungsumfang der bestellten Schienenpersonenverkehrsleistungen bei den Privatbahnen stellt sich im Jahr 2015 wie folgt dar:

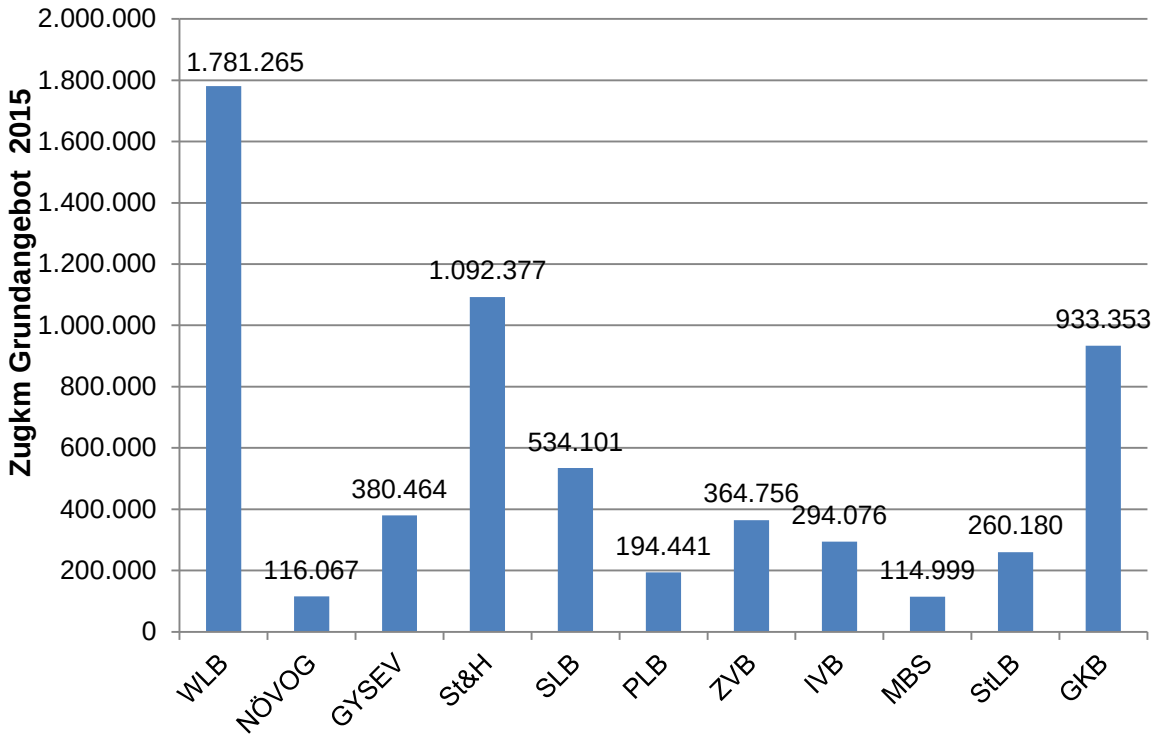


Abbildung 63: Zugkm-Leistungen im Grundangebot der Privatbahnen

Im Jahr 2015 wurden bei den Privatbahnen somit insgesamt **6.066.079 Zugkm** (2014: 6.043.603 Zugkm) bestellt.

Für das Jahr 2015 wurden an die Privatbahnen für die bestellten Leistungen insgesamt **EUR 53.315.846** (2014: EUR 52.458.254) ausbezahlt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Im Zuge der Leistungsüberwachung konnten folgende Zugausfälle im Verhältnis zur vertragsgegenständlichen Leistung bei den verschiedenen Bahnen festgestellt werden:

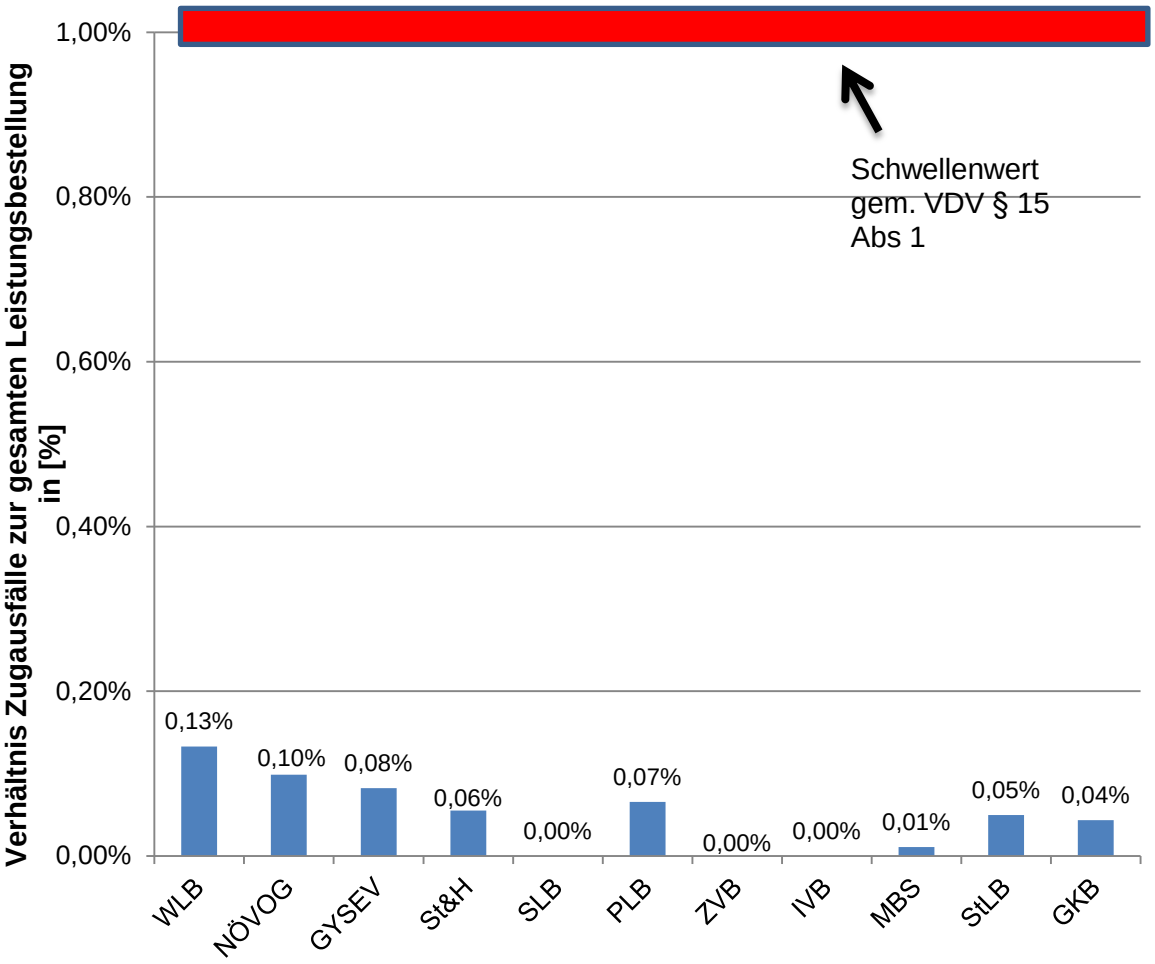


Abbildung 64: Anteile der Zugausfälle bei den Privatbahnen

Der im Verkehrsdienstevertrag gemäß § 15 Abs 1 definierte Schwellenwert für etwaige Entgeltkürzungen wurde von keiner Privatbahn überschritten. Daher kam es im Jahr 2015 diesbezüglich zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

Hinsichtlich der Überwachung etwaiger abweichender Zugbildungen wurden im Jahr 2015 bei zwei Privatbahnen Leistungsentgeltkürzungen im Ausmaß von insgesamt EUR 24.052,00 gemäß VDV Anlage 8 vorgenommen.

Im Zuge der Leistungsüberwachung konnten folgende im Schienenersatzverkehr geführte Züge im Verhältnis zur vertragsgegenständlichen Leistung bei den verschiedenen Bahnen festgestellt werden:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

