

BERICHT DER ABWICKLUNGSSTELLE ÜBER DIE BESTELLUNG GEMEINWIRT- SCHAFTLICHER LEISTUNGEN IM SCHIENENPERSONENVERKEHR 2023

Umweltfreundliche Mobilität für alle

30.11.2025

Zertifiziert nach ISO 9001

INHALTSVERZEICHNIS

0.	Executive Summary	6
1.	Einleitung	8
2.	VDV ÖBB-PV AG	10
2.1.	Grundsätzliches.....	10
2.2.	Vertragsaufbau VDV	10
2.3.	Leistungsumfang.....	11
2.4.	Prüfung auf Überkompensation	12
2.5.	Wertsicherung	13
2.6.	Leistungsentgelt	13
2.7.	Unterbeauftragung	13
2.8.	Leistungsstörungen (Definition)	14
2.9.	Schienenersatzverkehr (Definition)	16
2.10.	Messung der Leistungsstörungen	16
2.11.	Pönalen.....	18
2.12.	Qualitätsmanagement.....	18
2.13.	Objektive und subjektive Qualitätsparameter – Zielwerte und Gewichtung.....	19
2.14.	Arbeitsgruppe Qualität	21
2.15.	VDV Ostregion.....	22
2.15.1.	Leistungsumfang.....	22
2.15.2.	Prüfung auf Überkompensation	22
2.15.3.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2023	23
2.15.4.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	25
2.15.5.	Bonus-/Malus-System.....	25
2.15.6.	Messergebnisse objektive Qualitätsparameter	25
2.15.7.	Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter	28
2.16.	VDV Oberösterreich	30
2.16.1.	Leistungsumfang.....	30
2.16.2.	Prüfung auf Überkompensation	30
2.16.3.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2023	31
2.16.4.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	32
2.16.5.	Bonus-/Malus-System.....	33
2.16.6.	Messergebnisse objektive Qualitätsparameter	33
2.16.7.	Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter.....	35
2.17.	VDV Salzburg.....	37
2.17.1.	Leistungsumfang.....	37
2.17.2.	Prüfung auf Überkompensation	37
2.17.3.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2023	37
2.17.4.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	39
2.17.5.	Bonus-/Malus-System.....	40

2.17.6.	Messergebnisse objektive Qualitätsparameter	40
2.17.7.	Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter	42
2.18.	VDV Tirol	44
2.18.1.	Leistungsumfang	44
2.18.2.	Prüfung auf Überkompensation	44
2.18.3.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2023	44
2.18.4.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr	46
2.18.5.	Bonus-/Malus-System	47
2.18.6.	Messergebnisse objektive Qualitätsparameter	47
2.18.7.	Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter	50
2.19.	VDV Vorarlberg	52
2.19.1.	Leistungsumfang	52
2.19.2.	Prüfung auf Überkompensation	52
2.19.3.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2023	53
2.19.4.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr	54
2.19.5.	Bonus-/Malus-System	55
2.19.6.	Messergebnisse objektive Qualitätsparameter	55
2.19.7.	Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter	58
2.20.	VDV Steiermark	60
2.20.1.	Leistungsumfang	60
2.20.2.	Prüfung auf Überkompensation	60
2.20.3.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2023	61
2.20.4.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr	62
2.20.5.	Bonus-/Malus-System	63
2.20.6.	Messergebnisse objektive Qualitätsparameter	63
2.20.7.	Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter	66
2.21.	VDV Kärnten	68
2.21.1.	Leistungsumfang	68
2.21.2.	Prüfung auf Überkompensation	68
2.21.3.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2023	69
2.21.4.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr	70
2.21.5.	Bonus-/Malus-System	71
2.21.6.	Messergebnisse objektive Qualitätsparameter	71
2.21.7.	Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter	73
2.22.	VDV Fernverkehr	76
2.22.1.	Leistungsumfang	76
2.22.3.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2023	76
2.22.4.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr	78
2.22.5.	Bonus-/Malus-System	78
2.22.6.	Messergebnisse objektive Qualitätsparameter	78
2.22.7.	Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter	80

2.23.	Zusammenfassung ÖBB-PV AG.....	83
2.23.1.	Bestellte Leistungen ÖBB-PV AG	83
2.23.2.	Gesamtabgeltung ÖBB-PV AG	83
2.23.3.	Fahrgastzahlen ÖBB-PV AG	84
3.	VDV PRIVATBAHNEN	86
3.1.	Allgemeines	86
3.2.	Aktualisierung der VDV	86
3.3.	Wertsicherung	87
3.4.	Prüfung auf Überkompensation	87
3.5.	Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung	88
3.6.	Qualitätsmanagement	89
3.7.	Raaberbahn AG	93
3.7.1.	Leistungsumfang	93
3.7.2.	Prüfung auf Überkompensation	93
3.7.3.	Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung	94
3.7.4.	Qualitätsmanagement	94
3.7.5.	Fahrgastzahlen	98
3.8.	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (ZVB)	99
3.8.1.	Leistungsumfang	99
3.8.2.	Prüfung auf Überkompensation	99
3.8.3.	Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung	99
3.8.4.	Qualitätsmanagement	100
3.8.5.	Fahrgastzahlen	104
3.9.	Montafonerbahn (MBS)	105
3.9.1.	Leistungsumfang	105
3.9.2.	Prüfung auf Überkompensation	105
3.9.3.	Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung	106
3.9.4.	Qualitätsmanagement	106
3.9.5.	Fahrgastzahlen	110
3.10.	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)	111
3.10.1.	Leistungsumfang	111
3.10.2.	Prüfung auf Überkompensation	111
3.10.3.	Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung	112
3.10.4.	Qualitätsmanagement	112
3.10.5.	Fahrgastzahlen	116
3.11.	Zusammenfassung Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei den Privatbahnen	117
3.12.	Kofinanzierte Privatbahn-VDV	121
4.	ZUSAMMENFASSUNG	122
5.	Verzeichnisse	123
5.1.	Allgemeine Angaben	123
5.2.	Abkürzungsverzeichnis	124

5.3.	Abbildungsverzeichnis	126
5.4.	Tabellenverzeichnis	127
5.5.	Fahrzeugbeschreibungen	130
5.5.1.	Fahrzeugbeschreibungen ÖBB-PV AG.....	130
5.5.1.1.	Elektrotriebwagen	130
5.5.1.2.	Dieselttriebwagen	131
5.5.1.3.	Lokbespannte Reisezüge.....	132
5.5.2.	Fahrzeugbeschreibungen Privatbahnen	135
5.5.2.1.	Raaberbahn	135
5.5.2.2.	ZVB	135
5.5.2.3.	MBS	136
5.5.2.4.	GKB	136

0. EXECUTIVE SUMMARY

Zur Sicherstellung eines österreichweiten Grundangebots an gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) im Auftrag des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) Verkehrsdiensteverträge (VDV) mit der ÖBB-Personenverkehr AG (ÖBB-PV AG) und mit österreichischen Privatbahnen abgeschlossen. Diese VDV wurden als öffentliche Dienstleistungsaufträge nach den Bestimmungen der PSO-VO direkt vergeben.

Im Zuge der Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets war die Harmonisierung des bisher bestehenden dualen Bestellsystems im Schienenpersonenverkehr eine wesentliche Zielsetzung des BMIMI. Dabei sollte die SCHIG mbH als zentrale Beauftragungs- und Abwicklungsstelle für von Bund und Ländern zu finanzierende gemeinwirtschaftliche Schienenpersonenverkehrsleistungen agieren. Die SCHIG mbH wurde vom Bund beauftragt, für alle österreichischen Bundesländer ein zuvor vom Bund und dem jeweiligen Bundesland gemeinsam festgelegtes Gesamtangebot bei einem dazu geeigneten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu beauftragen und in weiterer Folge die Vertragsabwicklung durchzuführen.

Die VDV für Vorarlberg, Steiermark und Kärnten sind mit Fahrplanwechsel 2019 (Laufzeit bis Fahrplanwechsel 2029), jene für Salzburg, Oberösterreich, Tirol und für den Fernverkehr mit Fahrplanwechsel 2020 (Laufzeit bis Fahrplanwechsel 2030) in Kraft getreten. Der VDV für die Ostregion (Wien, Niederösterreich und Burgenland) läuft seit Fahrplanwechsel 2021 (Laufzeit bis Fahrplanwechsel 2030).

Bei den Privatbahnen zeigt sich folgendes Bild: Die SCHIG mbH hat VDV mit insgesamt vier Privatbahnen abgeschlossen: Der VDV mit der Montafonerbahn (MBS) wurde für die Fahrplanjahre 2020 bis 2029, der VDV mit der Zillertalbahn (ZVB) für die Fahrplanjahre 2021 bis 2023 (mit Verlängerungsoption bis 2025) und die VDV mit der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB) und Raaberbahn für die Fahrplanjahre 2021 bis 2030 abgeschlossen. Die VDV mit den Wiener Lokalbahn (WLB), der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH (NÖVOG), der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. (St&H), der Salzburger Lokalbahn (SLB) und Pinzgauer Lokalbahn (PLB), der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (IVB) und der Steiermarkbahn und Bus GmbH (StB) wurden aufgrund ihrer überwiegend regionalen Bedeutung von den Verkehrsorganisationsgesellschaften (VOG) abgeschlossen, der Bund leistet bei den durch die VOG abgeschlossenen VDV jeweils einen Finanzierungsbeitrag.

Im Jahr 2023 bestellte die SCHIG mbH rd. 106 Mio. Zugkm (Summe ÖBB-PV AG und Privatbahnen), wobei diese Summe das Grundangebot gemäß ÖPNRV-G 1999 und die jeweiligen Zusatzbestellungen der Länder umfasst. Weiters wurden rund 8 Mio. Zugkm (Besteller: Länder bzw. VOG) durch den Bund kofinanziert.

Die Überprüfung der tatsächlichen Leistungserbringung und der Leistungsqualität erfolgt auf Grundlage von automatischen Messungen mit Datenverarbeitung und wird ergänzt durch Erhebungen von geschultem Qualitätsprüfungspersonal. Die Verträge sehen ein umfassendes Qualitätsmanagement vor. Dies wird durch ein monetäres Anreizsystem komplettiert, um einen Ansporn für ein hohes Qualitätsniveau bei den erbrachten Leistungen zu setzen.

Für die in den VDV definierten Leistungsstörungen wurde der Abgeltungsbetrag entsprechend reduziert.

I. EINLEITUNG

Um den öffentlichen Schienenpersonenverkehr in allen Bundesländern in Österreich sicherzustellen, hat die SCHIG mbH mit der ÖBB-PV AG insgesamt acht VDV abgeschlossen. Die VDV für Vorarlberg, Steiermark und Kärnten sind mit Fahrplanwechsel 2019 in Kraft getreten. Seit Fahrplanwechsel 2020 sind weitere VDV für Oberösterreich, Salzburg, Tirol, und den Fernverkehr in Kraft. Der Vertrag für die Ostregion (Wien, Niederösterreich, Burgenland) läuft seit Fahrplanwechsel 2021.

Die VDV enthalten für jede Region die gesamten gemeinwirtschaftlichen Bestellungen der öffentlichen Hand. Dies inkludiert das bestellte Grundangebot durch den Bund wie auch die Zusatzbestellungen der jeweiligen Bundesländer.

Der Auftrag an die SCHIG mbH basiert auf der durch das BMIMI erlassenen 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 BMIMI 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 der ÖBB-PV AG und vier Privatbahnen abgeschlossen. Diese öffentlichen Dienstleistungsaufträge wurden im Wege einer 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.

Im Rahmen des gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrs existierten im Jahr 2023 insgesamt vier VDV mit Privatbahnen. Seitens der SCHIG mbH wurden VDV mit Raaberbahn, ZVB, MBS und GKB abgeschlossen. Die VDV mit WLB, NÖVOG, St&H, Salzburg AG (SLB und PLB), IVB (Stubaitalbahn) sowie StB wurden von den VOG abgeschlossen, der Bund trägt anteilige Kosten zur Erfüllung der VDV.

Damit wird österreichweit ein Gesamtangebot gemäß §§ 7 und 13 Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G 1999) für die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung sichergestellt.

Auf untenstehender Österreichkarte sind die seitens SCHIG mbH bestellten bzw. kofinanzierten Leistungen („Abwicklungspartnerin“) im Schienenpersonenverkehr dargestellt. Die Karte enthält ebenfalls Informationen bezüglich der Bevölkerungsdichte.

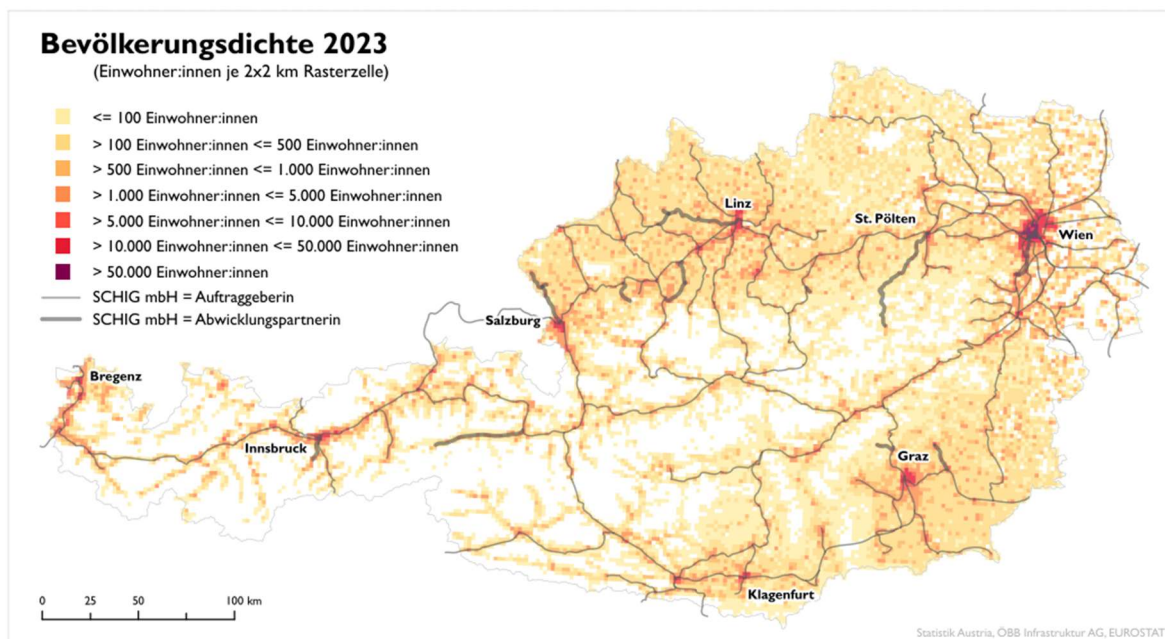


Abbildung I: Übersicht aller Strecken, auf denen gemeinwirtschaftliche Leistungen erbracht werden

2. VDV ÖBB-PV AG

2.1. Grundsätzliches

Die SCHIG mbH hat im Auftrag des BMIMI mit Gültigkeit ab 09.12.2018 drei öffentliche Dienstleistungsaufträge über die Bestellung von Schienenpersonenverkehrsleistungen in den Bundesländern Vorarlberg, Steiermark und Kärnten mit der ÖBB-PV AG abgeschlossen. Die entsprechenden Verträge für die Bundesländer Oberösterreich, Salzburg, Tirol und den Fernverkehr sind seit 15.12.2019 gültig. Der Vertrag für die Ostregion ist seit 13.12.2020 in Kraft. Vertragsgegenstand sind sowohl das vom Bund bestellte Grundangebot als auch das durch die Länder bestellte Zusatzangebot. Dieses gemeinsam bestellte Gesamtangebot wurde in enger Abstimmung zwischen BMIMI und SCHIG mbH auf Seite des Bundes und dem jeweiligen Land und der jeweiligen Verkehrsorganisationsgesellschaft (VOG) auf Seite der Länder definiert und gewünschte Regelungen wurden im VDV festgelegt. Die finanziellen Mittel werden an die SCHIG mbH übermittelt, die dann als alleinige Vertragspartnerin die Leistungsbestellung beim EVU durchführt. Die finanziellen Verpflichtungen von Land und Bund sind in der „Finanzierungs- und Kooperationsvereinbarung“ geregelt, die abwicklungsrelevanten Themen zwischen VOG und SCHIG mbH dagegen in der „Zusammenarbeits- und Abwicklungsvereinbarung“.