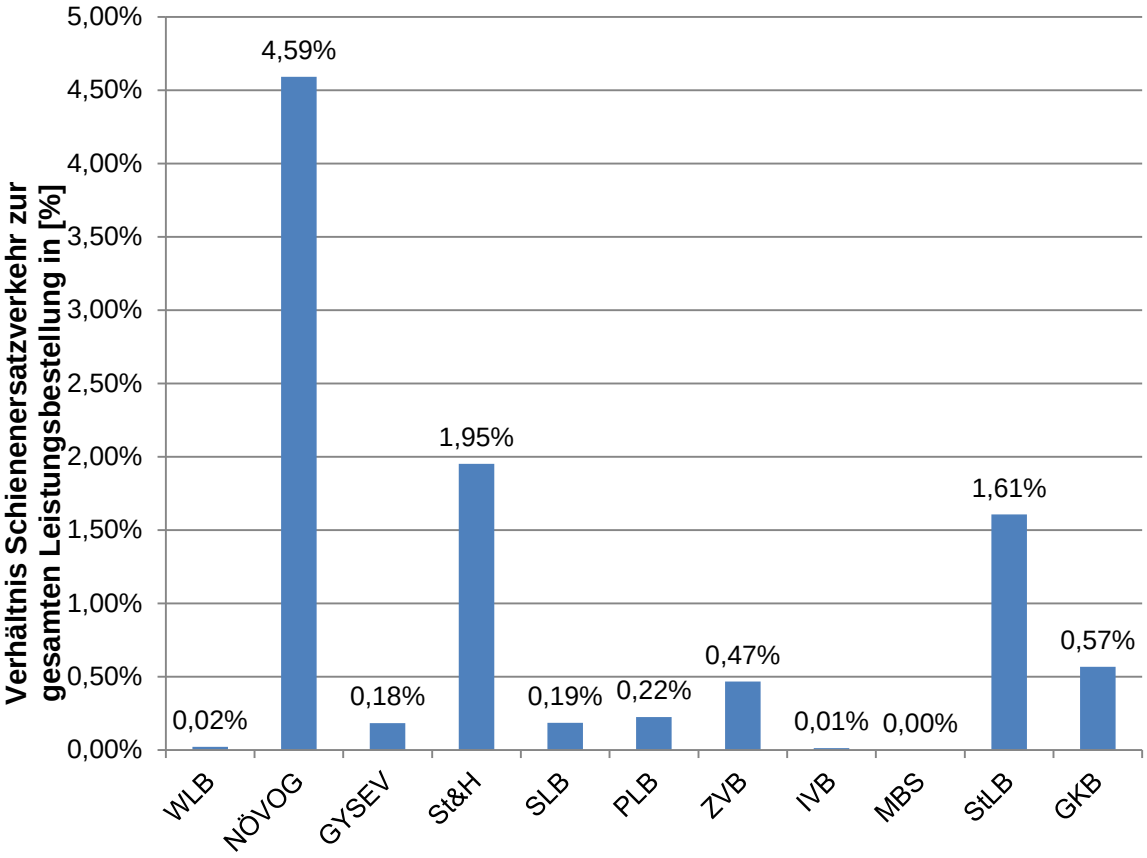


Abbildung 65: Anteile der Schienenersatzverkehre bei den Privatbahnen

Ursache für den hohen Wert an bei der NÖVOG im Schienenersatzverkehr geführten Leistungen waren vor allem Sanierungsarbeiten von 02.11. bis 15.11.2015 auf der Mariazellerbahn. Hauptsächlicher Grund für die im Schienenersatzverkehr erbrachten Verkehrsleistungen bei St&H waren insbesondere Bauarbeiten auf der Linzer Lokalbahn im Juli und August 2015. Hauptgrund für die im Schienenersatzverkehr durchgeführten Leistungen bei den StLB waren vor allem Bauarbeiten zwischen Übelbach und Peggau-Deutschfeistritz im August 2015.

Im Schienenersatzverkehr erbrachte Leistungen gelten, sofern Zugleistungen nicht länger als sechs Monate durch Schienenersatzverkehr ersetzt werden, als vertragskonform erbracht.

Seit 01.01.2014 ist auch für die Privatbahnen ein Qualitätsmanagementsystem analog zur ÖBB-PV AG in Kraft. Um einen Anreiz zur Steigerung des Qualitätsniveaus zu setzen,

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

wurde mit dem neu vereinbarten Qualitätsmanagement mit den Privatbahnen auch ein Bonus-/Malus-System analog zum VDV mit der ÖBB-PV AG implementiert. Bei schlechter Qualität wird ein Malus in Abzug gebracht. Wurden die Qualitätsziele übererfüllt, wird ein zusätzlicher Bonus ausbezahlt. Dabei sind jene Parameter stärker gewichtet, die auch aus Sicht der Fahrgäste von größerer Bedeutung sind.

Die übermittelten Pünktlichkeitswerte stellen sich bei den Privatbahnen im Jahr 2015 wie folgt dar:

Privatbahn	Jänner	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	2015
WLB	99,6%	98,4%	98,5%	98,8%	98,8%	97,9%	94,5%	97,2%	98,1%	97,5%	96,6%	98,3%	97,8%
NÖVOG	96,7%	96,7%	96,9%	93,5%	98,5%	97,3%	95,1%	91,0%	98,8%	98,5%	98,6%	98,5%	94,4%
GySEV	97,0%	97,0%	95,0%	95,5%	95,5%	95,5%	96,0%	95,0%	96,0%	96,5%	97,5%	98,0%	96,2%
St&H	99,0%	99,1%	99,8%	99,2%	99,5%	99,6%	97,9%	98,3%	98,3%	99,3%	99,4%	99,3%	99,1%
SLB	99,7%	99,7%	99,8%	99,7%	99,7%	99,7%	99,1%	99,5%	99,4%	98,9%	99,4%	99,5%	99,5%
PLB	98,2%	97,7%	99,9%	98,4%	99,0%	99,5%	96,6%	95,7%	97,3%	99,6%	99,4%	99,3%	98,4%
ZVB	99,4%	98,7%	99,8%	99,1%	97,2%	97,5%	97,1%	96,3%	98,5%	96,5%	99,5%	99,1%	98,2%
IVB	98,6%	99,6%	99,7%	98,2%	99,0%	98,0%	97,0%	96,5%	95,2%	96,0%	98,5%	98,5%	97,9%
MBS	98,9%	98,8%	99,7%	99,3%	99,5%	99,7%	98,9%	99,7%	99,2%	99,0%	99,2%	98,7%	99,2%
StLB	99,8%	99,7%	99,7%	100,0%	99,9%	99,9%	99,8%	98,9%	99,3%	98,9%	99,6%	99,7%	99,6%
GKB	99,0%	99,8%	99,9%	99,5%	99,8%	99,5%	99,2%	99,2%	99,2%	99,1%	99,4%	99,3%	99,4%

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit bei allen Privatbahnen betrug im Jahr 2015 98,2 % (2014: 98,1 %).

In der Gesamtbetrachtung (also hinsichtlich der Summe der einzelnen Kategorien) konnten alle Privatbahnen einen Qualitätsbonus lukrieren, sowohl was die objektiven als auch die subjektiven Kriterien betrifft. Keine einzige Privatbahn fiel 2015 in der Gesamtbetrachtung in einen Malus.

Für das Jahr 2015 wurden an die Privatbahnen für das Qualitätsmanagement insgesamt **EUR 1.007.728,71** (2014: EUR 903.976,62) ausbezahlt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Der tatsächlich erreichte Anteil am maximal möglichen Bonusbetrag fällt bei den einzelnen Privatbahnen unterschiedlich aus, wie die folgende Abbildung zeigt:

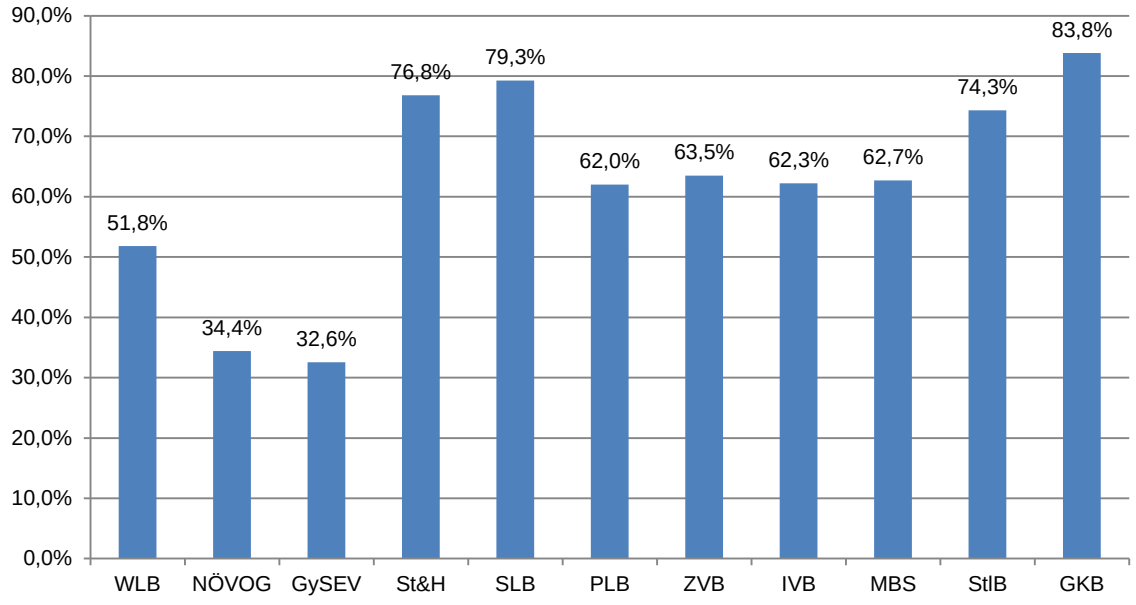


Abbildung 66: Erreichter Anteil am maximal möglichen QM-Bonus je Privatbahn 2015

Im Durchschnitt wurden seitens der Privatbahnen im Jahr 2015 63,0 % des maximal erreichbaren QM-Bonus erreicht.

Im Grundangebot sind in Summe bei den Privatbahnen rund 230.000 Zugfahrten pro Jahr bestellt. Bei zahlreichen Zugfahrten ist es zu Abweichungen vom Regelbetrieb gekommen, die Auswirkungen auf die Fahrgäste haben. Die Zahl der Abweichungen inklusive der hochgerechneten Abweichungen wird hier zusammenfassend dargestellt:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

	Anzahl Zugfahrten Grundangebot pro Jahr	Zugausfälle	SEV	Pünklichkeit > 5 min	Abweichende Zugbildung	Summe - Prozentueller Anteil der Zugfahrten am Grundangebot mit Abweichungen vom Regelfall	Zahl der Zugfahrten am Grundangebot mit Abweichungen vom Regelfall
WLB	65.713	0,13%	0,02%	2,20%	0,00%	**2,36%**	**1.548**
NÖVOG	5.005	0,10%	4,59%	5,60%	0,28%	**10,57%**	**529**
GYSEV	11.626	0,08%	0,18%	3,80%	0,00%	**4,07%**	**473**
St&H	56.030	0,06%	1,95%	0,90%	0,00%	**2,91%**	**1.629**
SLB	20.867	0,00%	0,19%	0,50%	0,00%	**0,69%**	**143**
PLB	3.825	0,07%	0,22%	1,60%	0,00%	**1,89%**	**72**
ZVB	11.492	0,00%	0,47%	1,80%	0,00%	**2,27%**	**261**
IVB	15.880	0,00%	0,01%	2,10%	0,00%	**2,12%**	**336**
MBS	9.208	0,01%	0,00%	0,80%	0,00%	**0,81%**	**75**
StLB	12.016	0,05%	1,61%	0,40%	3,54%	**5,60%**	**673**
GKB	17.358	0,04%	0,57%	0,60%	0,00%	**1,21%**	**210**
Summe	229.020					**2,60%**	**5.949**

Im Durchschnitt kam es bei den Privatbahnen im Jahr 2015 bei **2,6 %** (2014: 3,9 %) aller Zugfahrten des Grundangebots zu fahrgastrelevanten Abweichungen vom Regelbetrieb:

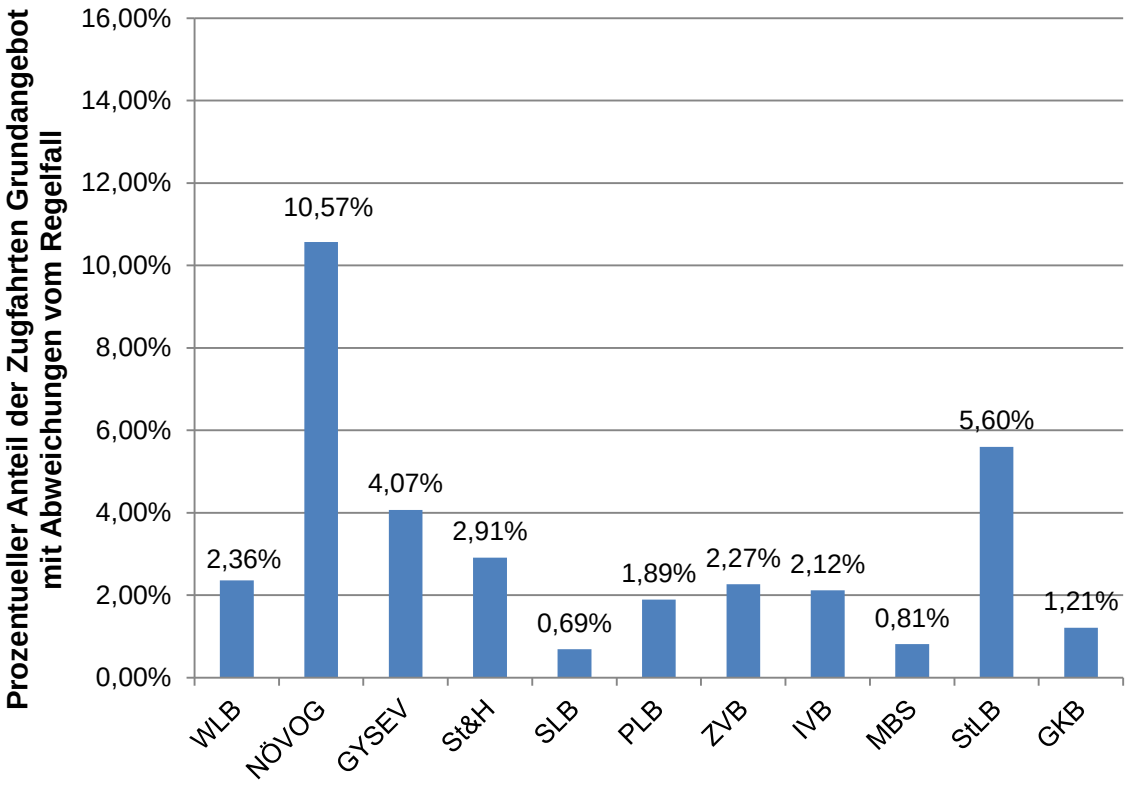


Abbildung 67: Prozentueller Anteil der Zugfahrten am Grundangebot mit Abweichungen vom Regelfall

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Hierbei wird darauf hingewiesen, dass die dargestellten fahrgastrelevanten Abweichungen (Zugausfälle, SEV, Pünktlichkeit, abweichende Zugbildung) derzeit auf Selbstmeldungen der EVU beruhen. Die Pünktlichkeit wird ab 01.07.2016 durch Messungen der SCHIG mbH erhoben.

Unter Berücksichtigung des Qualitätsmanagements sowie der Leistungsüberwachung stellt sich die Abrechnung für die Privatbahnen für das Leistungsjahr 2015 wie folgt dar:

Position	**2015 [EUR]**	2014 [EUR]
Gesamtabgeltungsbetrag ohne QM-Bonus	53.315.846,08	52.458.253,85
QM-Bonus	1.007.728,71	903.976,62
Zwischensumme	54.323.574,79	53.362.230,47
Abzug Leistungsstörungen und Pönalen	-24.052,00	-21.062,00
Tatsächliche Summe der Auszahlung	**54.299.522,79**	53.341.168,47

Die tatsächliche Summe der Auszahlung für die Privatbahnen für den Leistungszeitraum 2015 unter Berücksichtigung des QM-Bonus und des Abzugs für Leistungsstörungen beträgt somit EUR 54.299.522,79.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die übermittelte Anzahl der beförderten Fahrgäste der Privatbahnen stellt sich im Jahr 2015 wie folgt dar:

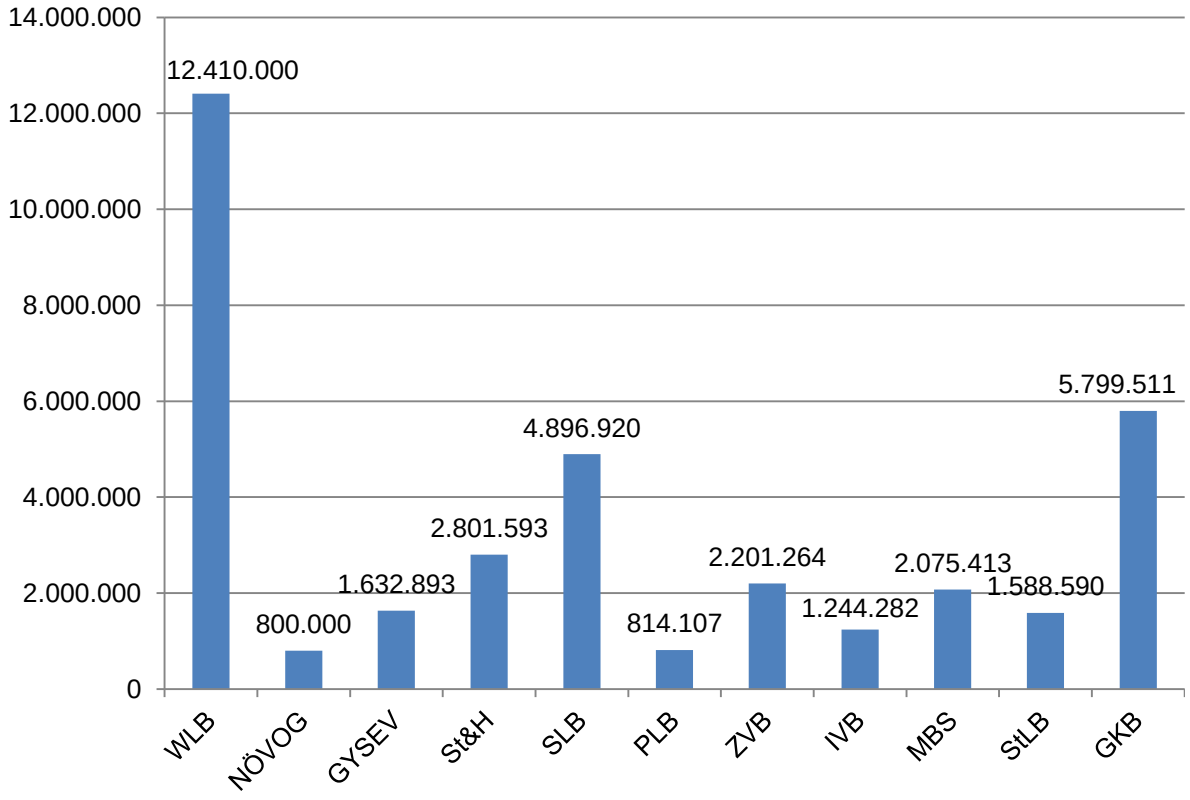


Abbildung 68: Anzahl der beförderten Fahrgäste

Die Gesamtanzahl der Fahrgäste bei den Privatbahnen steigerte sich somit im Jahr 2015 (36.264.573) gegenüber dem Vorjahr (35.033.163) um 3,5 %. Dabei ist festzuhalten, dass die angegebenen Fahrgastzahlen derzeit auf Selbstmeldungen bzw. Hochrechnungen der EVU beruhen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

4. WESENTLICHE VERÄNDERUNGEN

Im gegenständlichen Kapitel werden nochmals die wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Vorjahr aufgelistet und erläutert:

4.1. Leistungsumfang

In Summe wurde in Abstimmung mit dem bmvit folgende Leistungsmenge bei der ÖBB-PV AG im Hauptvertrag bestellt:

	2015	2014	Änderung
Zugkm SPNV	**58.118.463**	58.112.849	5.614
Zugkm SPFV	**13.349.746**	13.199.293	150.453
SUMME	**71.468.209**	71.312.142	156.067

Im Fernverkehr ist die Erhöhung großteils auf die Verlängerung Wien Meidling – Wien Hbf. aufgrund der Inbetriebnahme des Hauptbahnhofes zurückzuführen.