2.2. Vertragsaufbau VDV

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 den Anlagen enthalten.

Die bestellten Zugfahrten sind in den entsprechenden Anlagen verzeichnet. Die Zugfahrten werden anhand folgender Eckdaten beschrieben:

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

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

- Den Aufwand der zu erbringenden Verkehrsleistungen,
- im Falle von Nettoverträgen abzüglich der beim EVU verbleibenden Einnahmen aus den Tarifentgelten und anderer Einnahmen,
- abzüglich aller quantifizierbaren finanziellen Auswirkungen auf die betroffenen Netze des EVU, die über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des EVU hinausgehen,
- Netzeffekte aus sonstigen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen Dritter gemäß § 9 ÖPNRV-G 1999,
- zuzüglich einer angemessenen Kapitalrendite,
- abzüglich eines allfälligen Abschlagsbetrages als Wirtschaftlichkeitsanreiz.

2.3. Leistungsumfang

Mit den VDV, welche zwischen SCHIG mbH und ÖBB-PV AG abgeschlossen wurden, werden Leistungen des Schienenpersonennah- (SPNV) und -fernverkehrs (SPFV) bestellt. Die bestellten Leistungsinhalte je bestellte Zugfahrt (u.a. befahrene Strecke, Verkehrstage, einzusetzende Fahrzeuge, Verkehrshalte) sind im Leistungsverzeichnis definiert.

Ebenso ist die Summe der zu leistenden Zugbegleiter:innen-Fahrstunden vereinbart. Der VDV unterscheidet hinsichtlich des Zugbegleitpersonals zwischen folgenden drei Personalkategorien:

- Zugbegleiter:innen (Zub)
- Service- und Kontrollpersonal
- Sicherheitspersonal

Zugbegleitpersonal ist jedenfalls auf Fahrzeugen einzusetzen, welche nicht für den personallosen Betrieb (0:0 Betrieb) ausgerüstet sind. Hierfür muss das Personal über die erforderlichen Kenntnisse, Ausbildungen und Berechtigungen verfügen. Darüber hinaus erfüllen Mitarbeiter:innen der Kategorie Zugbegleiter:in alle Aufgaben der anderen zwei Personalkategorien.

Service- und Kontrollpersonal hat in erster Linie Aufgaben der Fahrgastbetreuung sowie der Fahrscheinkontrolle und Einnahmensicherung wahrzunehmen, als auch (im Rahmen seiner Aufgaben) für die Sicherheit der Fahrgäste zu sorgen.

Das Sicherheitspersonal ist nicht berechtigt, Fahrscheinkontrollen durchzuführen und hat hauptsächlich einen reibungslosen Betriebsablauf durch Wahrung von Sicherheit und Ordnung im Zug zu gewährleisten.

2.4. Prüfung auf Überkompensation

Die SCHIG mbH beauftragt bei einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft eine Prüfung der Angemessenheit der Ausgleichsleistungen gemäß VO (EG) 1370/2007. Diese Prüfung wird nicht nur, wie in der VO (EG) 1370/2007 vorgesehen, generell für die Vertragslaufzeit, sondern einmalig ex ante für die Urkalkulation des ersten Vertragsjahres sowie nach jedem Jahresabschluss ex post durchgeführt. Die Ex-ante-Prüfergebnisse sind für die VDV Ostregion, Oberösterreich, Salzburg, Tirol, Vorarlberg, Steiermark, Kärnten und Fernverkehr vorhanden.

Zum Zeitpunkt der Berichtserstellung liegen noch keine Ex-post-Prüfergebnisse für die Geschäftsjahre ab 2018 vor.

Die VDV Oberösterreich, Salzburg, Tirol und Vorarlberg sind jeweils als Bruttovertrag ausgestaltet, wodurch der Auftraggeber, im Konkreten die jeweilige Verkehrsorganisationsgesellschaft, das Risiko der Tarifeinnahmen zu tragen hat. Der von der SCHIG mbH als Auftraggeberin an das EVU zu entrichtende Abgeltungsbetrag ergibt sich aus einer Urkalkulation und berücksichtigt folgende ex ante ermittelte Größen:

1. Den Aufwand je Zugkilometer der gemäß § 4 VDV zu erbringenden Leistungen multipliziert mit den zu erbringenden Fahrplankilometerleistungen gemäß Anlage 3a,
2. abzüglich aller positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des Netzes entstehen, das im Rahmen der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrieben wird,
3. unter Berücksichtigung von Netzeffekten aus sonstigen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen Dritter gemäß § 9 ÖPNRV-G 1999 gemäß Anlage 10 oder sonstigen kommerziellen Tätigkeiten, welche das beauftragte EVU als Unternehmen erbringt,
4. zuzüglich einer Kapitalrendite gemäß Anlage 6,
5. abzüglich eines allfälligen Abschlagsbetrages als Wirtschaftlichkeitsanreiz.

Die VDV Ostregion, Steiermark, Kärnten und Fernverkehr sind hingegen jeweils als Nettovertrag ausgestaltet, wodurch der Auftragnehmer das Risiko der Tarifeinnahmen zu tragen hat. Der von der SCHIG mbH als Auftraggeberin an das EVU zu entrichtende Abgeltungsbetrag ergibt sich aus der Urkalkulation und berücksichtigt dabei folgende ex ante ermittelte Größen:

1. Den Aufwand je Zugkilometer der gemäß § 4 VDV zu erbringenden Leistungen multipliziert mit den zu erbringenden Fahrplankilometerleistungen gemäß Anlage 3a,

2. abzüglich aller positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des Netzes entstehen, das im Rahmen der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrieben wird, abzüglich allfälliger beim EVU verbleibender Einnahmen aus Tarifentgelten oder aller anderen Einnahmen, die in Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erzielt werden,
3. unter Berücksichtigung von Netzeffekten aus sonstigen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen Dritter gemäß § 9 ÖPNRV-G 1999 gemäß Anlage 10 oder sonstigen kommerziellen Tätigkeiten, welche das beauftragte EVU als Unternehmen erbringt,
4. zuzüglich einer Kapitalrendite gemäß Anlage 6,
5. abzüglich eines allfälligen Abschlagsbetrages als Wirtschaftlichkeitsanreiz.

2.5. Wertsicherung

Der Verkehrsdienstvertrag sieht in § 59 die Wertsicherung der Abgeltungsbeträge vor. Die Indizes für die Wertsicherung beziehen sich auf den vereinbarten Kostensatz je Leistungseinheit. Die Wertsicherung je Aufwandsanteil ist in den Anlagen 5a definiert. Für folgende Aufwandsanteile ist gem. Anlage 5a eine Wertsicherung vorgesehen: Strukturkosten, Infrastrukturbenutzungsentgelt, Kapitalrendite, Fahrzeugkomponente, Energie (Strom, Diesel), Personalkosten, Verschubkosten, Materialkosten, Sachkosten, Tarifkomponenten.

2.6. Leistungsentgelt

Die bestellten Leistungen werden in Zugkilometern gemessen und abgegolten. Die Summe der Abgeltung wird gemäß folgender Formel berechnet:

$$\text{Abgeltung [EUR]} = \text{Bestellung [Zugkm]} \times \text{Entgelt [EUR/Zugkm]}$$

2.7. Unterbeauftragung

Eine Unterbeauftragung (zur Erbringung von bei der ÖBB-PV AG beauftragten Leistungen durch einen Subauftragnehmer) ist gemäß § 62 nur nach vorheriger schriftlicher Zustimmung durch die SCHIG mbH und bei einem Ausmaß von maximal 20 % der gesamten beauftragten Verkehrsleistung erlaubt. Diese ist zu erteilen, wenn dem Auftraggeber keine negativen Konsequenzen entstehen oder sonstige schwerwiegende Gründe dem entgegenstehen.

Ausgenommen von der Verpflichtung zur Einholung einer Zustimmung sind Schienenersatzverkehrsleistungen gemäß § 10.

2.8. Leistungsstörungen (Definition)

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 Zug nicht bis zum Ziel geführt, 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 auf dem Streckenabschnitt zwischen dem vorherigen und dem nachfolgenden planmäßigen Halt ebenfalls als ausgefallen.

- **Übermäßige Verspätung**

Sehr stark verspätete Züge über dem Schwellenwert von 60 Minuten im NV und 120 Minuten im FV gelten als ausgefallen.

- **Zu frühe Abfahrt / unerlaubtes Vorsprungfahren**

Fährt ein Zug vor der planmäßigen Abfahrtszeit ab, so gilt die Zugfahrt bis zum nachfolgenden planmäßigen Halt als ausgefallen. Zum Ausgleich von Messungenauigkeiten bei der Feststellung der vorzeitigen Abfahrt wurde für jeden Zughalt des Vertragsgebietes eine Messtoleranz vereinbart. Diese Toleranz beträgt entweder 0 Sekunden, 60 Sekunden oder 120 Sekunden je Messpunkt und ist in der Anlage 27 festgehalten.

- **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. einer geringeren Kapazität erbrachten Leistungen reduziert. Gleiches gilt für fehlende Wagen. Die Messung der „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH.

- Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-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 vorrangig auf diesen Streckenabschnitten eingesetzt werden, um den Fahrscheinverkauf sicherzustellen. Wird auf den genannten 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 in den Fahrzeugen bei den Qualitätsprüfungen angerechnet. Die im Rahmen der QM-Stichprobenerhebungen festgestellten Leistungsabweichungen „nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden“ werden in Bezug auf die gesamte jährliche Bestellleistung hochgerechnet.

Für die Berechnung der als ausgefallen gewerteten Zugbegleiter:innen-Fahrstunden wurde Folgendes vereinbart:

Es wird ein hinreichend großer Stichprobenumfang (pro Jahr) zur Beurteilung des Leistungsausfalls von Zugbegleitpersonal gezogen, um eine hohe Aussagesicherheit für die Hochrechnung auf die bestellten Zub-Fahrstunden zu haben.

Pro Jahr werden mindestens 250 Stichproben mit Zugbegleitpersonal pro VDV gezogen. Liegt die Stichprobenanzahl unter 250, wird die Berechnung des Ausfalls in Prozent (auf zwei 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-Stundenanzahl gemäß Anlage 3b herangezogen.
5. Bei Erreichen der vereinbarten Stichprobenanzahl von mindestens 250 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.

2.9. Schienenersatzverkehr (Definition)

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 in diesen Fällen die Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs vorgesehen und rechtlich vorgeschrieben. Werden Züge im Schienenersatzverkehr oder als Ersatzzugleistung geführt, gilt der Zug nicht als ausgefallen im Sinne der Bestimmungen bezüglich der Zugausfälle.

Der Abgeltungsbetrag wird für diese Leistungen um einen Abschlag reduziert. Grundlage der Abrechnung eines Schienenersatzverkehrs sind die bestellten Zugkm-Leistungen. Ein erbrachter Schienenersatzverkehrs-km (Zugkm) wird zu meist mit 80 % des Abgeltungsbetrages für Zugkilometer abgegolten.

Schienenersatzverkehrsleistungen, für die keine entsprechenden Betriebsstörungsmeldungen oder vergleichbare Dokumente des Infrastrukturbetreibers vorgelegt werden können, werden als ausgefallene Zugleistungen gewertet und nicht abgegolten.

2.10. Messung der Leistungsstörungen

Wesentliche Parameter der Leistungserbringung werden automatisiert mit der von der SCHIG mbH implementierten Leistungs- und Abrechnungsdatenbank mittels von der ÖBB-Infrastruktur AG zur Verfügung gestellter Betriebsdaten gemessen. 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 der SCHIG mbH permanent von der ÖBB-Infrastruktur AG generierte UIC-Meldungen 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 steht ein eigener Server zur Verfügung.

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

Hinsichtlich ausgefallener Züge wird unterstellt, dass Züge, die nicht gemessen wurden, von denen also keine Ist Daten vorhanden sind, 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 eine 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
- Parameter zur Messung der Abweichenden Zugbildung

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 wird.

Es werden dabei auch vertragskonforme Abweichungen von der Sollleistung berücksichtigt, die nicht zu einem Abzug führen (Schienenersatzverkehre und Ersatzzüge). Mit diesen wird, auch wenn zur ursprünglichen Sollleistung keine Istdaten vorhanden sind, eine vertragskonforme Verkehrsbedienungsleistung berechnet.

Messungen anhand von Stichproben

Die Präsenz von Zugbegleitpersonal wird 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 gesamte bestellte Leistung hochgerechnet.

2.11. Pönalen

Im Hinblick auf die große Bedeutung der beauftragten Leistungen, insbesondere im Hinblick auf das öffentliche Interesse an einer vertragskonformen Leistungserbringung, wurden Vertragsstrafen in den VDV vereinbart. Soweit nicht anders festgelegt, sind die vereinbarten Vertragsstrafen von einem Verschulden des EVU unabhängig. Ausgenommen ist die Nichterbringung der pönalisierten Leistung infolge von höherer Gewalt, für die keine Pönale anfällt.

2.12. Qualitätsmanagement

Im Rahmen des Abschlusses der VDV zwischen SCHIG mbH und ÖBB-PV AG erfolgte auch die Implementierung eines Qualitätsmanagements. Zielsetzung ist die Steigerung der Qualitätsniveaus der bestellten Leistungen. Dafür wurden zahlreiche Qualitätsparameter festgelegt, 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 von der SCHIG mbH implementierten Abrechnungsdatenbank bewertet oder von geschultem Qualitätsprüfpersonal erhoben. Dadurch wird die laufende Messung und Überwachung der pünktlichen Abwicklung des Zugverkehrs ermöglicht. Die subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität wird mittels standardisierter Fragebögen bei umfangreichen Kundenbefragungen dreimal jährlich erhoben.

Daneben wurden Stichproben gezogen, bei denen geschultes Personal Zugfahrten auf die Einhaltung der Qualitätsstandards hin geprüft hat. Vereinbarungsgemäß waren im Jahr 2023 pro VDV im Vertragsgebiet zumindest 350 Stichproben zu ziehen, wobei 250 dieser Stichproben bei mit Zugbegleitpersonal besetzten Zügen zu ziehen waren. Dieser Stichprobenumfang stellt eine repräsentative Stichprobenmenge für die Gesamtheit der bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen, wie auch für die mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzten Zugfahrten, sicher.