Mit dem VDV Graz – Linz wurden in Summe auf der Strecke Linz – Selzthal im Fahrplanjahr 2015 insgesamt 150.804 Zugkm bestellt. Des Weiteren wurden als Kurswagenverbindung im Abschnitt Graz – Selzthal insgesamt 1.456 Verbindungen bestellt. Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr (124.703 Zugkm und 1.204 Verbindungen) ist auf das Inkrafttreten des VDV Graz –Linz mit 16.02.2014 zurückzuführen.

Das Bestellvolumen bei den Privatbahnen blieb im Jahr 2015 mit insgesamt 6.066.079 Zugkm gegenüber dem Vorjahr (6.043.603 Zugkm) konstant.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

4.2. Abgeltung

Unter Berücksichtigung des Qualitätsmanagements sowie der Leistungsüberwachung stellt sich die Abrechnung für das Leistungsjahr 2015 für die ÖBB-PV AG wie folgt dar:

Position	**2015 [EUR]**	2014 [EUR]
Gesamtabgeltungsbetrag ohne QM-Bonus	643.178.552,25	632.333.551,96
QM-Bonus	3.193.925,31	3.964.605,88
Zwischensumme	646.372.477,56	636.298.157,84
Abzug Leistungsstörungen und Pönalen	-1.590.076,18	-1.221.230,25
Tatsächliche Summe der Auszahlung	**644.782.401,38**	**635.076.927,59**

Die Erhöhung des Abgeltungsbetrags gegenüber dem Vorjahr ist auf die im VDV in § 7 Abs 5 vorgesehene Wertsicherung zurückzuführen. Der geringere QM-Bonus ist hauptsächlich durch den verminderten Pünktlichkeitswert im NV gegenüber dem Vorjahr begründet. Der erhöhte Abzug für Leistungsstörungen ist auf vermehrte Abweichungen bei den Stichproben zur Messung der Abweichenden Zugbildung sowie der nicht erbrachten Zub-Fahrstunden zurückzuführen.

Unter Berücksichtigung des Qualitätsmanagements sowie der Leistungsüberwachung stellt sich die Abrechnung für die Privatbahnen für das Leistungsjahr 2015 wie folgt dar:

Position	**2015 [EUR]**	2014 [EUR]
Gesamtabgeltungsbetrag ohne QM-Bonus	53.315.846,08	52.458.253,85
QM-Bonus	1.007.728,72	903.976,62
Zwischensumme	54.323.574,80	53.362.230,47
Abzug Leistungsstörungen und Pönalen	-24.052,00	-21.062,00
Tatsächliche Summe der Auszahlung	**54.299.522,80**	53.341.168,47

Die Erhöhung des Abgeltungsbetrags gegenüber dem Vorjahr ist auf die im VDV in § 7 Abs 5 vorgesehene Wertsicherung zurückzuführen. Der höhere QM-Bonus ist hauptsächlich durch den verbesserten Pünktlichkeitswert gegenüber dem Vorjahr begründet.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

4.3. Fahrgastzahlen

Die folgenden Angaben beziehen sich auf den gesamten gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr der ÖBB-PV AG und nicht nur auf das Grundangebot:

	Fahrgastzahl 2015 [absolut]	Fahrgastzahl 2014 [absolut]	Veränderung [%]
Nahverkehr			
Ostregion	135.060.323	132.852.256	+1,7
Oberösterreich	16.253.465	16.717.925	-2,8
Salzburg	7.066.520	7.038.023	+0,4
Tirol	14.738.644	14.907.121	-1,1
Vorarlberg	12.263.153	10.978.512	+11,7
Kärnten	7.741.702	7.962.230	-2,8
Steiermark	10.596.897	10.909.283	-2,9
Summe SPNV	**203.720.704**	**201.365.350**	**+1,2**
Fernverkehr			
Los FV-A Südbahn Wien – Graz	2.638.940	2.729.190	-3,3
Los FV-B Südbahn Wien – Villach – Lienz	3.212.608	3.124.436	+2,8
Los FV-C Inneralpin	2.255.254	2.107.063	+7,0
FV-D Tauern	1.620.592	1.599.979	+1,3
FV-E Westbahn IC Salzburg - Innsbruck – Lindau	775.821	1.612.052	-51,9
FV-F Westbahn RJ Salzburg - Innsbruck – Lindau/Buchs (SG)	6.681.322	5.880.132	+13,6
FV-G Graz - Linz	93.884	117.157	-19,9
Summe SPFV	**17.278.421**	**17.170.009**	**+0,6**
Summe gemeinwirtschaftlicher Schienenpersonenverkehr	**220.999.125**	**218.535.359**	**+1,0**

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die überproportionale Steigerung der Fahrgastzahlen in Vorarlberg ist auf die Einführung der EUR 365,- Jahreskarte zurückzuführen. Der Rückgang in Kärnten ist unter anderem auf den eingeschränkten Verkehr nach Deutschland über Salzburg und damit verbunden auch Ausfällen von Zubringerverkehren im Nahverkehr zurückzuführen. In Oberösterreich und Steiermark ist der Rückgang insbesondere durch vermehrte Baustellen und damit einhergehenden Schienenersatzverkehr auf Pendlerstrecken begründet.

Am Streckenabschnitt Wien – Graz – Spielfeld wurden im letzten Jahr Rückgänge verzeichnet, da die Konkurrenz durch Busunternehmungen zugenommen hat.
Am Streckenabschnitt Graz – Salzburg/Innsbruck – Buchs stiegen die Fahrgastzahlen, da die 2014 eingeführte Direktverbindung Graz – Zürich im Tagverkehr gut angenommen wurde und ab September verstärkt Menschen auf der Flucht im Streckenabschnitt Graz – Salzburg unterwegs waren.
Der Streckenabschnitt Salzburg – Innsbruck – Lindau (Los FV-E) weist starke Rückgänge auf, da ein Großteil des Zugsangebots mit Fahrplan 2015 auf railjet umgestellt wurde und somit in das Los FV-F umgeschichtet wurde.
Am Streckenabschnitt Salzburg – Innsbruck – Buchs/Bregenz werden die Rückgänge vom Los FV-E nahezu kompensiert. Die verbleibenden Rückgänge sind auf die baustellenbedingten Einschränkungen im Herbst sowie auf die betrieblichen Einschränkungen in Folge Menschen auf der Flucht zurückzuführen.

Die Gesamtanzahl der Fahrgäste bei den Privatbahnen steigerte sich im Jahr 2015 (36.264.573) gegenüber dem Vorjahr (35.033.163) um 3,5 %.
Die größten Steigerungen sind bei der PLB und NÖVOG zu erkennen. Bei der PLB ist hierbei das niedrigere Ausgangsniveau des Jahres 2014 zu erwähnen. Ursache für den niedrigeren Wert im Jahr 2014 war das schwere Hochwasser im August 2014 mit Auswirkungen auf den Fahrbetrieb bis inkl. Oktober. Auch bei der NÖVOG ist hierbei das niedrigere Ausgangsniveau des Jahres 2014 zu erwähnen. Die Jahresfahrgastzahl auf der Citybahn Waidhofen für das Jahr 2014 wurde seitens der NÖVOG von 280.833 auf 170.000 Fahrgäste korrigiert.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

5. VERZEICHNISSE

5.1. Allgemeine Angaben

Auftraggeber	bmvit, Abteilung II/Infra 6 Öffentlicher Personennah- und -regionalverkehr MR Dipl.-Ing. Martina Schalko
Prüfungsleiter:	Dipl.-Wirtschaftsing. (FH) Josef Idinger, M.Sc. Samuel Niemand, MA
Verteiler:	bmvit, Abteilung II/Infra 6 Öffentlicher Personennah- und -regionalverkehr MR Dipl.-Ing. Martina Schalko

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

5.2. Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Volltext
Abs	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
bzw.	beziehungsweise
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
exkl.	exklusive
FIS	Fahrgastinformationssystem
FV	Fernverkehr
FH	Fachhochschule
gem.	gemäß
GKB	Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH
GySEV	Györ-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt.
Hbf.	Hauptbahnhof
HLW	Höhere Lehranstalt für wirtschaftliche Berufe
IBE	Infrastrukturbenützungsentgelt
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
inkl.	inklusive
IVB	Innsbrucker Verkehrsbetriebe & Stubaitalbahn GmbH
iVm	in Verbindung mit
km	Kilometer
KW	Kalenderwoche
LiLo	Linzer Lokalbahn
MBS	Montafonerbahn AG
mind.	mindestens
Mio.	Millionen
NÖVOG	Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH
NSB	Neusiedlerseebahn
NV	Nahverkehr
ÖBB-PV AG	ÖBB-Personenverkehr AG
ÖPNRV-G 1999	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999
PB	Privatbahn(en)
PLB	Pinzgauer Lokalbahn
QM	Qualitätsmanagement

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

RCA AG	Rail Cargo Austria AG
Regelf	Regelfall
REX	Regionalexpress
RJ	Railjet
SCHIG	Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz i.d.g.F.
SCHIG mbH	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SEV	Schienenersatzverkehr
SLB	Salzburger Lokalbahn
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
St&H	Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH
StLB	Steiermärkische Landesbahnen
SVG	Salzburger Verkehrsverbund GmbH
UIC	Union internationale des chemins de fer (Internationaler Eisenbahn-verband)
v.a.	vor allem
VDV	Verkehrsdienstevertrag
VO (EG) 1370/2007	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates
VPI	Verbraucherpreisindex
Wagenkm	Wagenkilometer
WLB	AG der Wiener Lokalbahnen
zB	zum Beispiel
Zub	Zugbegleiter
Zugkm	Zugkilometer
ZVB	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