Die Auswahl der Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, erfolgt durch die SCHIG mbH. 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. Die Checklisten werden von den Prüferinnen und Prüfern digital auf einem Tablet ausgefüllt und nach Beendigung der Prüfungen direkt in eine QM-Datenbank, auf die beide Vertragspartner:innen Zugriff haben,

hochgeladen. Dieser Hochladevorgang ist auch die Information an die EVU über die stattgefundene Prüfung.

Eine Begleitung der Prüfungen durch eigenes Personal der ÖBB-PV AG ist grundsätzlich nicht vorgesehen.

Ebenfalls Teil des objektiven QM ist das Beschwerdemanagement. Die Beschwerden der Kundinnen und Kunden werden in jährlichen Reports an die SCHIG mbH übermittelt. Ein Großteil betrifft Mitarbeiter:innen, Sicherheit, Verspätungen und Fahrzeugzustand.

Die subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität wird mittels standardisierter Fragebögen bei umfangreichen Kundenbefragungen erhoben.

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 unzureichender Qualität wird ein Malus in Abzug gebracht. Wurden Qualitätsziele übererfüllt, wird ein zusätzlicher Bonus ausbezahlt. Dabei sind jene Parameter stärker gewichtet, die auch aus Sicht der Fahrgäste von größerer Bedeutung sind.

2.13. Objektive und subjektive Qualitätsparameter – Zielwerte und Gewichtung

Folgende Gewichtungen und Zielwerte der objektiven Qualitätsparameter wurden zwischen den Vertragsparteien festgelegt:

Parameter	Gewichtung	Zielfeld		Bonus/Malus	
		Untergrenze	Obergrenze	Untergrenze (max. Malus)	Obergrenze (max. Bonus)
Pünktlichkeit Minutenverfahren NV	55,0%	33-52 sek	29-46 sek	108-124 sek	0 sek
Pünktlichkeit Minutenverfahren FV	50,0%	225 sek	132 sek	271 sek	0 sek
Anschlusserrreichung VDV FV	5,0%	82,5%	84,5%	76,5%	100,0%
Sauberkeit VDV NV	10,0%	96,5%	97,5%	85,0%	100,0%
Sauberkeit VDV FV	10,0%	94,0%	96,0%	85,0%	100,0%
Schadensfreiheit VDV NV	10,0%	95,5%	98,0%	85,0%	100,0%
Schadensfreiheit VDV FV	10,0%	95,0%	98,0%	85,0%	100,0%
Fahrgastinformation Regelfall VDV NV	10,0%	95,0%	98,0%	85,0%	100,0%
Fahrgastinformation Regelfall VDV FV	10,0%	95,0%	98,0%	85,0%	100,0%
Fahrgastinformation Abweichungsfall VDV NV	10,0%	95,0%	98,0%	85,0%	100,0%
Fahrgastinformation Abweichungsfall VDV FV	10,0%	95,0%	98,0%	85,0%	100,0%
Beschwerdemanagement VDV NV	5,0%	95,0%	98,0%	85,0%	100,0%
Beschwerdemanagement VDV FV	5,0%	95,0%	98,0%	85,0%	100,0%

Tabelle I: objektive Qualitätsparameter

Mit dem Fahrplanjahr 2021/22 erfolgte eine Umstellung der prozentuellen Messung des Parameters Pünktlichkeit auf Minutenpünktlichkeit. Aufgrund der Einheitlichkeit bzw. Vergleichbarkeit wird im gegenständlichen Bericht der Parameter Pünktlichkeit weiterhin in Prozenten dargestellt. Zu beachten ist, dass für die Berechnung des monetären QM-Ergebnisses in jeder VDV-Region das erreichte Ergebnis im Minutenpünktlichkeitsverfahren herangezogen wird. Bei diesem wird die Durchschnittsverspätung pro Zug in Sekunden gemessen.

Neben den objektiv gemessenen Qualitätsparametern wird die Bewertung der Fahrgäste systematisch zudem durch ein unabhängiges Institut abgefragt. Durch diese Befragungen werden die subjektiven Qualitätsparameter gemessen. Dazu werden jährlich in drei Wellen Reisende mittels standardisierter Fragebögen 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. 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.

Parameter	Gewichtung	Zielfeld		Bonus/Malus	
		Untergrenze	Obergrenze	Untergrenze (max. Malus)	Obergrenze (max. Bonus)
Pünktlichkeit	20 %	1,7	1,5	2,2	1
Anschlusserrreichung Bahn-Bahn	10 %	2	1,8	2,5	1,3
Sauberkeit der Züge	10 %	2	1,8	2,5	1,3
Sicherheit	10 %	2	1,8	2,2	1,2
Zugpersonal	10 %	2	1,8	2,5	1,3
Information im Regelfall	10 %	1,7	1,5	2,2	1
Information bei Unregelmäßigkeit	25 %	2,4	2,2	2,9	1,8
Vertrieb	5 %	2,2	1,9	2,7	1,4

Tabelle 2: subjektive Qualitätsparameter

2.14. Arbeitsgruppe Qualität

Die SCHIG mbH hat pro Verkehrsdienstvertrag eine Arbeitsgruppe Qualität eingerichtet, die mindestens einmal jährlich tagt und in der mit dem jeweiligen Land, der jeweiligen VOG und der ÖBB-PV AG aktuelle Themenstellungen aus dem Qualitätsmanagement wie Pünktlichkeit, Sauberkeit der Züge und Bewertung von Zugbegleitpersonal bearbeitet werden. Im Berichtszeitraum wurde zumindest eine Sitzung je Verkehrsdienstvertrag abgehalten.

2.15. VDV Ostregion

2.15.1. Leistungsumfang

In Summe wurde in Abstimmung mit dem BMIMI und den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland eine Leistungsmenge von 42.823.297 Zugkm bestellt (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen).

Für die Streckenabschnitte Unterretzbach – Znojmo (rd. 74.800 Zugkm), Bernhardsthal Grenze – Břeclav (rd. 58.500 Zugkm) und Gmünd Grenze – České Velenice (rd. 7.200 Zugkm) erfolgte eine Unterbeauftragung an das tschechische EVU Česke Drahy, a.s. (CD). Für die Streckenabschnitte Neusiedl am See – Staatsgrenze nächst Pamhagen (rd. 597.700 Zugkm), Loipersbach/Schattendorf Grenze – Sopron – Harka Staatsgrenze (rd. 143.400 Zugkm) und Staatsgrenze nächst Pamhagen – Fertőszentmiklós (rd. 52.100 Zugkm) erfolgte eine Unterbeauftragung an die Raaberbahn. Für die Streckenabschnitte Marchegg Grenze – Devínska Nová Ves (rd. 44.800 Zugkm) und Kittsee Grenze – Bratislava Petržalka (rd. 36.800 Zugkm) erfolgte eine Unterbeauftragung an Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK). Die Unterbeauftragung an die MAV-START erfolgte für den Streckenabschnitt Nickelsdorf Grenze – Hegyeshalom (rd. 46.200 Zugkm).

Laut VDV Ostregion sind zur Sicherstellung des Fahrgastservices mindestens 424.692 Fahrstunden zu leisten. Diese verteilen sich auf folgende Personalkategorien:

Personalkategorie	Anzahl Einsatzstunden p.a.
Zugbegleiter:innen	206.211 Stunden
Service- und Kontrollpersonal	169.981 Stunden
Sicherheitspersonal	48.500 Stunden

Tabelle 3: Übersicht der Anzahl zu leistender Zugpersonal-Einsatzstunden VDV Ostregion

2.15.2. Prüfung auf Überkompensation

Der zwischen der SCHIG mbH und der ÖBB-PV AG abgeschlossene VDV legt fest, dass die von der SCHIG mbH an die ÖBB-PV AG gemäß den Bestimmungen dieses VDV zu leistenden Abgeltungsbeträge einer grundlegenden Ex-ante-Prüfung unterzogen werden. Die hierfür zugrundeliegende Berechnungsmethodik und zu prüfenden Werte sind in den Anlagen des VDV definiert.

Im Jahr 2024 wurde der Bericht der von der SCHIG mbH beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft über die Prüfung der Ex-ante-Kalkulation des Jahres 2020 für den VDV Ostregion vorgelegt. Der darüber erstellte schriftliche Bericht hält folgende Ergebnisse fest:

- Die der Ex-ante-Kalkulation zugrunde gelegten Leistungsmengen entsprechen in einzelnen Positionen nicht den beauftragten Leistungen des Jahres 2020. Die Differenz wurde abgerechnet.
- Die ermittelten Abgeltungsbeträge entsprechen in einzelnen Positionen nicht dem im VDV festgelegten Berechnungsmodell. Der Umgang mit den sich daraus ergebenden geringfügigen Abweichungen ist zwischen der ÖBB-PV AG und der SCHIG mbH final abgestimmt und abgerechnet.
- Die Abgeltungsbeträge entsprechen den Anforderungen des Anhangs der PSO-VO.
- Es liegt keine Übertragung der Abgeltungsbeträge in einen anderen Tätigkeitsbereich der ÖBB-PV AG vor.
- Die Ex-post-Überprüfung ist zum Zeitpunkt der Berichtslegung im Gange.

2.15.3. Messergebnisse Leistungsstörungen 2023

Die Leistungsstörungen für das Jahr 2023 wurden nach den oben beschriebenen Messmethoden ermittelt. Es wurden dabei folgende Leistungsabweichungen identifiziert:

Ausgefallene Leistungen

Vom 11.12.2022 bis 09.12.2023 sind 431.772 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 1,01 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2023. Der gemäß § 50 VDV festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen in Höhe von 0,3 % wurde somit überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 303.302 Zugkm. Da das Fahrplanjahr 2023 eine Laufzeit von 11.12.2022 bis 09.12.2023 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2022 und 2023) um Rumpfwerte. Die ausgefallenen Zugkilometer werden folgend als Graphik und als Tabelle dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich identisch.

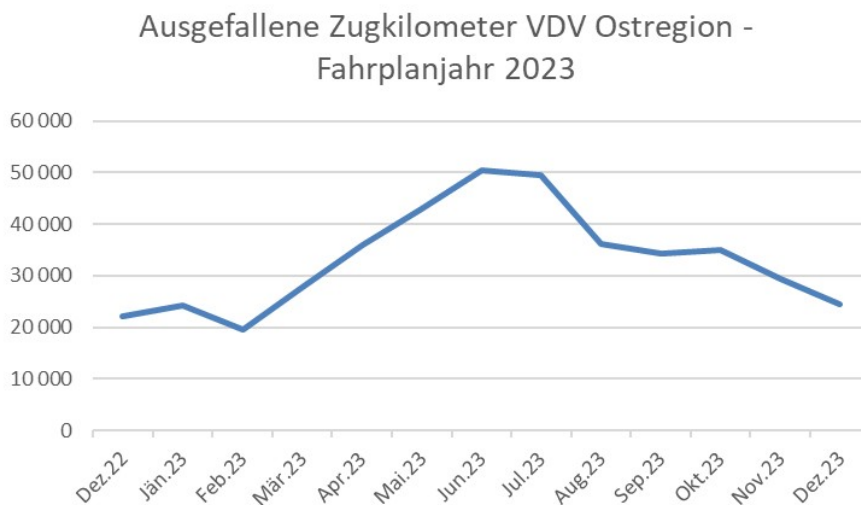


Abbildung 2: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Ostregion (Graphik)

Monat	Zugausfälle
Dez.22	22 060,767
Jän.23	24 207,553
Feb.23	19 635,201
Mär.23	27 713,779
Apr.23	35 845,646
Mai.23	43 048,902
Jun.23	50 374,612
Jul.23	49 566,897
Aug.23	36 199,318
Sep.23	34 336,469
Okt.23	34 925,044
Nov.23	29 445,850
Dez.23	24 412,007

Tabelle 4: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Ostregion (Tabelle)

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Die entsprechenden Berechnungen sind zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht abgeschlossen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurden insgesamt vier Stunden als nicht erbracht festgestellt. Das sind 1,7 % der überprüften Zugbegleiter:innen-Fahrstunden. Der festgestellte Anteil an nicht erbrachten

zugbezogenen Einsatzstunden wird zu den geprüften zugbezogenen Einsatzstunden ins Verhältnis gesetzt und auf die bestellte Jahresleistung hochgerechnet. Insgesamt wurden somit 715 Zugbegleiter:innen Fahrstunden zum Abzug gebracht.

2.15.4. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

Die mit Schienenersatzverkehr (SEV) erbrachten Leistungen gelten gemäß § 51 als vertragskonform erbrachte Leistungen, wobei der Abgeltungsbetrag für diese Leistungen um einen Abschlag von 20 % bzw. 40 % (Stadtgebiet Wien) verringert wird. Der im Wiener Stadtgebiet angesetzte doppelte Abschlag liegt darin begründet, dass der SEV durch innerstädtisch verkehrende öffentliche Verkehrsmittel erbracht wird.

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

Bestellte Leistung VDV Ostregion [km]	42.823.297
Davon im SEV erbracht [km]	1.621.062
Anteil SEV an bestellter Leistung	3,79 %

Tabelle 5: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Ostregion

2.15.5. Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 3,0 % des Vertragswerts abzüglich des Infrastrukturbenützungsentgelts, wovon 70 % den objektiven und 30 % den subjektiven Kriterien zugeschrieben werden. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Im Jahr 2023 ergab sich im VDV Ostregion insgesamt ein Bonus für das Qualitätssystem in Höhe von 3,8 % des maximal möglichen Bonusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.15.6. Messergebnisse objektive Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2023 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu drei Minuten

nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2023 auf 96,0 % (Vergleichswert 2022: 96,9 %). Der massive Einbruch der Pünktlichkeitswerte im Dezember 2023 war die Folge starker Schneefälle.

Folgend wird die Entwicklung der Pünktlichkeit im Fahrplanjahr 2023 graphisch und tabellarisch dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

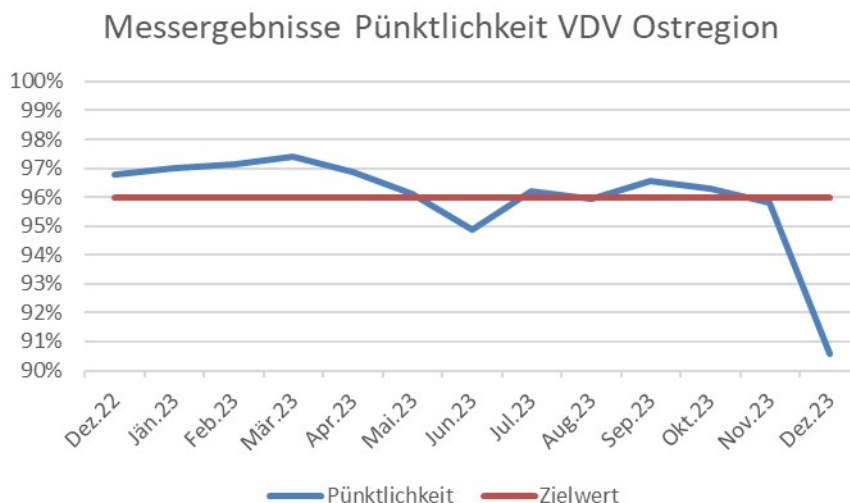


Abbildung 3: Pünktlichkeit VDV Ostregion (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit	Zielwert
Dez.22	96,78%	96%
Jän.23	97,02%	96%
Feb.23	97,12%	96%
Mär.23	97,40%	96%
Apr.23	96,88%	96%
Mai.23	96,11%	96%
Jun.23	94,88%	96%
Jul.23	96,19%	96%
Aug.23	95,95%	96%
Sep.23	96,55%	96%
Okt.23	96,28%	96%
Nov.23	95,79%	96%
Dez.23	90,59%	96%

Tabelle 6: Pünktlichkeit VDV Ostregion (Tabelle)

Die Parameter Sauberkeit, Schadensfreiheit und Fahrgastinformation werden in Form von Stichprobenkontrollen durch geschultes Personal während der Zugfahrten erhoben.