5.3. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Loseinteilung im SPNV 10
Abbildung 2: Loseinteilung im SPFV 10
Abbildung 3: Übersicht Leistungsbestellung im SPNV in den jeweiligen Regionen 11
Abbildung 4: Prinzip der Auswertelogik der Abrechnungsdatenbank 27
Abbildung 5: Übersicht Datengrundlagen für die Datenbankauswertung 28
Abbildung 6: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG 29
Abbildung 7: Ausgefallene Zugkm 30
Abbildung 8: Anteil ausgefallene Zugkm gemäß Abweichungsdefinitionen 31
Abbildung 9: Anteil der im SEV erbrachten SPNV-Leistungen 34
Abbildung 10: Anteil der im SEV erbrachten SPFV-Leistungen 34
Abbildung 11: Zugausfälle Stadtgebiet Wien + Salzburg 35
Abbildung 12: Gewichtung der objektiven Qualitätsparameter 38
Abbildung 13: Gewichtung der subjektiven Qualitätsparameter 40
Abbildung 14: Entwicklung der Pünktlichkeit 2015 41
Abbildung 15: Zielwerte und Zielerreichung objektive Qualitätsparameter 43
Abbildung 16: Zielwerte und Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter 44
Abbildung 17: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Graz - Linz 2015 58
Abbildung 18: Zielwerte und Zielerreichung der objektiven Qualitätsparameter für den VDV Graz - Linz 59
Abbildung 19: Zielwerte und Zielerreichung der subjektiven Qualitätsparameter für den VDV Graz – Linz 60
Abbildung 20: Gewichtung der objektiven Qualitätsparameter 73
Abbildung 21: Gewichtung der subjektiven Qualitätsparameter 74
Abbildung 22: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der WLB 77
Abbildung 23: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter WLB 78
Abbildung 24: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter WLB 79
Abbildung 25: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Mariazellerbahn 84
Abbildung 26: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Citybahn 84
Abbildung 27: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter NÖVOG 85
Abbildung 28: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter NÖVOG 86
Abbildung 29: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Raaberbahn 91
Abbildung 30: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Neusiedlerseebahn 92
Abbildung 31: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter GySEV 93
Abbildung 32: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter GySEV 94
Abbildung 33: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Linzer Lokalbahn 98
Abbildung 34: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Vorchdorferbahn 99
Abbildung 35: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Traunseebahn 100
Abbildung 36: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Attergaubahn 100
Abbildung 37: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter St&H 101
Abbildung 38: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter St&H 102
Abbildung 39: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der SLB 106
Abbildung 40: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter SLB 107
Abbildung 41: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter SLB 108
Abbildung 42: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der PLB 111
Abbildung 43: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter PLB 112

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Abbildung 44: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter PLB 113
Abbildung 45: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der ZVB 116
Abbildung 46: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter ZVB..... 117
Abbildung 47: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter ZVB..... 118
Abbildung 48: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der IVB..... 121
Abbildung 49: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter IVB..... 122
Abbildung 50: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter IVB 123
Abbildung 51: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der MBS..... 126
Abbildung 52: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter MBS..... 127
Abbildung 53: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter MBS 128
Abbildung 54: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Übelbacher Bahn..... 133
Abbildung 55: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Weizer Bahn 133
Abbildung 56: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Gleichenberger Bahn..... 134
Abbildung 57: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Murtalbahn..... 134
Abbildung 58: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter StLB..... 135
Abbildung 59: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter StLB 136
Abbildung 60: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der GKB 140
Abbildung 61: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter GKB 141
Abbildung 62: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter GKB 142
Abbildung 63: Zugkm-Leistungen im Grundangebot der Privatbahnen 143
Abbildung 64: Anteile der Zugausfälle bei den Privatbahnen 144
Abbildung 65: Anteile der Schienenersatzverkehre bei den Privatbahnen 145
Abbildung 66: Erreichter Anteil am maximal möglichen QM-Bonus je Privatbahn 2015 147
Abbildung 67: Prozentueller Anteil der Zugfahrten am Grundangebot mit Abweichungen vom Regelfall 148
Abbildung 68: Anzahl der beförderten Fahrgäste 150

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

6. ANLAGEN

6.1. Losverzeichnis bundesweit

Die nachfolgende Aufstellung ist das bundesweite Losverzeichnis derjenigen Lose, in denen Leistungen des Grundangebots gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 im Jahr 2015 bestellt wurden.

Los	Losname	KBS	Strecke(n)	Volumen ca. [Mio. km] [2015]	überwiegender Fahrzeugeinsatz
Ost 1	Schnellbahn Wien I	907, 945	Wien Floridsdorf – Flughafen Wien – Wolfsthal Wien Hütteldorf – Wien Handelskai	2,255	ET 4020 ET 4024 ET 4124
Ost 2	Schnellbahn Wien II	900,901, 902, 903, 510, 511	Gänserndorf – Wien Laa/Thaya – Wien Absdorf-Hippersdorf / Hollabrunn – Wien (Stammstrecke) – Wien Meidling Wiener Neustadt Hbf. – Wien (über Südbahn und Pottendorfer Linie) Sowie alle Leistungen auf der Schnellbahn-Stammstrecke, soweit nicht eindeutig einem anderen Los (zB Ost 6) zugeordnet.	6,407	ET 4020 ET 4024
Ost 3	Schnellbahn Wien III	110, 112, 810	Wien West – Rekawinkel (– Neulengbach) Wien FJB – Tulln – St. Pölten Hbf. Wien Hütteldorf – Bruck/Leitha (– Neusiedl am See)	2,426	ET 4020 ET 4024
Ost 4	Westbahn	100, 110	Wien West – St. Valentin (REX) Wien West – St. Pölten Hbf. (R)	2,339	DoSto-Züge CRD-Wendezüge
Ost 5	Regionalverkehr Wald- und Weinviertel	800, 810, 903	Wien FJB – Krems/Donau / Ceske Velenice Wien – Satov ohne Schnellbahn	3,999	ET 4020, ET 4024, CRD-Wendezüge DoSto-Züge
Ost 6	Regionalverkehr Süd- und Nordbahn, Laaer Ostbahn	510, 901, 902	Payerbach-Reichenau – Wien – Breclav / Laa/Thaya (ohne Schnellbahn und ohne Leistungen anderer Lose, zB KBS 520)	3,862	CRD-Wendezüge DoSto-Züge
Ost 7	Ostbahn und Neusiedler See	700, 701, 730	Wien Hbf. – Bruck/Leitha / Bratislava / Hegyeshalom Wien Hbf. – Bruck/Leitha – Neusiedl – Eisenstadt (ohne Schnellbahn)	2,052	ET 4124, CRD-Wendezüge DoSto-Züge
Ost 8	Leithagebirge	512, 730	Wien Hbf. – Ebenfurth und Sopron – Deutschkreutz Wiener Neustadt Hbf. – Wulkaprodersdorf – Eisenstadt (ohne Schnellbahn)	0,646	ET 4124 CRD-Wendezüge
Ost 9	Dieselnetz Marchfeld	901, 910, 912	Wien – Marchegg Gänserndorf – Marchegg Obersdorf – Groß Schweinbarth – Gänserndorf	1,467	VT 5047 ZSSK FV Wagen+CRD-Wendezug CRD-Wendezüge
Ost 10	Bleibt frei				

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

SCHIG
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

Los	Losname	KBS	Strecke(n)	Volumen ca. [Mio. km] [2015]	überwiegender Fahrzeugeinsatz
Ost 11	Aspangbahn, Mattersburger Bahn	520, 524	(Wien –) Wiener Neustadt Hbf. – Aspang –Hartberg (Wien –) Wiener Neustadt Hbf. – Mattersburg – Sopron – Deutschkreutz	1,775	VT 5047 VT 5022 CRD-Wendezüge
Ost 12	Dieselnetz Wiener Neustadt	513, 521, 522, 720	(Wiener Neustadt Hbf. –) Leobersdorf – Weißenbach-Neuhaus Wiener Neustadt Hbf. – Gutenstein Wiener Neustadt Hbf. – Puchberg am Schneeberg Wien – Wiener Neustadt Hbf. (über Innere Aspangbahn)	1,065	VT 5047 VT 5022
Ost 13	Badner Bahn	515	Wien Oper – Baden Josefsplatz	1,781	TW 100 TW 400
Ost 14	Regionalverkehr Westbahn und Mostviertel	100, 130, 131	St Pölten Hbf. – St. Valentin (R-Züge) Amstetten – Kleinreifling Linz Hbf. – St. Valentin – Kleinreifling – Weißenbach-St. Gallen – Selzthal (ohne Leistungen des Loses Westbahn)	2,206	ET 4020 ET 4024 CRD-Wendezüge
Ost 15	Traisental und Ötscherland	113, 120	St. Pölten Hbf. – Hainfeld / Schrambach (St. Pölten Hbf. –) Pöchlarn – Scheibbs	0,712	VT 5047
Ost 16	Kamptal	112, 820	St. Pölten Hbf. – Krems/Donau (Krems/Donau –) Hadersdorf/Kamp – Horn – Sigmundsherberg	0,926	VT 5047 CRD-Wendezüge
Ost 17	Semmering	500	Mürzzuschlag – Payerbach-Reichenau	0,142	ET 4023 ET 4024
Ost 18	Citybahn Waidhofen	132	Waidhofen an der Ybbs LB – Gstadt	0,016	VT 5090
Ost 19	Mariazellerbahn	115	St. Pölten Hbf. – Mariazell	0,100	Himmelstreppe
Ost 20	Raaberbahn	512	Ebenfurth – Sopron	0,188	ET 4124 CRD-Wendezüge DoSto-Züge
Ost 21	Neusiedler See Bahn	731	Neusiedl am See – Pamhagen	0,193	ET 4124 CRD-Wendezüge
OÖ 1	Nibelungengau	133	Linz Hbf. – Sarmingstein (inkl. St. Valentin – St. Pantaleon)	0,477	VT 5022
OÖ 2	Mühlkreisbahn	142	Linz Urfahr – Rottenegg	0,309	VT 5047 VT 5022
OÖ 3	Pyhrn – Summerau	140, 141	Selzthal – Linz Hbf. – Summerau	1,753	ET 4024 CRD-Wendezüge
OÖ 4	Linzer Lokalbahn	143	Linz – Eferding – Peuerbach / Neumarkt-Kallham	0,725	GTW Grazer
OÖ 5	Westbahn OÖ/ Salzburg	101, 150	Linz Hbf. – Wels Hbf. – Passau Hbf. / Salzburg Hbf. (inkl. über Traun geführter Züge)	2,568	ET 4024 CRD-Wendezüge
OÖ 6	Salzkammergut	170	(Linz Hbf. –) Attnang-Puchheim – Gmunden – Stainach-Irdning	1,132	ET 4024 CRD-Wendezüge
OÖ 7	Rieder Kreuz	151, 171, 190	(Linz Hbf. – Wels Hbf. –) Ried/Innkreis – Braunau/Inn – Simbach/Inn Ried/Innkreis – Schärding (Salzburg Hbf. –) Steindorf/Str. – Braunau/Inn	1,236	VT 5047 VT 5022 CRD-Wendezüge