Insgesamt wurde im Jahr 2023 eine Gesamtstichprobe im Umfang von 509 Ziehungen erreicht. 291 davon wurden in mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzten Zügen gezogen. Es handelte sich also bei 57,17 % aller geprüften Zugfahrten um mit Zugbegleitpersonal besetzte Züge.

Folgend werden die objektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2023 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

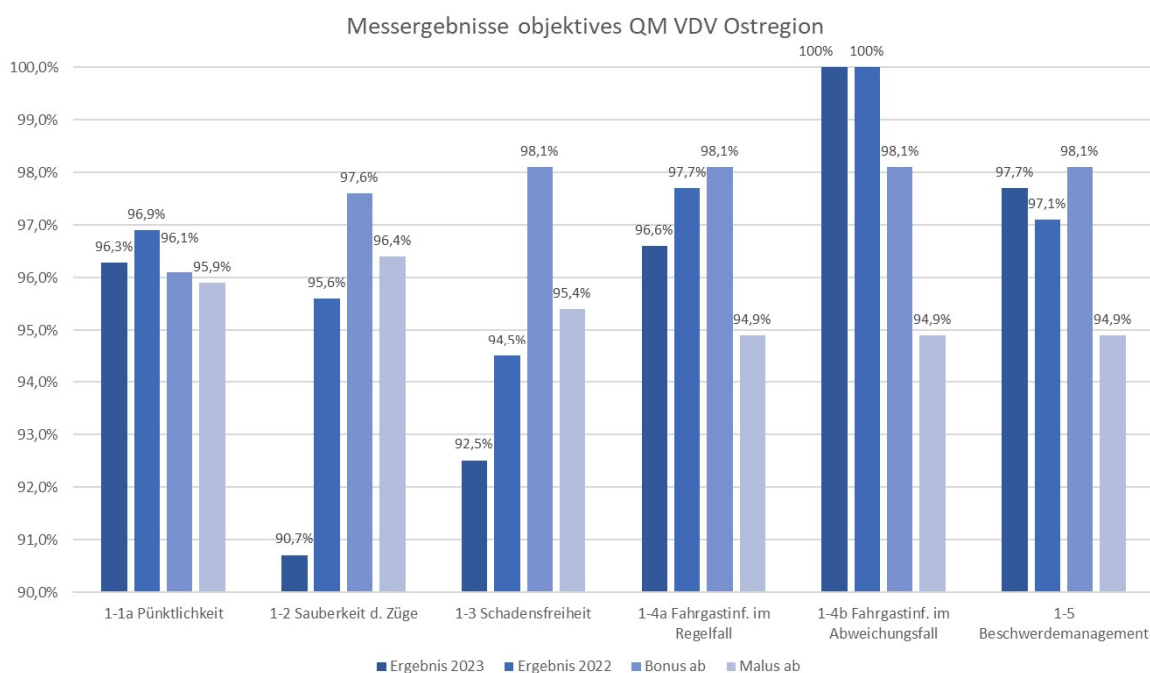


Abbildung 4: Messergebnisse objektives QM VDV Ostregion (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
I-1a Pünktlichkeit	96,3%	96,9%	96,1%	95,9%
I-2 Sauberkeit d. Züge	90,7%	95,6%	97,6%	96,4%
I-3 Schadensfreiheit	92,5%	94,5%	98,1%	95,4%
I-4a Fahrgastinf. im Regelfall	96,6%	97,7%	98,1%	94,9%
I-4b Fahrgastinf. im Abweichungsfall	100%	100%	98,1%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	97,7%	97,1%	98,1%	94,9%

Tabelle 7: Messergebnisse objektives QM VDV Ostregion (Tabelle)

Beim objektiven Qualitätsparameter Fahrgastinformation im Abweichungsfall wurde genauso wie im vorherigen Fahrplanjahr 2022 ein Ergebnis von 100 % erzielt. Beim objektiven Qualitätsparameter

Beschwerdemanagement konnte das Ergebnis im Fahrplanjahr 2023 gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 verbessert werden. Bei allen anderen objektiven Qualitätskriterien haben sich die Werte gegenüber dem Vergleichsjahr verschlechtert. Ein Bonus konnte im Fahrplanjahr 2023 für die Qualitätsparameter Pünktlichkeit und Fahrgastinformation im Abweichungsfall erzielt werden. Bei den Qualitätskriterien Sauberkeit der Züge und Schadensfreiheit wurde ein Malus erzielt. Bei allen weiteren objektiven Qualitätskriterien konnte weder ein Bonus noch ein Malus erzielt werden.

2.15.7. Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter

Die Erhebung der subjektiven Qualitätsparameter erfolgte durch ein von der SCHIG mbH beauftragtes unabhängiges Unternehmen. Die Erhebung erfolgte im Schulnotensystem. Folgend werden die subjektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2023 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

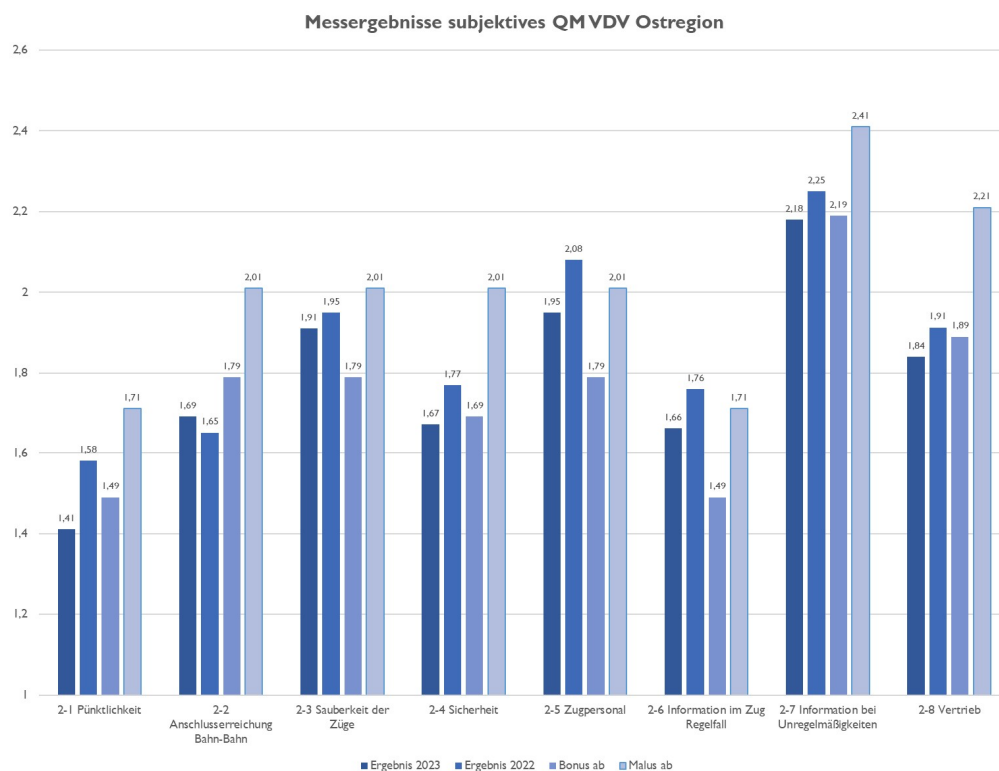


Abbildung 5: Messergebnisse subjektives QM VDV Ostregion (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,41	1,58	1,49	1,71
2-2 Anschlussreichung Bahn-Bahn	1,69	1,65	1,79	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,91	1,95	1,79	2,01
2-4 Sicherheit	1,67	1,77	1,69	2,01
2-5 Zugpersonal	1,95	2,08	1,79	2,01
2-6 Information im Zug Regelfall	1,66	1,76	1,49	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten	2,18	2,25	2,19	2,41
2-8 Vertrieb	1,84	1,91	1,89	2,21

Tabelle 8: Messergebnisse subjektives QM VDV Ostregion (Tabelle)

Hinsichtlich der Qualitätskriterien Pünktlichkeit und Vertrieb konnte ein Bonus erzielt werden. Alle weiteren subjektiven Qualitätskriterien befinden sich weder im Bonus- noch im Malusbereich. Insgesamt ergaben die subjektiven Qualitätskriterien einen Bonus. Im Vergleich zum Vertragsjahr 2022 haben sich die Ergebnisse bezüglich beinahe aller subjektiven Qualitätskriterien bis auf das subjektive Qualitätskriterium Anschlussreichung Bahn-Bahn, welches sich gegenüber dem Vergleichsjahr verschlechtert hat, verbessert.

2.16. VDV Oberösterreich

2.16.1. Leistungsumfang

In Summe wurde in Abstimmung mit dem BMIMI und dem Land Oberösterreich eine Leistungsmenge von 11.904.973 Zugkm bestellt (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen).

Laut VDV Oberösterreich sind zur Sicherstellung des Fahrgastservices mindestens 101.846 Fahrstunden zu leisten. Diese verteilen sich auf folgende Personalkategorien:

Personalkategorie	Anzahl Einsatzstunden p.a.
Zugbegleiter:innen	41.133 Stunden
Service- und Kontrollpersonal	47.738 Stunden
Sicherheitspersonal	12.975 Stunden

Tabelle 9: Übersicht der Anzahl zu leistender Zugbegleitpersonal-Einsatzstunden VDV Oberösterreich

2.16.2. Prüfung auf Überkompensation

Der zwischen der SCHIG mbH und der ÖBB-PV AG abgeschlossene VDV legt fest, dass die von der SCHIG mbH an die ÖBB-PV AG gemäß den Bestimmungen dieses VDV zu leistenden Abgeltungsbeträge einer grundlegenden Ex-ante-Prüfung unterzogen werden. Die hierfür zugrundeliegende Berechnungsmethodik und die zu prüfenden Werte sind in den Anlagen des VDV definiert.

Im Jahr 2024 wurde der Bericht der von der SCHIG mbH beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft über die Prüfung der Ex-ante-Kalkulation des Jahres 2020 für den VDV Oberösterreich vorgelegt. Der darüber erstellte schriftliche Bericht hält folgende Ergebnisse fest:

- Die der Ex-ante Kalkulation zugrunde gelegten Leistungsmengen entsprechen in einzelnen Positionen nicht den beauftragten Leistungen des Jahres 2020. Die Differenz wurde abgerechnet.
- Die ermittelten Abgeltungsbeträge entsprechen in einzelnen Positionen nicht dem im VDV festgelegten Berechnungsmodell. Der Umgang mit den sich daraus ergebenden geringfügigen Abweichungen ist zwischen der ÖBB-PV AG und der SCHIG mbH final abgestimmt und abgerechnet.
- Die Abgeltungsbeträge entsprechen den Anforderungen des Anhangs der PSO-VO.
- Es liegt keine Übertragung der Abgeltungsbeträge in einen anderen Tätigkeitsbereich der ÖBB-PV AG vor.
- Die Ex-post-Überprüfung ist zum Zeitpunkt der Berichtslegung im Gange.

2.16.3. Messergebnisse Leistungsstörungen 2023

Ausgefallene Leistungen

Vom 11.12.2022 bis 09.12.2023 sind 80.278 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 0,67 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2023. Der gemäß § 50 VDV festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen in Höhe von 0,1 % wurde somit überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 68.373 Zugkm. Da das Fahrplanjahr 2023 eine Laufzeit von 11.12.2022 bis 09.12.2023 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2022 und 2023) um Rumpfwerte.

Die ausgefallenen Zugkilometer werden folgend als Graphik und als Tabelle dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich identisch.



Abbildung 6: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Oberösterreich (Graphik)

Monat	Zugausfälle
Dez.22	7 488
Jän.23	1 296
Feb.23	3 874
Mär.23	6 385
Apr.23	2 776
Mai.23	3 428
Jun.23	4 834
Jul.23	9 890
Aug.23	7 772
Sep.23	10 726
Okt.23	2 871
Nov.23	5 226
Dez.23	13 712

Tabelle 10: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Oberösterreich (Tabelle)

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Die entsprechenden Berechnungen sind zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht abgeschlossen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurden insgesamt sechs Stunden als nicht erbracht festgestellt. Das sind 2,6 % der überprüften Zugbeleiter:innen-Fahrstunden. Der festgestellte Anteil an nicht erbrachten zugbezogenen Einsatzstunden wird ins Verhältnis gesetzt zu den geprüften zugbezogenen Einsatzstunden und auf die bestellte Jahresleistung hochgerechnet. Insgesamt wurden somit 2.648 Zugbegleiter:innen-Fahrstunden zum Abzug gebracht.

2.16.4. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

Die mit Schienenersatzverkehr (SEV) erbrachten Leistungen gelten gemäß § 51 als vertragskonform erbrachte Leistungen, wobei der Abgeltungsbetrag für diese Leistungen um einen Abschlag von 20 % (planmäßiger SEV) bzw. 5 % (unplanmäßiger SEV) verringert wird.

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

Bestellte Leistung VDV Oberösterreich 2023 [km]	11.904.973
Davon im SEV erbracht [km]	443.789
Anteil SEV an bestellter Leistung	4,98 %

Tabelle 11: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Oberösterreich

2.16.5. Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 1,88 % des Vertragswerts abzüglich des Anteils für Infrastrukturbenützungsentgelt, wovon 70 % den objektiven und 30 % den subjektiven Kriterien zugeschrieben werden. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Es ergibt sich insgesamt ein Malus für das Qualitätssystem in Höhe von - 7,02 % des maximal möglichen Malusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.16.6. Messergebnisse objektive Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2023 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu drei Minuten (Minutenverfahren) nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2023 auf 94,3 % (Vergleichswert 2022: 95,4 %). Der massive Einbruch der Pünktlichkeitswerte im Dezember 2023 war die Folge starker Schneefälle.

Folgend wird die Entwicklung der Pünktlichkeit im Fahrplanjahr 2023 graphisch und tabellarisch dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.



Tabelle 12: Pünktlichkeit VDV Oberösterreich (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit	Zielwert
Dez.22	94,07%	95,5%
Jän.23	96,60%	95,5%
Feb.23	96,11%	95,5%
Mär.23	96,79%	95,5%
Apr.23	95,58%	95,5%
Mai.23	95,76%	95,5%
Jun.23	94,46%	95,5%
Jul.23	93,91%	95,5%
Aug.23	95,10%	95,5%
Sep.23	93,22%	95,5%
Okt.23	95,45%	95,5%
Nov.23	95,04%	95,5%
Dez.23	83,60%	95,5%

Tabelle 13: Pünktlichkeit VDV Oberösterreich (Tabelle)

Die Parameter Sauberkeit, Schadensfreiheit und Fahrgastinformation werden in Form von Stichprobenkontrollen durch geschultes Personal während der Zugfahrten erhoben.

Insgesamt wurde im Jahr 2023 eine Gesamtstichprobe im Umfang von 531 Stichprobenziehungen erreicht. 275 Stichproben wurden in mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzten Zügen gezogen. Es handelte sich also bei 51,79 % um mit Zugbegleitpersonal besetzte Züge. Folgend werden die objektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2023 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

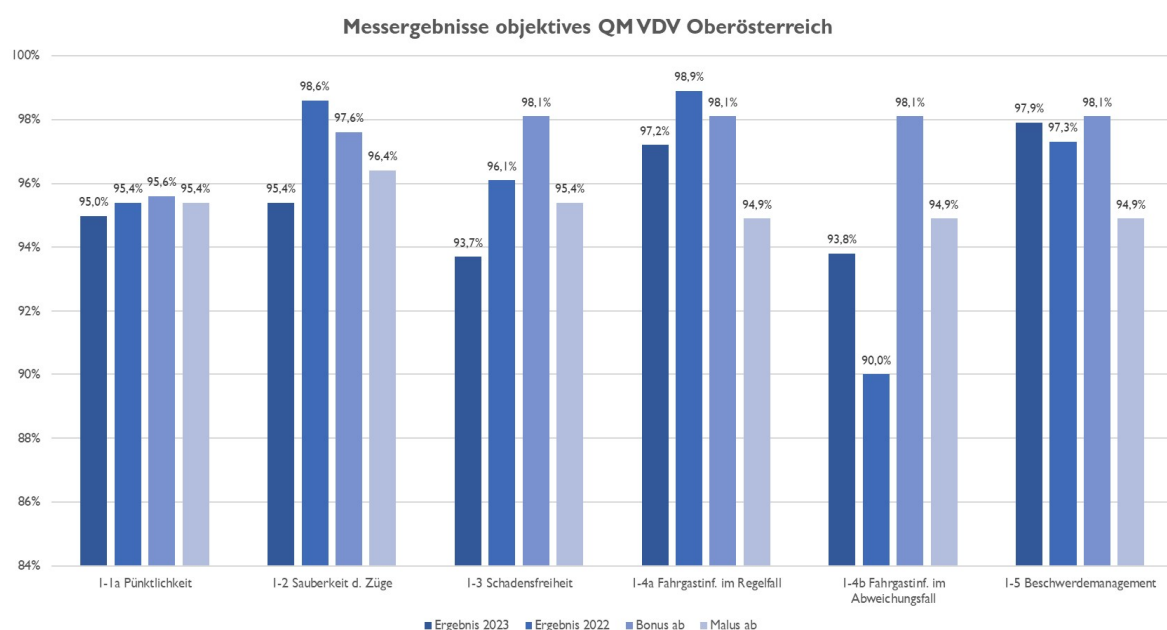


Abbildung 7: Messergebnisse objektives QM VDV Oberösterreich (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
I-1a Pünktlichkeit	95,0%	95,4%	95,6%	95,4%
I-2 Sauberkeit d. Züge	95,4%	98,6%	97,6%	96,4%
I-3 Schadensfreiheit	93,7%	96,1%	98,1%	95,4%
I-4a Fahrgastinf. im Regelfall	97,2%	98,9%	98,1%	94,9%
I-4b Fahrgastinf. im Abweichungsfall	93,8%	90,0%	98,1%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	97,9%	97,3%	98,1%	94,9%

Tabelle I 4: Messergebnisse objektives QM VDV Oberösterreich (Tabelle)

Hinsichtlich der objektiven Qualitätskriterien Pünktlichkeit, Sauberkeit der Züge, Schadensfreiheit und Fahrgastinformation im Abweichungsfall wurde ein Malus erzielt. Die weiteren objektiven Qualitätskriterien befinden sich im Toleranzbereich, d.h. es wurde weder ein Bonus noch ein Malus erzielt. Bis auf die objektiven Qualitätskriterien Fahrgastinformation im Abweichungsfall und Beschwerdemanagement (Verbesserung gegenüber Fahrplanjahr 2022) haben sich die Ergebnisse im Fahrplanjahr 2023 gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 bezüglich der objektiven Qualitätsparameter verschlechtert.

2.16.7. Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter

Die Erhebung der subjektiven Qualitätsparameter erfolgte durch ein von der SCHIG mbH beauftragtes unabhängiges Unternehmen. Die Erhebung erfolgte im Schulnotensystem. Folgend werden die subjektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2023 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

Messergebnisse subjektives QM VDV Oberösterreich

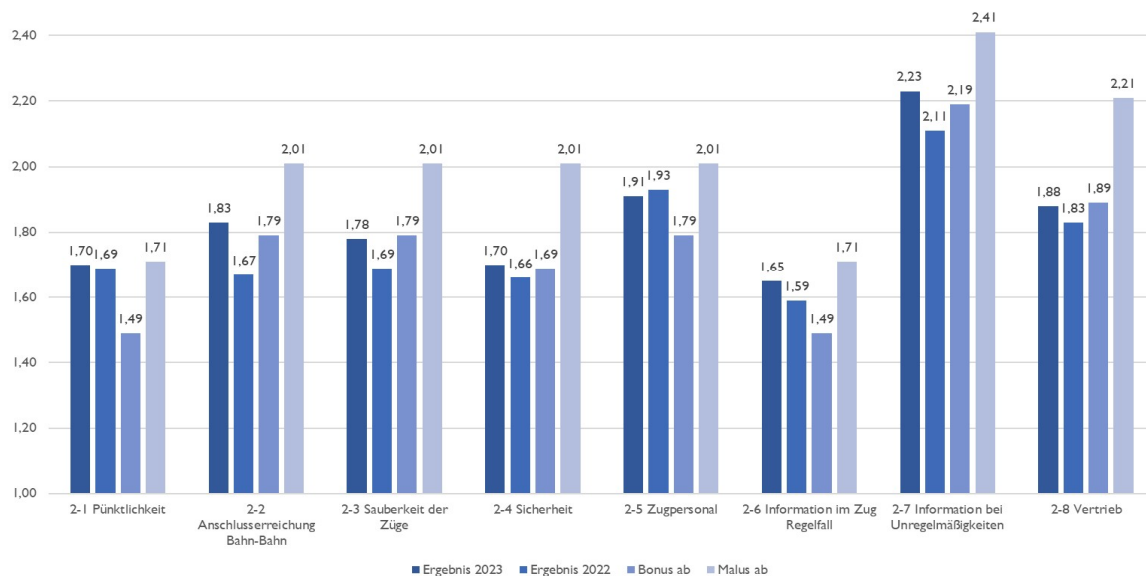


Abbildung 8: Messergebnisse subjektives QM VDV Oberösterreich (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,70	1,69	1,49	1,71
2-2 Anschlusserrreichung Bahn-Bahn	1,83	1,67	1,79	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,78	1,69	1,79	2,01
2-4 Sicherheit	1,70	1,66	1,69	2,01
2-5 Zugpersonal	1,91	1,93	1,79	2,01
2-6 Information im Zug Regelfall	1,65	1,59	1,49	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten	2,23	2,11	2,19	2,41
2-8 Vertrieb	1,88	1,83	1,89	2,21

Tabelle 15: Messergebnisse subjektives QM VDV Oberösterreich (Tabelle)

Im Fahrplanjahr 2023 haben sich die Messergebnisse bezüglich des subjektiven QM im Verhältnis zum Fahrplanjahr 2022 bis auf das Qualitätskriterium Zugpersonal verschlechtert. Ein Bonus konnte für das Qualitätskriterium Vertrieb erzielt werden. Alle weiteren subjektiven Qualitätskriterien befinden sich im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Malus erzielt werden konnte.

2.17. VDV Salzburg

2.17.1. Leistungsumfang

In Summe wurde in Abstimmung mit dem BMIMI und dem Land Salzburg eine Leistungsmenge von 4.354.298 Zugkm bestellt (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen).

Laut VDV Salzburg sind zur Sicherstellung des Fahrgastservices mindestens 67.462 Fahrstunden zu leisten. Diese verteilen sich auf folgende Personalkategorien:

Personalkategorie	Anzahl Einsatzstunden p.a.
Zugbegleiter:innen	53.270 Stunden
Service- und Kontrollpersonal	8.003 Stunden
Sicherheitspersonal	6.189 Stunden

Tabelle 16: Übersicht der Anzahl zu leistender Zugbegleitpersonal-Einsatzstunden Salzburg

2.17.2. Prüfung auf Überkompensation

Der zwischen der SCHIG mbH und der ÖBB-PV AG abgeschlossene VDV legt fest, dass die von der SCHIG mbH an die ÖBB-PV AG gemäß den Bestimmungen dieses VDV zu leistenden Abgeltungsbeträge einer grundlegenden Ex-ante-Prüfung unterzogen werden. Die hierfür zugrundeliegende Berechnungsmethodik und die zu prüfenden Werte sind in den Anlagen des VDV definiert.

Im Jahr 2024 wurde der Bericht der von der SCHIG mbH beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft über die Prüfung der Ex-ante-Kalkulation des Jahres 2020 für den VDV Salzburg vorgelegt. Der darüber erstellte schriftliche Bericht hält folgende Ergebnisse fest:

- Die der Ex-ante-Kalkulation zugrunde gelegten Leistungsmengen entsprechen in einzelnen Positionen nicht den beauftragten Leistungen des Jahres 2020. Die Differenz wurde abgerechnet.
- Die ermittelten Abgeltungsbeträge entsprechen dem im VDV festgelegten Berechnungsmodell sowie den Anforderungen des Anhangs der PSO-VO.
- Es liegt keine Übertragung der Abgeltungsbeträge in einen anderen Tätigkeitsbereich der ÖBB-PV AG vor.
- Die Ex-post-Überprüfung ist zum Zeitpunkt der Berichtslegung im Gange.

2.17.3. Messergebnisse Leistungsstörungen 2023

Die Leistungsstörungen für das Jahr 2023 wurden nach den oben beschriebenen Messmethoden ermittelt. Es wurden dabei folgende Leistungsabweichungen identifiziert:

Ausgefallene Leistungen

Vom 11.12.2022 bis 09.12.2023 sind 37.616 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 0,86 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2023. Der gemäß § 50 VDV festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen in Höhe von 0,1 % wurde somit deutlich überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 33.262 Zugkm. Da das Fahrplanjahr 2023 eine Laufzeit von 11.12.2022 bis 09.12.2023 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2022 und 2023) um Rumpfwerte.

Die ausgefallenen Zugkilometer werden folgend als Graphik und als Tabelle dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich identisch.

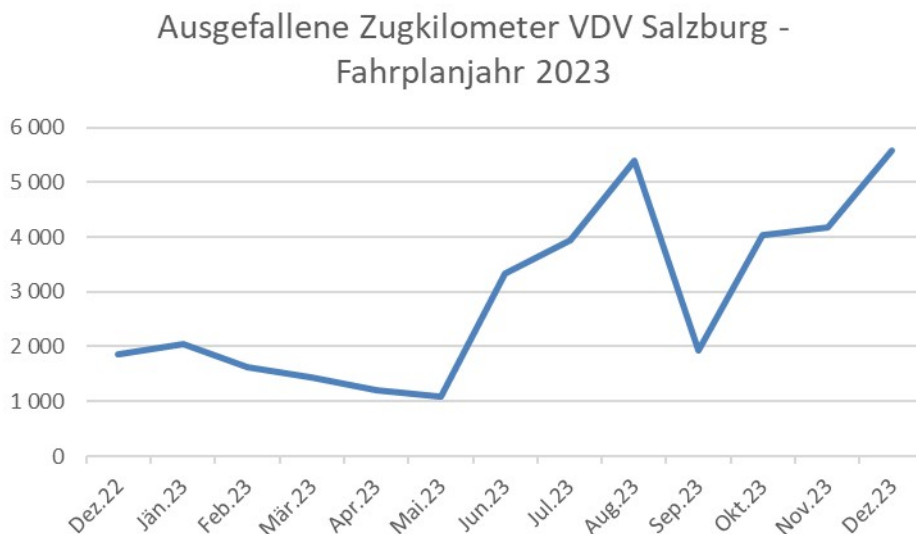


Abbildung 9: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Salzburg (Graphik)

Monat	Zugausfälle
-------	-------------

Dez.22	1 852
Jän.23	2 052
Feb.23	1 614
Mär.23	1 439
Apr.23	1 202
Mai.23	1 083
Jun.23	3 339
Jul.23	3 931
Aug.23	5 394
Sep.23	1 924
Okt.23	4 037
Nov.23	4 180
Dez.23	5 569

Tabelle 17: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Salzburg (Tabelle)

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Die entsprechenden Berechnungen sind zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht abgeschlossen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurden 3 Stunden als nicht erbracht festgestellt. Das sind 1,1 % der überprüften Zugbegleiter:innen-Fahrstunden. Der festgestellte Anteil an nicht erbrachten zugbezogenen Einsatzstunden wird ins Verhältnis gesetzt zu den geprüften zugbezogenen Einsatzstunden und auf die bestellte Jahresleistung hochgerechnet. Insgesamt wurden somit 675 Zugbegleiter:innen-Fahrstunden zum Abzug gebracht.

2.17.4. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

Die mit Schienenersatzverkehr (SEV) erbrachten Leistungen gelten gemäß § 51 als vertragskonform erbrachte Leistungen, wobei der Abgeltungsbetrag für diese Leistungen um einen Abschlag von 20 % (planmäßiger SEV) bzw. 5 % (unplanmäßiger SEV) verringert wird.

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

Bestellte Leistung VDV Salzburg 2023 [km]	4.354.298
--	------------------

Davon im SEV erbracht [km]	62.650
Anteil SEV an bestellter Leistung	1,44 %

Tabelle 18: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Salzburg

2.17.5. Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 1,7 % des Vertragswerts abzüglich des Anteils für Infrastrukturbenützungsentgelt, wovon 70 % den objektiven und 30 % den subjektiven Kriterien zugeschrieben werden. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Es ergibt sich insgesamt ein Bonus für das Qualitätssystem in Höhe von 0,6 % des maximal möglichen Bonusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.17.6. Messergebnisse objektive Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2023 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu drei Minuten (Minutenverfahren) nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2023 auf 94,9 % (Vergleichswert 2022: 95,2 %). Der massive Einbruch der Pünktlichkeitswerte im Dezember 2023 war die Folge starker Schneefälle.