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Los	Losname	KBS	Strecke(n)	Volumen ca. [Mio. km] [2015]	überwiegender Fahrzeugeinsatz
OÖ 8	Vorchdorfer Bahn	160	Lambach – Vorchdorf-Eggenberg	0,136	Exertaler
OÖ 9	Traunseebahn	161	Vorchdorf-Eggenberg – Gmunden See-bhf.	0,096	IVB Cityrunner
OÖ 10	Attergaubahn	180	Vöcklamarkt – Attersee	0,135	BLT AOMC
Sbg 1	Salzburger Lokalbahn	210	Salzburg Hbf. (LB) – Lamprechtshausen / Trimmelkam	0,534	ET 40/50
Sbg 2	Schnellbahn Salzburg	101, 200	Straßwalchen – Salzburg Hbf. Salzburg Hbf. – Golling-Abtenau	1,033	ET 4023 ET 4024
Sbg 3	Salzburger Land Regional-verkehr	200, 250	Salzburg Hbf. – Saalfelden Bischofshofen – Radstadt	1,680	ET 4024 CRD-Wendezüge
Sbg 4	Pinzgauer Lokalbahn	230	Zell am See – Krimml	0,194	VT 5090
T 1	Inntal	201 300, 400, 410	Wörgl Hbf. – Saalfelden Kufstein – Innsbruck Hbf. – Landeck (ohne Schnellbahn) Innsbruck Hbf. – Scharnitz	3,209	ET 4024 CRD-Wendezüge DB Regio Talent 2
T 2	Schnellbahn Innsbruck	300, 400	Brenner – Innsbruck Hbf. – Hall in Tirol (Landeck –) Ötztal – Innsbruck Hbf. (nur Schnellbahn)	1,238	ET 4024
T 3	Osttirol	223	Lienz – San Candido (Innichen)	0,176	ET 4024 Flirt der SAD und Flirt der FS
T 5	Zillertalbahn	310	Jenbach – Mayrhofen im Zillertal	0,365	VT + VS Lok + Wagen + Steu-erwagen
T 6	Stubaitalbahn	-	Innsbruck Hbf. – Fulpmes	0,294	Cityrunner
Vbg 1	Vorarlberg	401	Bludenz / St. Margrethen – Bregenz – Lindau Hbf. Feldkirch – Buchs (SG)	1,981	ET 4024 DoSto-Züge ET MBS mit Wende-zug ET MBS
Vbg 2	Montafonerbahn	420	Bludenz – Schruns	0,115	NPZ ETW
Ktn 1	Tauern	220, 223	Villach Hbf. – Lienz (/ Mallnitz-Obervellach)	1,017	ET 4024 CRD-Wendezüge
Ktn 2	Kärnten West und Kara-wanken	220, 221, 601, 650, 670	Friesach – Klagenfurt Hbf. – Villach Hbf. St. Veit an der Glan – Feldkir-chen/Kärnten – Villach Hbf. Villach Hbf. – Rosenbach Villach Hbf. – Arnoldstein Villach Hbf. – Kötschach-Mauthen	2,012	ET 4024 CRD-Wendezüge, VT 5022
Ktn 3	Lavanttal	620	Klagenfurt Hbf. – Wolfsberg – Bad St. Leonhard	0,630	VT 5022 CRD-Wendezüge
Ktn 4	Autoschleuse Tauern	220	Mallnitz – Böckstein	0,154	DoSto + Autotrans-portwagen
Stmk 1	Ennstal, Südbahn	250, 600	Radstadt – Schladming / Friesach – Leoben Hbf. – Bruck/Mur – Mürzzu-schlag	2,283	ET 4024 CRD-Wendezüge
Stmk 2	Südbahn Großraum Graz	501	(Leoben Hbf. – Schleife Bruck /) Bruck/Mur – Graz Hbf. – Spielfeld-Straß	1,591	ET 4024 CRD-Wendezüge
Stmk 3	Oststeiermark	501, 520, 530	(Graz Hbf. –) Spielfeld-Straß – Bad Rad-kersburg Graz Hbf. – Szentgotthard / Hartberg	1,358	VT 5022 CRD-Wendezüge
Stmk 4	Köflacher- und Wieserbahn	550	Graz Hbf. – Köflach Graz Hbf. – Kalsdorf / Lieboch – Wies-Eibiswald	0,933	GTW Lok + Wagen

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

SCHIG
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

Los	Losname	KBS	Strecke(n)	Volumen ca. [Mio. km]	überwiegender Fahrzeugeinsatz
Stmk 5	Übelbacher Bahn	540	Peggau-Deutschfeistritz – Übelbach	0,043	GTW
Stmk 6	Weizer Bahn	531	Gleisdorf – Weiz	0,078	GTW VT 5047
Stmk 7	Gleichenberger Bahn	532	Feldbach – Bad Gleichenberg	0,019	ET
Stmk 8	Murtalbahn	630	Unzmarkt – Tamsweg	0,120	VT + VS
FV-A	Fernverkehr Los A (Südbahn; Linie 5)	-	Wien – Graz – Spielfeld-Straß	2,595	Railjet, Lok + Fern-verkehrswagen
FV-B	Fernverkehr Los B (Südbahn; Linie 6)	-	Wien – Villach – Lienz	2,528	Railjet, Lok + Fern-verkehrswagen
FV-C	Inneralpine Achse (Linie 7)	-	Graz – Salzburg / – Zell am See – Inns-bruck – Buchs (SG)	2,201	Lok + Fernverkehrswagen
FV-D	Salzburg – Villach (Tauernbahn; Linie 8)	-	Salzburg – Villach – Klagenfurt / – Jesenice	1,550	Lok + Fernverkehrswagen
FV-E	Salzburg – Innsbruck – Lindau (West-bahn/Arlbergbahn; L. 4-2)	-	Salzburg – Innsbruck – Bregenz – Lindau	0,710	Lok + Fernverkehrs-wagen
FV-F	Salzburg – Lindau / – Buchs (SG) (West-bahn/Arlbergbahn; L. 3-2)	-	Salzburg – Innsbruck – Bregenz – Lindau / – Buchs (SG)	3,766	Railjet
FV-G	Graz -Linz	-	Graz – Selzthal - Linz	0,151	Lok + Fernverkehrswagen

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

6.2. Stichprobenverteilung Qualitätsprüfungen bei ÖBB-PV AG

Folgender Mindeststichprobenumfang je Region/Zugkategorie ist beim VDV ÖBB-PV AG zur Sicherstellung einer für das bestellte Grundangebot repräsentativen Auswahl vereinbart:

Region / Zugkategorie	*1.Quartal*	*2.Quartal*	*3.Quartal*	*4.Quartal*	*Jahr gesamt*
Ostregion NV	33	33	33	33	**132**
Ostregion Schnell-bahn	26	26	26	26	**104**
Oberösterreich	14	15	14	14	**57**
Salzburg	5	5	6	5	**21**
Tirol	8	8	8	8	**32**
Vorarlberg	5	6	5	6	**22**
Steiermark	9	9	9	9	**36**
Kärnten	6	7	7	6	**26**
NV gesamt	106	109	108	107	**430**
Railjet	15	16	15	16	**62**
FV übrige Produkte	15	14	15	14	**58**
FV gesamt	30	30	30	30	**120**
Österreich gesamt	**136**	**139**	**138**	**137**	**550**

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

SCHIG
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

6.3. Fahrzeugbeschreibungen Grundangebot ÖBB-PV AG

6.3.1. Elektrotriebwagen

Triebwagen ET 4020 (Bh4ET)

Gattung	Serie	Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	Sitzplatz-kapazität Gesamt	Stehplatzkapazität	Anzahl der vorhandenen Toiletten	Heizung Fahrgastraum vorhanden	Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Einstiegs-höhe in cm	vorhandener Mehrzweck-raum in m²	Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug)	Fahrgastwechselsprecheinrichtung	akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	optische Fahrgastinformation	Videoüberwachung
B4hET	4020	181	181	416	2	Ja	Nein	115	5	Nein	Ja	Ja (FIS)		Nein

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

SCHIG
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

Triebwagen ET 4023/4024/4124 (BDET „Talent“)