Folgend wird die Entwicklung der Pünktlichkeit im Fahrplanjahr 2023 graphisch und tabellarisch dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

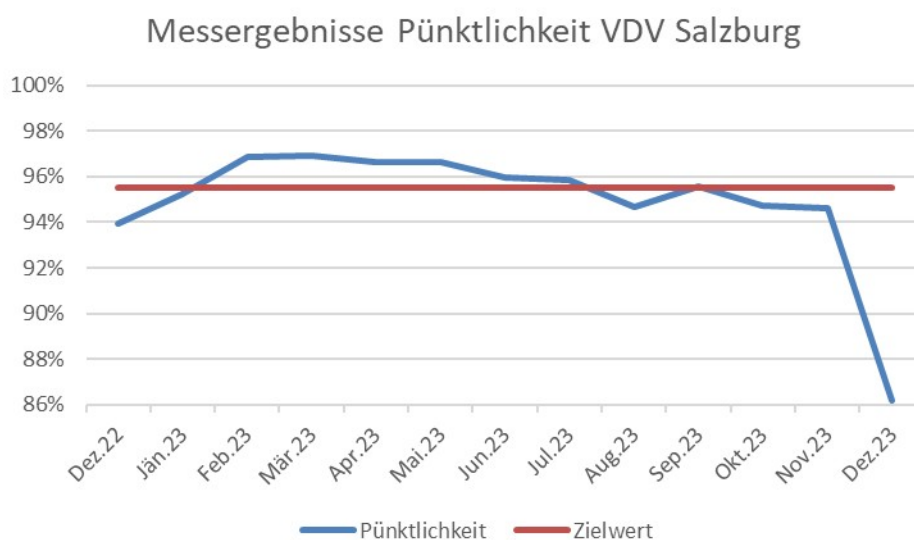


Abbildung 10: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Salzburg 2023 (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit	Zielwert
Dez.22	93,94%	95,5%
Jän.23	95,23%	95,5%
Feb.23	96,87%	95,5%
Mär.23	96,92%	95,5%
Apr.23	96,66%	95,5%
Mai.23	96,63%	95,5%
Jun.23	95,95%	95,5%
Jul.23	95,85%	95,5%
Aug.23	94,68%	95,5%
Sep.23	95,55%	95,5%
Okt.23	94,75%	95,5%
Nov.23	94,63%	95,5%
Dez.23	86,20%	95,5%

Tabelle I 9: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Salzburg 2023 (Tabelle)

Die Parameter Sauberkeit, Schadensfreiheit und Fahrgastinformation werden in Form von Stichprobenkontrollen durch geschultes Personal während der Zugfahrten erhoben.

Insgesamt wurde im Jahr 2023 eine Gesamtstichprobe im Umfang von 381 Stichprobenziehungen erreicht. 309 Stichproben wurden in mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzten Zügen gezogen. Es handelte sich also bei 81,10 % um mit Zugbegleitpersonal besetzte Züge. Folgend werden die objektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2023 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

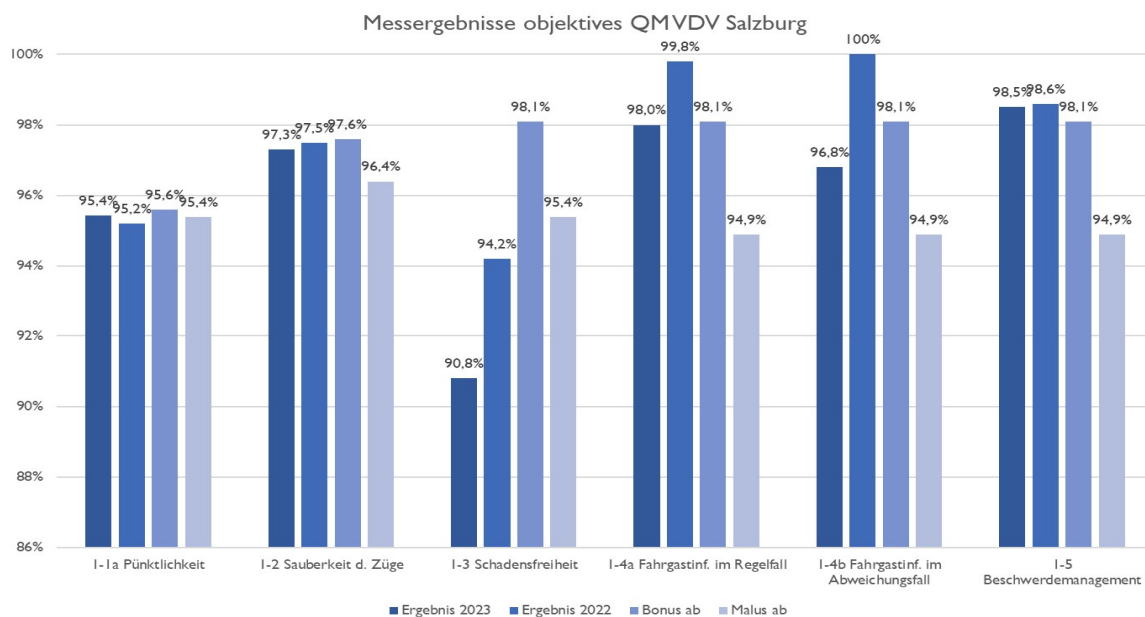


Abbildung 11 Messergebnisse objektives QM VDV Salzburg (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
I-1a Pünktlichkeit	95,4%	95,2%	95,6%	95,4%
I-2 Sauberkeit d. Züge	97,3%	97,5%	97,6%	96,4%
I-3 Schadensfreiheit	90,8%	94,2%	98,1%	95,4%
I-4a Fahrgastinf. im Regelfall	98,0%	99,8%	98,1%	94,9%
I-4b Fahrgastinf. im Abweichungsfall	96,8%	100%	98,1%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	98,5%	98,6%	98,1%	94,9%

Tabelle 20: Messergebnisse objektives QM VDV Salzburg (Tabelle)

Die Ergebnisse bezüglich des objektiven Qualitätsparameters Pünktlichkeit haben sich im Fahrplanjahr 2023 gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 verbessert. Alle weiteren objektiven Qualitätsparameter haben sich gegenüber dem vorangegangenen Fahrplanjahr verschlechtert.

Hinsichtlich des objektiven Qualitätsparameters Beschwerdemanagement wurde ein Bonus, hinsichtlich der objektiven Qualitätskriterien Pünktlichkeit und Schadensfreiheit ein Malus erzielt. Das Ergebnis für alle weiteren objektiven Qualitätskriterien befindet sich im Toleranzbereich, d.h. es wurde weder ein Bonus noch ein Malus erzielt.

2.17.7. Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter

Die Erhebung der subjektiven Qualitätsparameter erfolgte durch ein von der SCHIG mbH beauftragtes unabhängiges Unternehmen. Die Erhebung erfolgte im Schulnotensystem. Folgend werden

die subjektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2023 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

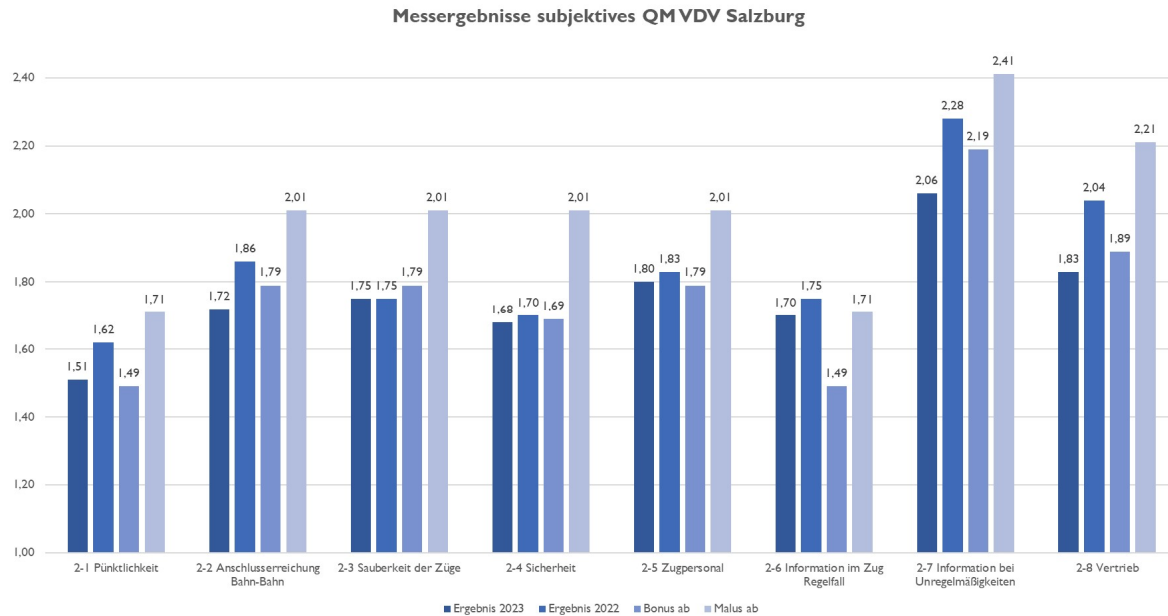


Abbildung 12: Messergebnisse subjektives QM VDV Salzburg (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,51	1,62	1,49	1,71
2-2 Anschlussreichung Bahn-Bahn	1,72	1,86	1,79	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,75	1,75	1,79	2,01
2-4 Sicherheit	1,68	1,70	1,69	2,01
2-5 Zugpersonal	1,80	1,83	1,79	2,01
2-6 Information im Zug Regelfall	1,70	1,75	1,49	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten	2,06	2,28	2,19	2,41
2-8 Vertrieb	1,83	2,04	1,89	2,21

Messergebnisse subjektives QM VDV Salzburg (Tabelle)

Im Fahrplanjahr 2023 haben sich gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 die Werte hinsichtlich beinahe aller subjektiven Qualitätsparameter verbessert, außer für das subjektive Qualitätskriterium Sauberkeit der Züge, für welches gegenüber dem vorherigen Fahrplanjahr ein gleichbleibender Wert erzielt werden konnte. Hinsichtlich des subjektiven Qualitätskriteriums Sauberkeit der Züge wurde ein Bonus, hinsichtlich des subjektiven Qualitätskriteriums Information im Zug Regelfall ein Malus erzielt. Alle weiteren subjektiven Qualitätskriterien befinden sich im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Malus erzielt wurde.

2.18. VDV Tirol

2.18.1. Leistungsumfang

In Summe wurde in Abstimmung mit dem BMIMI und dem Land Tirol eine Leistungsmenge von 8.463.499 Zugkm bestellt (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen).

Laut VDV Tirol sind zur Sicherstellung des Fahrgastservices mindestens 102.070 Fahrstunden zu leisten. Diese verteilen sich auf folgende Personalkategorien:

Personalkategorie	Anzahl Einsatzstunden p.a.
Zugbegleiter:innen	26.123 Stunden
Service- und Kontrollpersonal	61.047 Stunden
Sicherheitspersonal	14.900 Stunden

Tabelle 21: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugbegleitpersonal-Einsatzstunden VDV Tirol

2.18.2. Prüfung auf Überkompensation

Der zwischen der SCHIG mbH und der ÖBB-PV AG abgeschlossene VDV legt fest, dass die von der SCHIG mbH an die ÖBB-PV AG gemäß den Bestimmungen dieses VDV zu leistenden Abgeltungsbeträge einer grundlegenden Ex-ante Prüfung unterzogen werden. Die hierfür zugrundeliegende Berechnungsmethodik und zu prüfenden Werte sind in den Anlagen des VDV definiert.

Im Jahr 2024 wurde der Bericht der von der SCHIG mbH beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft über die Prüfung der Ex-ante-Kalkulation des Jahres 2020 für den VDV Tirol vorgelegt. Der darüber erstellte schriftliche Bericht hält folgende Ergebnisse fest:

- Die der Ex-ante-Kalkulation zugrunde gelegten Leistungsmengen entsprechen den beauftragten Leistungen des Jahres 2020.
- Die ermittelten Abgeltungsbeträge entsprechen dem im VDV festgelegten Berechnungsmodell sowie den Anforderungen des Anhangs der PSO-VO.
- Es liegt keine Übertragung der Abgeltungsbeträge in einen anderen Tätigkeitsbereich der ÖBB-PV AG vor.
- Die Ex-post-Überprüfung ist zum Zeitpunkt der Berichtslegung im Gange.

2.18.3. Messergebnisse Leistungsstörungen 2023

Die Leistungsstörungen für das Jahr 2023 wurden nach den oben beschriebenen Messmethoden ermittelt. Es wurden dabei folgende Leistungsabweichungen identifiziert:

Ausgefallene Leistungen

Vom 11.12.2022 bis 09.12.2023 sind 29.116 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 0,34 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2023. Der gemäß § 50 VDV festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen in Höhe von 0,1 % wurde somit überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 20.653 Zugkm.

Da das Fahrplanjahr 2023 eine Laufzeit von 11.12.2022 bis 09.12.2023 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2022 und 2023) um Rumpfwerte.

Die ausgefallenen Zugkilometer werden folgend als Graphik und als Tabelle dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich identisch.

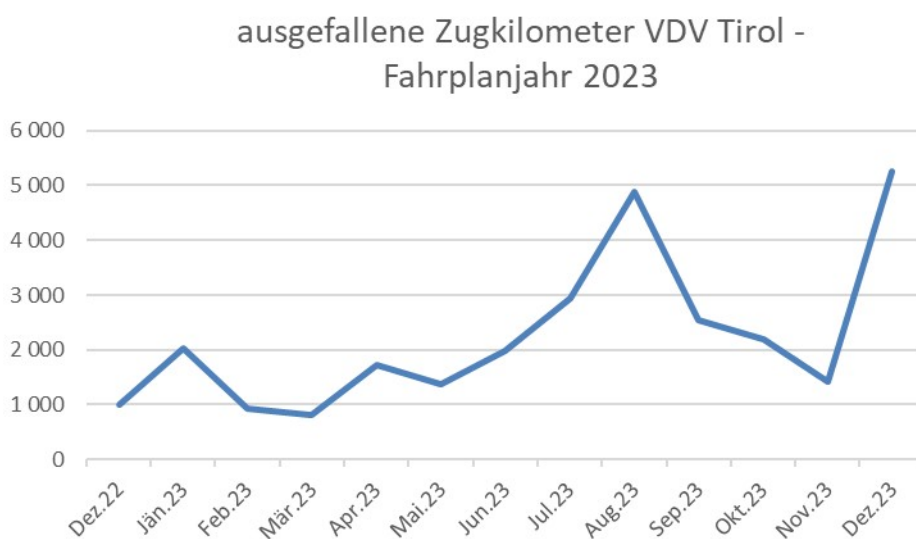


Abbildung 13: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Tirol (Graphik)

Monat	Zugausfälle
Dez.22	1 009
Jän.23	2 032
Feb.23	939
Mär.23	822
Apr.23	1 728
Mai.23	1 380
Jun.23	1 987
Jul.23	2 948
Aug.23	4 874
Sep.23	2 533
Okt.23	2 186
Nov.23	1 431
Dez.23	5 248

Tabelle 22: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Tirol (Tabelle)

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Die entsprechenden Berechnungen sind zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht abgeschlossen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurden rund 3 Stunden als nicht erbracht festgestellt. Das sind 2,22 % der überprüften Zugbegleiter:innen-Fahrstunden. Der festgestellte Anteil an nicht erbrachten zugbezogenen Einsatzstunden wird ins Verhältnis gesetzt zu den geprüften zugbezogenen Einsatzstunden und auf die bestellte Jahresleistung hochgerechnet. Insgesamt wurden somit 2246 Zugbegleiter:innen Fahrstunden zum Abzug gebracht.