Gattung	Serie	Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	Sitzplatzkapazität Gesamt	Stehplatzkapazität	Anzahl der vorhandenen Toiletten	Heizung Fahrgastraum vorhanden	Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Einstiegshöhe in cm	vorhandener Mehrzweckraum in m²	Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug)	Fahrgastwechselsprecheinrichtung	akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	optische Fahrgastinformation	Videoüberwachung
BDET	4023	126 + 25	151	160	1	Ja	Ja	59	15	Ja	Ja	Ja (FIS)	Ja	Ja
BDET	4024	174 + 25	199	252	1	Ja	Ja	59	15	Ja	Ja	Ja (FIS)	Ja	Ja
BDET	4124	174 + 25	199	252	1	Ja	Ja	59	15	Ja	Ja	Ja (FIS)	Ja	Ja

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

SCHIG
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

6.3.2. Dieseltriebwagen

Triebwagen VT 5047/5147 (BVT)

Gattung	Serie	Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	Sitzplatzkapazität Gesamt	Stehplatzkapazität	Anzahl der vorhandenen Toiletten	Heizung Fahrgastraum vorhanden	Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Einstiegs-höhe in cm	vorhandener Mehrzweck-raum in m²	Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug)	Fahrgastwechselsprecheinrichtung	akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	optische Fahrgastinformation	Videoüberwachung
BVT	5047	62 + 6	68	40	1	Ja	Nein	125	5	Ja	Nein	Ja (Tfzf)	Nein	Nein
BVT	5147	124 + 12	136	80	2	Ja	Nein	125	10	Ja	Nein	Ja (Tfzf)	Nein	Nein

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Triebwagen VT 5022 (BDVT „Desiro“)

Gattung	Serie	Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	Sitzplatzkapazität Gesamt	Stehplatzkapazität	Anzahl der vorhandenen Toiletten	Heizung Fahrgastraum vorhanden	Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Einstiegs-höhe in cm	vorhandener Mehrzweck-raum in m²	Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug)	Fahrgastwechselsprecheinrichtung	akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	optische Fahrgastinformation	Videoüberwachung
BDVT	5022	107 + 10	117	90	1	Ja	Ja	58	10	Ja	Ja	Ja (FIS)	Ja	Nein

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

SCHIG
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

6.3.3. Lokbespannte Züge

CRD-Reisezugwagen (21-73, 29-73 und 80-73 „CityShuttle“)

Gattung	Serie	Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	Sitzplatzkapazität Gesamt	Stehplatzkapazität	Anzahl der vorhandenen Toiletten	Heizung Fahrgastraum vorhanden	Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Einstiegshöhe in cm	vorhandener Mehrzweckraum in m²	Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug)	Fahrgastwechselsprecheinrichtung	akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	optische Fahrgastinformation	Videoüberwachung
Bmpz-l	29-73	58	58	k.A.	1	Ja	Nein	105	-	Nein	Nein	Ja (Zub)	Nein	Nein
Bmpz-l	21-73	80	80	k.A.	1	Ja	Nein	105	-	Nein	Nein	Ja (Zub)	Nein	Nein
Bmpz-s	80-73	44 + 21	65	k.A.	1	Ja	Nein	105	13	Ja	Nein	Ja (Zub)	Nein	Nein

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Doppelstockwagen

Gattung	Serie	Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	Sitzplatzkapazität Gesamt	Stehplatzkapazität	Anzahl der vorhandenen Toiletten	Heizung Fahrgastraum vorhanden	Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Einstiegs-höhe in cm	vorhandener Mehrzweck-raum in m²	Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug)	Fahrgastwechselsprecheinrichtung	akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	optische Fahrgastinformation	Videoüberwachung
Bmpz-dl	26-33	114	114	k.A.	1	Ja	Ja	60	-	Ja	Ja	Ja (Zub/ FIS)	Ja	Nein
Bmpz-dl Mehrzweck	26-335	106 + 6	112	k.A.	1	Ja	Ja	60	5	Ja	Ja	Ja (Zub/ FIS)	Ja	Nein
Bmpz-ds	80-33	96 + 6	102	k.A.	1	Ja	Ja	60	5	Ja	Ja	Ja (Zub/ FIS)	Ja	Nein
Bbfmpz	86-33	77 + 9	86	k.A.	1	Ja	Ja	60	9	Ja	Ja	Ja (Zub/ FIS)	Ja	Nein

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

SCHIG
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

Lokbespannter Fernverkehrszug

Gattung	Sitzplatzkapazität Gesamt	Stehplatzkapazität	Anzahl der vorhandenen Toiletten	Heizung Fahrgastraum vorhanden	Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Einstiegshöhe in cm	vorhandener Mehrzweckraum in m²	Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug)	Fahrgastwechselsprecheinrichtung	akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	optische Fahrgastinformation	Steckdosenausstattung	Ausrüstung als Wagen 1. Klasse
Amz, Avmz	46	k.A.	2	Ja	Ja	k.A.	-	Nein	Nein	Ja (Zub)	Nein	Ja	Ja
ADbmpsz	27	k.A.	2	Ja	Ja	k.A.	15	Ja	Nein	Ja (Zub)	Nein	Ja	Ja
ABmz	24+36	k.A.	2	Ja	Ja	k.A.	-	Nein	Nein	Ja (Zub)	Nein	Ja	Ja
Bmz	66	k.A.	2	Ja	Ja	k.A.	-	Nein	Nein	Ja (Zub)	Nein	Ja	Nein
Bmpz	74	k.A.	2	Ja	Ja	k.A.	-	Nein	Nein	Ja (Zub)	Nein	Ja	Nein
Bmpz-l	80	k.A.	2	Ja	Nein	105	-	Nein	Nein	Ja (Zub)	Nein	Nein	Nein

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Lokbespannter Fernverkehrszug mit Wagen ausländischer Bahnen

Ausstattungsmerkmale von Schlaf-, Liege-, Speise- und Autotransportwagen

Gattung	Sitzplatzkapazität Gesamt	Anzahl der vorhandenen Toiletten	Heizung Fahrgastraum vorhanden	Temperaturabsenkung Fahrgastgastraum vorhanden	Einstiegshöhe in cm	vorhandener Mehrzweckraum in m²	Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug)	Fahrgastwechselsprecheinrichtung	akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	optische Fahrgastinformation	Steckdosenausstattung	Ausrüstung als Wagen
Bc	54	2	Ja	Ja	k.A.	-	Nein	Nein	Ja (Zub)	Nein	Nein	Liegewagen
WL	26+	2	Ja	Ja	k.A.	-	Nein	Nein	Ja (Zub)	Nein	Nein	Schlafwagen
WR	0	0	Ja	Ja	k.A.	-	Nein	Nein	Ja (Zub)	Nein	Nein	Speisewagen
DDm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Autotransportwagen

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

SCHIG
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

Railjet

Gattung	Sitzplatzkapazität Gesamt	Stehplatzkapazität	Anzahl der vorhandenen Toiletten	Heizung Fahrgastraum vorhanden	Temperaturabsenkung Fahrgastgastraum vorhanden	Einstiegshöhe in cm	vorhandener Mehrzweckraum in m²	Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug)	Fahrgastwechselsprecheinrichtung	akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	optische Fahrgastinformation	Steckdosenausstattung	Ausrüstung als Wagen 1. Klasse
Railjet-Garnitur	16+76+316	k.A.	10	Ja	Ja	k.A.	-	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

6.4. Fahrzeugbeschreibungen Grundangebot Privatbahnen

WLB

Gattung	Serie	Sitzplatz-kapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	Sitzplatz-kapazität Gesamt	Stehplatz-kapazität	Anzahl der vorhandenen Toiletten	Heizung Fahrgast-raum vorhanden	Temperatur-absenkung Fahrgastraum vorhanden	Ein-stiegs-höhe in cm	vorhandener Mehrzweck-raum in m²	Rollstuhl-gerechtig-keit (Fahrzeug)	Fahrgast-wechsel-sprech-einrichtung	akustische Fahrgast-information (Zub / FIS)	optische Fahrgast-information	Video-über-wachung
1														
Triebwagen	100	64	64	91(4P/m²)	0	ja	nein	100	0	nein	ja	ja	Linienband	nein
2														
Triebwagen	400	70	70	94(4P/m²)	0	ja	ja	44	0	ja	ja	ja	Linienband	ja

TW 100:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

TW 400:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

NÖVOG

Gattung	Serie	Sitzplatzkapazität 2. Kl. (Sitzpl. + Klappsitze)	Sitzplatzkapazität 1. Kl.	Stehplatzkapazität	Anzahl der vorhandenen Toiletten	Heizung Fahrgastraum vorhanden	Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Einstiegshöhe in cm	vorhandener Mehrzweckraum in m²	Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug)	Fahrgastwechselsprecheinrichtung	akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	optische Fahrgastinformation	Videoüberwachung
1														
ET/s	Himmelstreppe	127	0	113	2	ja	ja	40 über SOK	14,6	ja	ja	Lautsprecher	ja	ja
2														
BVT/s	5090	64	0	0	0	ja	nein		0	nein	nein	Lautsprecher	nein	nein

Mariazellerbahn

Triebwagen „Himmelstreppe“ (ET/Es):

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Citybahn Waidhofen

Triebwagen 5090:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Györ-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt.