2.18.4. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

Die mit Schienenersatzverkehr (SEV) erbrachten Leistungen gelten gemäß § 51 als vertragskonform erbrachte Leistungen, wobei der Abgeltungsbetrag für diese Leistungen um einen Abschlag von 20 % verringert wird.

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

Bestellte Leistung VDV Tirol [km]	8.463.499
Davon im SEV erbracht [km]	124.316
Anteil SEV an bestellter Leistung	1,47 %

Tabelle 23: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Tirol

2.18.5. Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 1,33 % des Vertragswerts abzüglich des Anteils für Infrastrukturbenützungsentgelt, wovon 70 % den objektiven und 30 % den subjektiven Kriterien zugeschrieben werden. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Es ergibt sich insgesamt ein Malus für das Qualitätssystem in Höhe von - 0,24 % des maximal möglichen Malusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.18.6. Messergebnisse objektive Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2023 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu drei Minuten (Minutenverfahren) nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2023 auf 97,1 % (Vergleichswert 2022 97,1%). Der massive Einbruch der Pünktlichkeitswerte im Dezember 2023 war die Folge starker Schneefälle.

Folgend wird die Entwicklung der Pünktlichkeit im Fahrplanjahr 2023 graphisch und tabellarisch dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

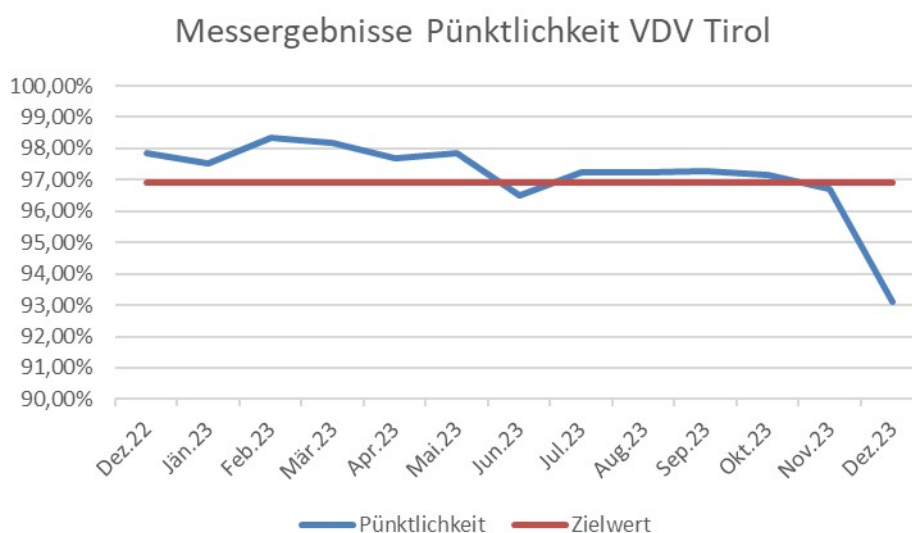


Abbildung 14: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Tirol 2023 (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit	Zielwert
Dez.22	97,87%	96,9%
Jän.23	97,54%	96,9%
Feb.23	98,34%	96,9%
Mär.23	98,17%	96,9%
Apr.23	97,67%	96,9%
Mai.23	97,85%	96,9%
Jun.23	96,52%	96,9%
Jul.23	97,23%	96,9%
Aug.23	97,24%	96,9%
Sep.23	97,27%	96,9%
Okt.23	97,18%	96,9%
Nov.23	96,71%	96,9%
Dez.23	93,11%	96,9%

Tabelle 24: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Tirol 2023 (Tabelle)

Die Parameter Sauberkeit, Schadensfreiheit und Fahrgastinformation werden in Form von Stichprobenkontrollen durch geschultes Personal während der Zugfahrten erhoben.

Insgesamt wurde im Jahr 2023 eine Gesamtstichprobe im Umfang von 574 Stichprobenziehungen erreicht. 297 Stichproben wurden in mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzten Zügen gezogen. Es handelte sich also bei 51,74 % aller geprüften Zugfahrten um mit Zugbegleitpersonal besetzte Züge. Folgend werden die objektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2023 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

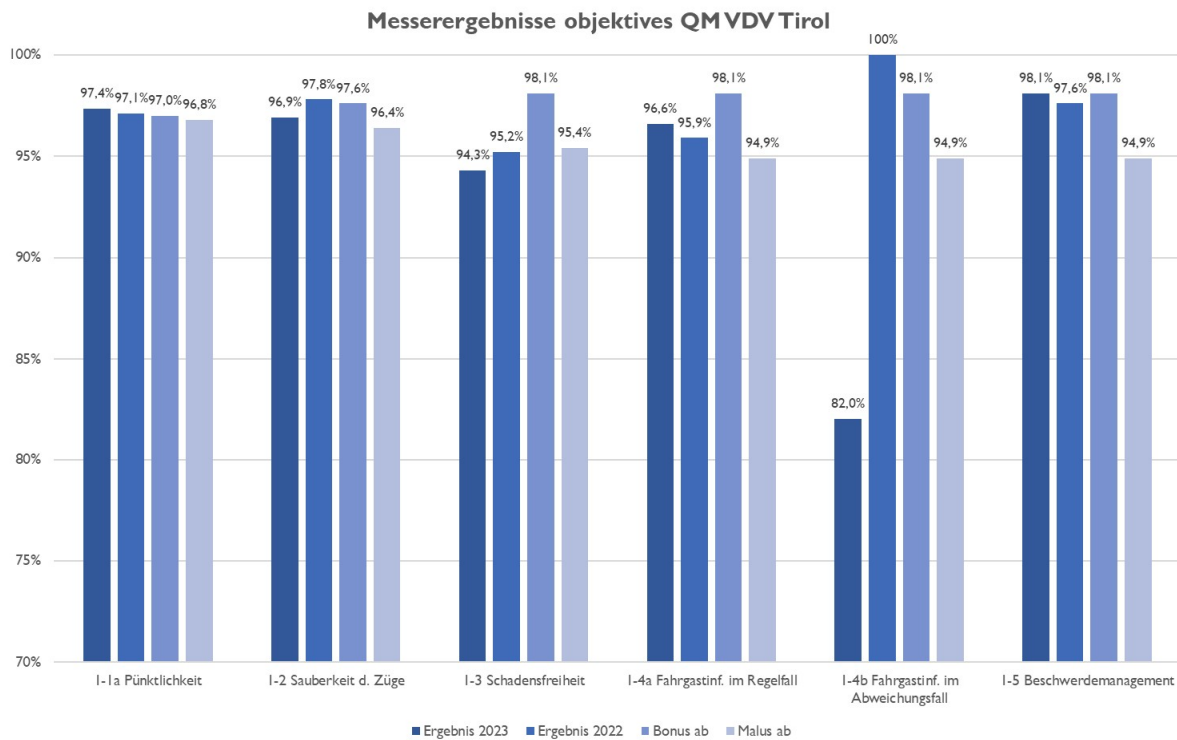


Abbildung 15: Messergebnisse objektives QM VDV Tirol (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
I-1a Pünktlichkeit	97,4%	97,1%	97,0%	96,8%
I-2 Sauberkeit d. Züge	96,9%	97,8%	97,6%	96,4%
I-3 Schadensfreiheit	94,3%	95,2%	98,1%	95,4%
I-4a Fahrgastinf. im Regelfall	96,6%	95,9%	98,1%	94,9%
I-4b Fahrgastinf. im Abweichungsfall	82,0%	100%	98,1%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	98,1%	97,6%	98,1%	94,9%

Tabelle 25: Messergebnisse objektives QM VDV Tirol (Tabelle)

Die Ergebnisse für die objektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit, Fahrgastinformation im Regelfall und Beschwerdemanagement haben sich im Fahrplanjahr 2023 gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 verbessert. Die Ergebnisse für alle weiteren objektiven Qualitätsparameter haben sich gegenüber dem vorherigen Fahrplanjahr verschlechtert. Ein Bonus konnte für die objektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit und Beschwerdemanagement erzielt werden. Hinsichtlich der objektiven Qualitätsparameter Sauberkeit der Züge, Schadensfreiheit und Fahrgastinformation im Abweichungsfall wurde ein Malus erzielt. Das Ergebnis für den objektiven Qualitätsparameter Fahrgastinformation im Regelfall befindet sich im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Malus erzielt wurde.

2.18.7. Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter

Die Erhebung der subjektiven Qualitätsparameter erfolgte durch ein von der SCHIG mbH beauftragtes unabhängiges Unternehmen. Die Erhebung erfolgte im Schulnotensystem. Folgend werden die subjektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2023 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

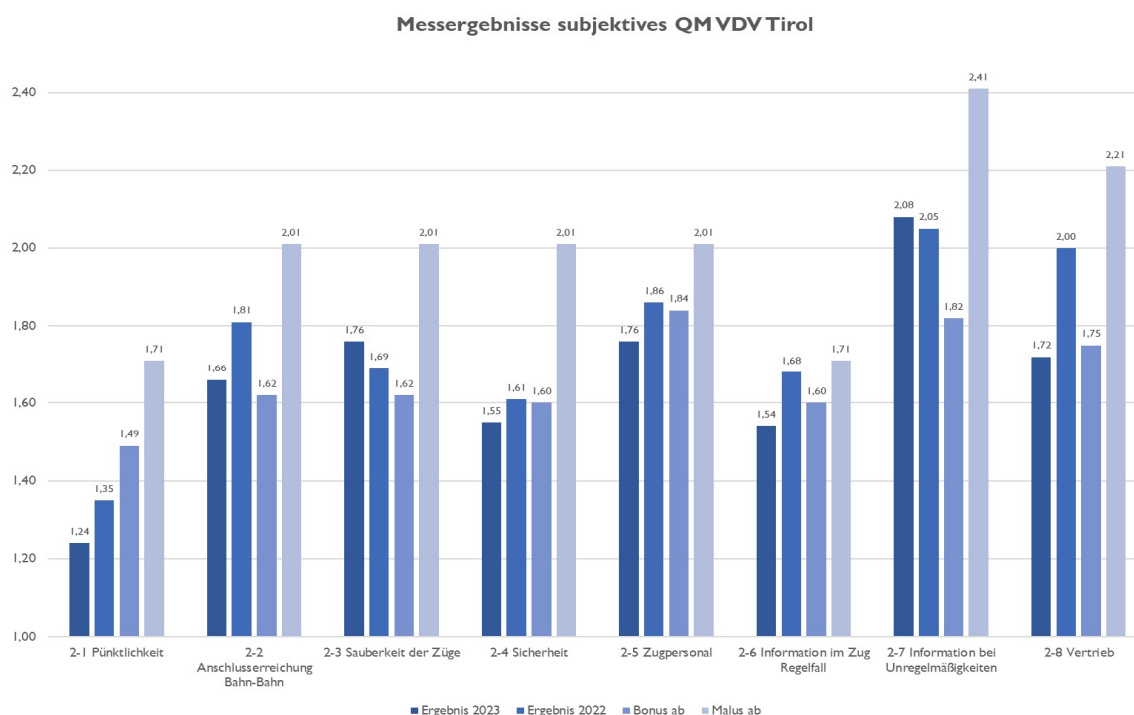


Abbildung I 6: Messergebnisse subjektives QM VDV Tirol (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,24	1,35	1,49	1,71
2-2 Anschlussreichung Bahn-Bahn	1,66	1,81	1,62	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,76	1,69	1,62	2,01

2-4 Sicherheit	1,55	1,61	1,60	2,01
2-5 Zugpersonal	1,76	1,86	1,84	2,01
2-6 Information im Zug Regelfall	1,54	1,68	1,60	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten	2,08	2,05	1,82	2,41
2-8 Vertrieb	1,72	2,00	1,75	2,21

Tabelle 26: Messergebnisse subjektives QM VDV Tirol (Tabelle)

Die Ergebnisse bezüglich der subjektiven Qualitätsparameter Sauberkeit der Züge und Information bei Unregelmäßigkeiten haben sich im Fahrplanjahr 2023 gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 verschlechtert, für alle weiteren subjektiven Qualitätsparameter konnte eine Verbesserung verzeichnet werden. Ein Bonus konnte hinsichtlich der subjektiven Qualitätskriterium Pünktlichkeit, Sicherheit, Zugpersonal, Information im Zug Regelfall und Vertrieb erzielt werden. Die Ergebnisse für alle weiteren subjektiven Qualitätsparameter befinden sich im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Malus erzielt wurde.

2.19. VDV Vorarlberg

2.19.1. Leistungsumfang

In Summe wurde in Abstimmung mit dem BMIMI und dem Land Vorarlberg eine Leistungsmenge (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen) von 3.483.308 Zugkm bestellt.

Laut VDV Vorarlberg sind zur Sicherstellung des Fahrgastservices mindestens 44.042 Fahrstunden zu leisten. Diese verteilen sich wie folgt auf die Personalkategorien:

Personalkategorie	Anzahl Einsatzstunden p.a.
Zugbegleiter:innen	2.000 Stunden
Service- und Kontrollpersonal	17.480 Stunden
Sicherheitspersonal	24.562 Stunden

Tabelle 27: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugpersonal-Einsatzstunden VDV Vorarlberg

2.19.2. Prüfung auf Überkompensation

Der zwischen der SCHIG mbH und der ÖBB-PV AG abgeschlossene VDV legt fest, dass die von der SCHIG mbH an die ÖBB-PV AG gemäß den Bestimmungen dieses VDV zu leistenden Abgeltungsbeträge einer grundlegenden Ex-ante-Prüfung unterzogen werden. Die hierfür zugrundeliegende Berechnungsmethodik und zu prüfenden Werte sind in den Anlagen des VDV definiert.

Im Jahr 2024 wurde der Bericht der von der SCHIG mbH beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft über die Prüfung der Ex-ante-Kalkulation des Jahres 2019 für den VDV Vorarlberg vorgelegt. Der darüber erstellte schriftliche Bericht hält folgende Ergebnisse fest:

- Die der Ex-ante-Kalkulation zugrunde gelegten Leistungsmengen entsprechen in einzelnen Positionen nicht den beauftragten Leistungen des Jahres 2019. Die Differenz wurde abgerechnet.
- Die ermittelten Abgeltungsbeträge entsprechen in einzelnen Positionen nicht dem im VDV festgelegten Berechnungsmodell. Der Umgang mit den sich daraus ergebenden geringfügigen Abweichungen ist zwischen der ÖBB-PV AG und der SCHIG mbH final abgestimmt und abgerechnet.
- Die Abgeltungsbeträge entsprechen den Anforderungen des Anhangs der PSO-VO.
- Es liegt keine Übertragung der Abgeltungsbeträge in einen anderen Tätigkeitsbereich der ÖBB-PV AG vor.
- Die Ex-post-Überprüfung ist zum Zeitpunkt der Berichtslegung im Gange.

2.19.3. Messergebnisse Leistungsstörungen 2023

Die Leistungsstörungen für das Jahr 2023 wurden nach den oben beschriebenen Messmethoden ermittelt. Es wurden dabei folgende Leistungsabweichungen identifiziert:

Ausgefallene Leistungen

Vom 11.12.2022 bis 09.12.2023 sind 24.156 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 0,69 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2023. Der gemäß § 50 VDV Vorarlberg festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen in Höhe von 0,05 % wurde somit überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 22.414 Zugkm. Die hohen Zugausfälle Mai und September 2023 waren durch Bauarbeiten im Streckennetz bedingt.