Gattung	Serie	Sitzplatz-kapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	Sitzplatz-kapazität Gesamt	Stehplatz-kapazität	Anzahl der vorhan- denen Toiletten	Heizung Fahrgast-raum vorhanden	Temperatur-absenkung Fahrgastraum vorhanden	Ein-stiegs-höhe in cm	vorhandener Mehrzweck-raum in m²	Rollstuhl-gerechtig-keit (Fahrzeug)	Fahrgast-wechsel-sprech-einrichtung	akustische Fahrgast-information (Zub / FIS)	optische Fahrgast-information	Video-über-wachung
Talent														
BDET	4124	174 + 25	199	252	1	Ja	Ja	59	15	Ja	Ja	Ja (FIS)	Ja	Ja
DOSTO														
Bmpz-dl	26-33	114	114	k.A.	1	Ja	Ja	60	-	Ja	Ja	Ja (Zub/FIS)	Ja	Nein
Bmpz-dl Mehrzweck	26-33 5	106 + 6	112	k.A.	1	Ja	Ja	60	5	Ja	Ja	Ja (Zub/FIS)	Ja	Nein
Bmpz-ds	80-33	96 + 6	102	k.A.	1	Ja	Ja	60	5	Ja	Ja	Ja (Zub/FIS)	Ja	Nein
Bbfmpz	86-33	77 + 9	86	k.A.	1	Ja	Ja	60	9	Ja	Ja	Ja (Zub/FIS)	Ja	Nein
CRD														
Bmpz-l	29-73	58	58	k.A.	1	Ja	Nein	105	-	Nein	Nein	Ja (Zub)	Nein	Nein
Bmpz-l	21-73	80	80	k.A.	1	Ja	Nein	105	-	Nein	Nein	Ja (Zub)	Nein	Nein
Bmpz-s	80-73	44 + 21	65	k.A.	1	Ja	Nein	105	13	Ja	Nein	Ja (Zub)	Nein	Nein

Talent 4124:

http://rewitzer.bahnen.at/http://rewitzer.bahnen.at/

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

CRD-Reisezugwagen:

Doppelstockwagen:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

St&H

Gattung	Serie	Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	Sitzplatzkapazität Gesamt	Stehplatzkapazität	Anzahl der vorhandenen Toiletten	Heizung Fahrgastraum vorhanden	Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Einstiegshöhe in cm	vorhandener Mehrzweckraum in m²	Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug)	Fahrgastwechselsprech-einrichtung	akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	optische Fahrgastinformation	Videoüberwachung
GTW	22 151-22 164	102 + 16	118	102	1	JA	JA	58,5[1]	?	JA	JA	FIS	JA	NEIN
Grazer	22 106-22 107	48+4	52	36	0	JA	NEIN	108,5[2]	0	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
Extertaler	20 109 20 111	56 + 4	60	50	0	JA	NEIN	68,0	0	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
Kölner	22 133 22 136	98+14	112	86	0	JA	NEIN	82,5	0	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
WSB	23 111 23 112	48	48	52	0	JA	NEIN	92,0	0	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
IVB		56	56	102	0	JA	JA	32,0	0	JA	JA	JA (FIS)	JA	NEIN
BLT	26 111	48+6	54	46	0	JA	NEIN	94,0	0	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
AOMC	26 109 26 110	40+8	48	27	0	JA	NEIN	92,5	6,7	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
IVB		56	56	102	0	JA	JA	32,0	0	JA	JA	JA (FIS)	JA	NEIN

LiLo

GTW:

[1] Gemäß Datenblatt GTW
[2] Gemäß Typenblatt 22 106

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Grazer:

Vorchdorferbahn

Extertaler:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Kölner:

Traunseebahn

WSB:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

IVB:

Attergaubahn

BLT:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

AOMC:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

SCHIG
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

SLB

Gattung	Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	Sitzplatzkapazität Gesamt	Stehplatzkapazität	Anzahl der vorhandenen Toiletten	Heizung Fahrgastraum vorhanden	Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Einstiegshöhe in cm	vorhandener Mehrzweckraum in m²	Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug)	Fahrgastwechselsprech-einrichtung	akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	optische Fahrgastinformation	Videoüberwachung
ET 40 / 50													
ET 40	80	80	100	0	Ja	Nein	95	12	Nein	Nein	Ja	Ja	Nein
ET 50 (ET40 NF mit Niederflurmittelteil)	104	104	158	0	Ja	Nein	55	18,5	Ja	Nein	Ja	Ja	Nein

ET 40:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

ET 50:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

SCHIG
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

PLB

Gattung	Serie	Sitzplatz-kapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	Stehplatz-kapazität	Anzahl der vorhandenen Toiletten	Heizung Fahrgast-raum vorhanden	Temperatur-absenkung Fahrgastraum vorhanden	Ein-stiegs-höhe in cm	vorhandener Mehrzweck-raum in m²	Rollstuhl-gerechtig-keit (Fahrzeug)	Fahrgast-wechsel-sprech-einrichtung	akustische Fahrgast-information (Zub / FIS)	optische Fahrgast-information	Video-über-wachung
Triebwagen													
VTs	5090	52	10	0	Ja	Nein	70	8	Nein	Nein	Ja	Nein	Nein

VT:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

ZVB

Gattung	Serie	Sitzplatz-kapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	Sitzplatz-kapazität Gesamt	Stehplatz-kapazität	Anzahl der vorhan-denen Toiletten	Heizung Fahrgast-raum vorhanden	Temperatur-absenkung Fahrgastraum vorhanden	Ein-stiegs-höhe in cm	vorhandener Mehrzweck-raum in m²	Rollstuhl-gerechtig-keit (Fahrzeug)	Fahrgast-wechsel-sprech-einrichtung	akustische Fahrgast-information (Zub / FIS)	optische Fahrgast-information	Video-über-wachung
1 Triebwagen														
Triebwagen	VT	34 + 4	38	36	0	ja	Nein	26	4	nein	nein	ja	ja	nein
2 Reisezugwagen														
Personenwagen	B4	49 + 9	58	60	0	ja	ja	25	5	ja	nein	ja	ja	nein
Steuerwagen	VS	48 + 9	57	60	0	ja	ja	25	5	ja	nein	ja	ja	nein

Triebwagen:

Lokbespannte Garnitur:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

SCHIG
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

IVB

Gattung	Serie	Sitzplatz-kapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	Sitzplatz-kapazität Gesamt	Stehplatz-kapazität	Anzahl der vorhan-denen Toiletten	Heizung Fahrgast-raum vorhanden	Temperatur-absenkung Fahrgastraum vorhanden	Ein-stiegs-höhe in cm	vorhandener Mehrzweck-raum in m²	Rollstuhl-gerechtig-keit (Fahrzeug)	Fahrgast-wechsel-sprech-einrichtung	akustische Fahrgast-information (Zub / FIS)	optische Fahrgast-information	Video-über-wachung
Niederflurgelenktriebwagen	Flexity Outlook	54 + 4	58	149	0	Ja	Ja	32 cm über SOK	Ca. 1,5	Ja	Ja	Ja	Ja	nein

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

MBS

Gattung	Serie	Sitzplatz-kapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	Sitzplatz-kapazität Gesamt	Stehplatz-kapazität	Anzahl der vorhan-denen Toiletten	Heizung Fahrgast-raum vorhanden	Temperatur-absenkung Fahrgastraum vorhanden	Ein-stiegs-höhe in cm	vorhandener Mehrzweck-raum in m²	Rollstuhl-gerechtig-keit (Fahrzeug)	Fahrgast-wechsel-sprech-einrichtung	akustische Fahrgast-information (Zub / FIS)	optische Fahrgast-information	Video-über-wachung
ETW		56 + 8	64	75	-	ja	ja	104,9	ca. 4,7	nein	nein	ja	ja	nein
NPZ		127	127	ca. 100	1	ja	nein	110	ca. 7	nein	ja	ja	ja	nein

ETW:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

NPZ:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

SCHIG
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

StLB

Gattung	Serie	Sitzplatz-kapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	Sitzplatz-kapazität Gesamt	Stehplatz-kapazität	Anzahl der vorhan-denen Toiletten	Heizung Fahrgast-raum vorhanden	Temperatur-absenkung Fahrgastraum vorhanden	Ein-stiegs-höhe in cm	vorhandener Mehrzweck-raum in m²	Rollstuhl-gerechtig-keit (Fahrzeug)	Fahrgast-wechsel-sprech-einrichtung	akustische Fahrgast-information (Zub / FIS)	optische Fahrgast-information	Video-über-wachung	Einsatz in Los
1 Trieb- u. Steuerwagen															
ET 15		56+4	60	40	0	Ja	Nein	45	6,0	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Stmk 5
4062		91+6	97	86	1	Ja	Ja	0	8,0	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Stmk 5
5062		91+6	97	86	1	Ja	Ja	0	8,0	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Stmk 6
VT 5047		73	73	40	1	Ja	Nein	42	7,5	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Stmk 6
ET		58	58		0	Ja	Nein	45	4,0	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Stmk 7
VT 31 - 35		56	56	36	0	Ja	Nein	42	1,3	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Stmk 8
VS 41 - 44		56	56	36	1	Ja	Nein	42	1,3	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Stmk 8

Übelbacher Bahn

4062:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

ET 15:

Fotonachweis StLB / Heribert Fladerer

Weizer Bahn

5062:

Fotonachweis StLB / Heribert Fladerer

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

5047:

Fotonachweis StLB / Heribert Fladerer

Gleichenberger Bahn

ET:

Fotonachweis StLB / Heribert Fladerer

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Murtalbahn

VT 31-35 + VS 41-44:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

GKB

Gattung	Serie	Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	Sitzplatzkapazität Gesamt	Stehplatzkapazität	Anzahl der vorhandenen Toiletten	Heizung Fahrgastraum vorhanden	Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Einstiegshöhe in cm	vorhandener Mehrzweckraum in m²	Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug)	Fahrgastwechselsprech-einrichtung	akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	optische Fahrgastinformation	Videoüberwachung
Triebwagen														
GTW	5063	151	151	132	1	Ja	Ja	60	3,4	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Wagen														
„L“	Lok +													
„B“	Dosto B	132	132	5P/m²	1	Ja	Nein	105	0	Nein	Nein	nur Tfzf	Nein	Nein
„BS“	Dosto BS	112	112	5P/m²	1	Ja	Nein	105	7,5	Nein	Nein	nur Tfzf	Nein	Nein

GTW:

L+B+BS:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at