Da das Fahrplanjahr 2023 eine Laufzeit von 11.12.2022 bis 09.12.2023 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2022 und 2023) um Rumpfwerte.

Die ausgefallenen Zugkilometer werden folgend als Graphik und als Tabelle dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich identisch.

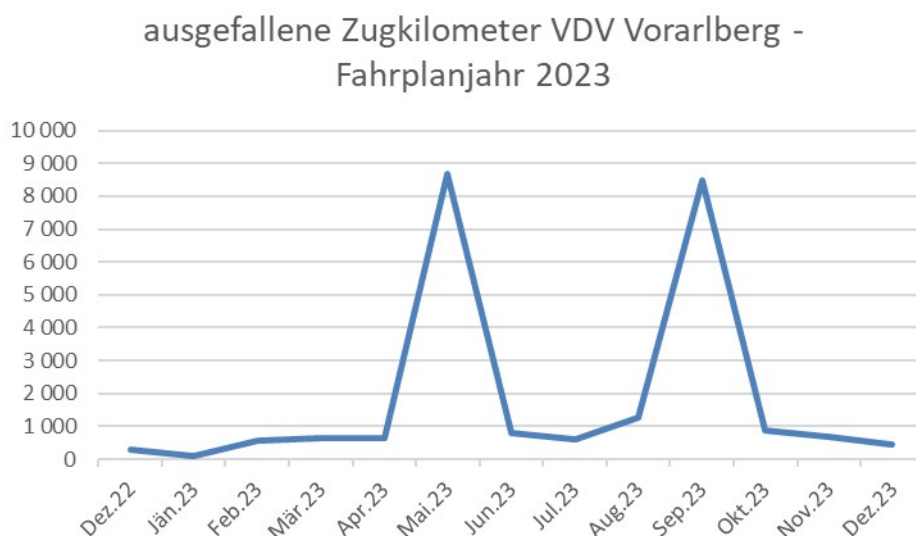


Abbildung 17: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Vorarlberg (Graphik)

Monat	Zugausfälle
Dez.22	302
Jän.23	94
Feb.23	552
Mär.23	652
Apr.23	652
Mai.23	8 676
Jun.23	818
Jul.23	610
Aug.23	1 281
Sep.23	8 488
Okt.23	883
Nov.23	683
Dez.23	464

Tabelle 28: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Vorarlberg (Tabelle)

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Die entsprechenden Berechnungen sind zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht abgeschlossen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurden rund 9 Stunden als nicht erbracht festgestellt. Das sind 3,9 % der überprüften Zugbegleiter:innen-Fahrstunden. Der festgestellte Anteil an nicht erbrachten zugbezogenen Einsatzstunden wird ins Verhältnis gesetzt zu den geprüften zugbezogenen Einsatzstunden und auf die bestellte Jahresleistung hochgerechnet. Insgesamt wurden somit 1.718 Zugbegleiter:innen-Fahrstunden zum Abzug gebracht.

2.19.4. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

Die mit Schienenersatzverkehr (SEV) erbrachten Leistungen gelten gemäß § 51 als vertragskonform erbrachte Leistungen, wobei der Abgeltungsbetrag für diese Leistungen um einen Abschlag von 20 % verringert wird.

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

Bestellte Leistung VDV Vorarlberg 2023 [km]	3.483.308
Davon im SEV erbracht [km]	2.388
Anteil SEV an bestellter Leistung	0,07 %

Tabelle 29: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Vorarlberg

2.19.5. Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 1,94 % des Vertragswerts abzüglich des Anteils für Infrastrukturbenutzungsentgelt, wovon 70 % den objektiven und 30 % den subjektiven Kriterien zugeschrieben werden. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Es ergibt sich insgesamt ein Bonus für das Qualitätssystem in Höhe von 9,78 % des maximal möglichen Bonusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.19.6. Messergebnisse objektive Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2023 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu drei Minuten (Minutenverfahren) nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2023 auf 97,7 % (Vergleichswert 2022: 98,2 %). Der massive Einbruch der Pünktlichkeitswerte im Dezember 2023 war die Folge starker Schneefälle.

Folgend wird die Entwicklung der Pünktlichkeit im Fahrplanjahr 2023 graphisch und tabellarisch dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

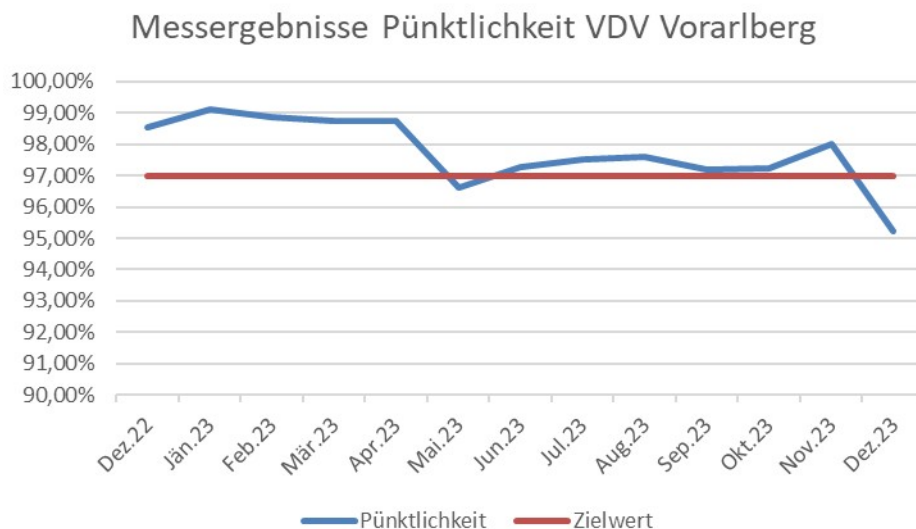


Abbildung 18: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Vorarlberg (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit	Zielwert
Dez.22	98,52%	97%
Jän.23	99,10%	97%
Feb.23	98,87%	97%
Mär.23	98,74%	97%
Apr.23	98,73%	97%
Mai.23	96,61%	97%
Jun.23	97,28%	97%
Jul.23	97,53%	97%
Aug.23	97,60%	97%
Sep.23	97,18%	97%
Okt.23	97,23%	97%
Nov.23	98,02%	97%
Dez.23	95,23%	97%

Tabelle 30: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Vorarlberg (Tabelle)

Die Parameter Sauberkeit, Schadensfreiheit und Fahrgastinformation werden in Form von Stichprobenkontrollen durch geschultes Personal während der Zugfahrten erhoben.

Für eine hinreichende Repräsentativität wurden im Jahr 2023 352 Stichproben gezogen (eine Zugfahrt entspricht dabei einer Stichprobe; dabei wird jeder im Zugverband vorhandene Waggon mit einer Checkliste bewertet), wobei 242 dieser Stichproben bei mit Zugbegleitpersonal besetzten Zü-

gen gezogen wurden. Es handelte sich also bei 68,75 % aller geprüften Zugfahrten um mit Zugbegleiter:innen besetzte Züge. Folgend werden die objektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2023 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

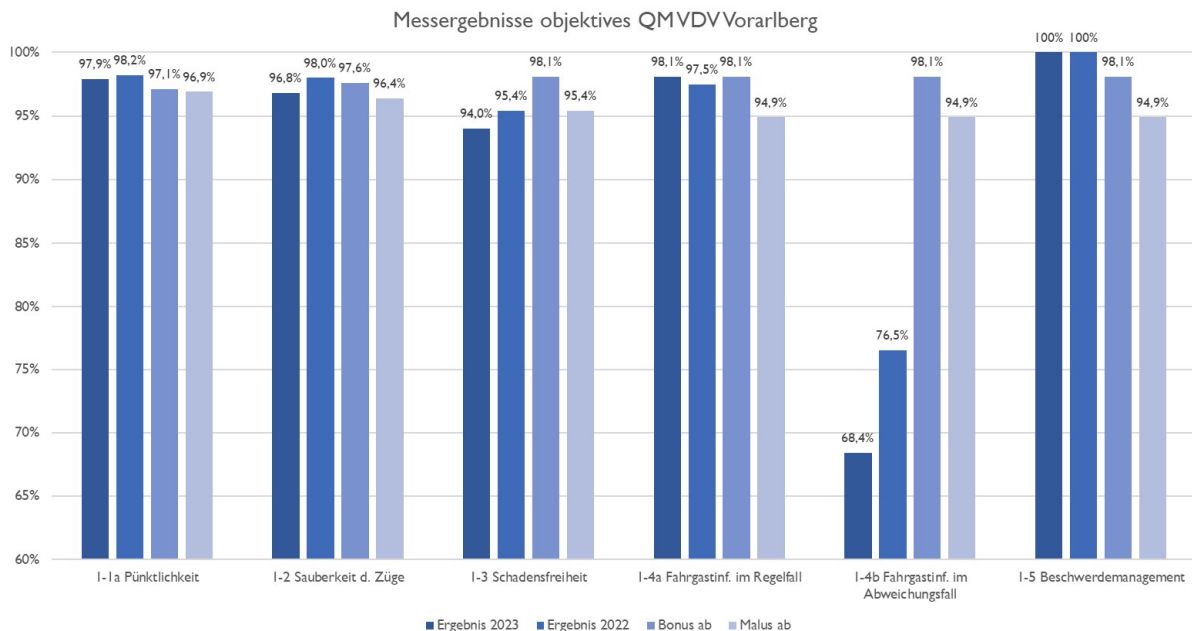


Abbildung 19: Messergebnisse objektives QM VDV Vorarlberg (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
I-1a Pünktlichkeit	97,9%	98,2%	97,1%	96,9%
I-2 Sauberkeit d. Züge	96,8%	98,0%	97,6%	96,4%
I-3 Schadensfreiheit	94,0%	95,4%	98,1%	95,4%
I-4a Fahrgastinf. im Regelfall	98,1%	97,5%	98,1%	94,9%
I-4b Fahrgastinf. im Abweichungsfall	68,4%	76,5%	98,1%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	100%	100%	98,1%	94,9%

Tabelle 31: Messergebnisse objektives QM VDV Vorarlberg (Tabelle)

Im Fahrplanjahr 2023 hat sich das Ergebnis für den objektiven Qualitätsparameter Fahrgastinformation im Regelfall gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 verbessert. Für den objektiven Qualitätsparameter Beschwerdemanagement konnte wie im vorherigen Fahrplanjahr ein Ergebnis von 100 % erzielt werden. Alle übrigen objektiven Qualitätsparameter haben sich gegenüber dem vorherigen Fahrplanjahr verschlechtert. Ein Bonus konnte für die objektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit, Fahrgastinformation im Regelfall und Beschwerdemanagement erzielt werden. Für die objektiven Qualitätsparameter Schadensfreiheit und Fahrgastinformation im Abweichungsfall wurde ein Malus erzielt.

Für den objektiven Qualitätsparameter Sauberkeit der Züge befindet sich das Ergebnis 2023 im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Malus erzielt wurde.

2.19.7. Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter

Die Erhebung der subjektiven Qualitätsparameter erfolgte durch ein von der SCHIG mbH beauftragtes unabhängiges Unternehmen. Die Erhebung erfolgte im Schulnotensystem. Folgend werden die subjektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2023 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

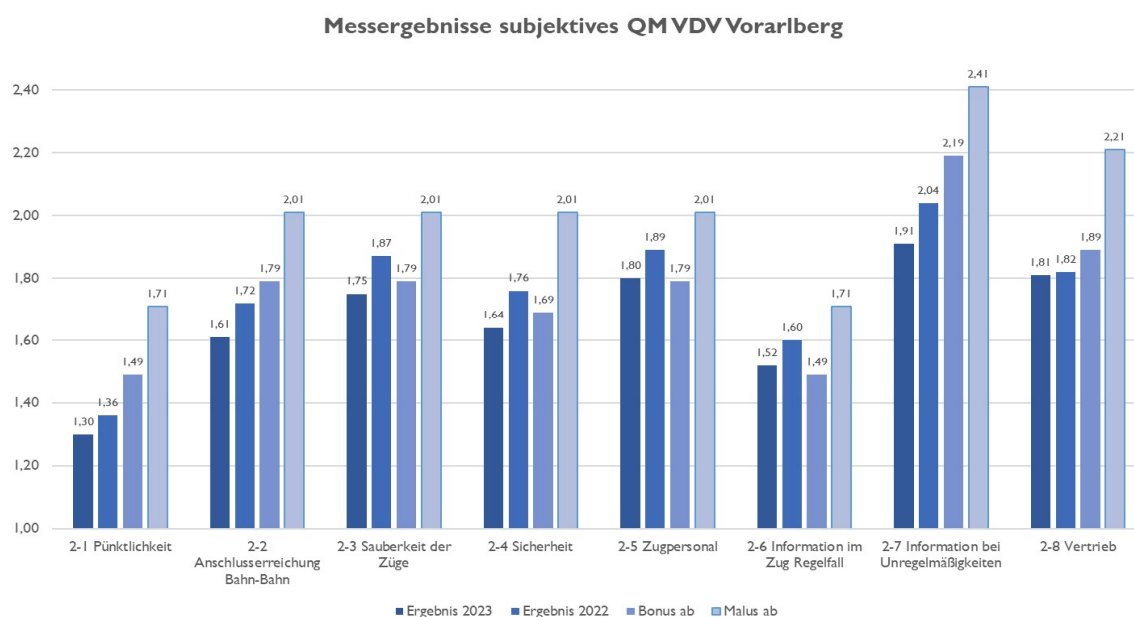


Abbildung 20: Messergebnisse subjektives QM VDV Vorarlberg (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,30	1,36	1,49	1,71
2-2 Anschlussreichung Bahn-Bahn	1,61	1,72	1,79	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,75	1,87	1,79	2,01
2-4 Sicherheit	1,64	1,76	1,69	2,01
2-5 Zugpersonal	1,80	1,89	1,79	2,01
2-6 Information im Zug Regelfall	1,52	1,60	1,49	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten	1,91	2,04	2,19	2,41
2-8 Vertrieb	1,81	1,82	1,89	2,21

Tabelle 32: Messergebnisse subjektives QM VDV Vorarlberg (Tabelle)

Die Ergebnisse für alle subjektiven Qualitätsparameter haben sich im Fahrplanjahr 2023 gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 verbessert.

Bezüglich der subjektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit, Anschlussreichung Bahn-Bahn, Sauberkeit der Züge, Sicherheit, Information bei Unregelmäßigkeiten und Vertrieb konnte ein Bonus erzielt werden. Alle weiteren subjektiven Qualitätsparameter befinden sich im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Malus erzielt wurde.

2.20. VDV Steiermark

2.20.1. Leistungsumfang

In Abstimmung mit dem BMIMI und dem Land Steiermark wurde eine Leistungsmenge von 7.255.719 Zugkm bestellt (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen). Für rund 34.000 Zugkm (2 REX-Verbindungen Graz Hbf – Leoben Hbf) erfolgte eine Unterbeauftragung an das EVU Steiermarkbahn und Bus GmbH (STB).

Laut VDV Steiermark sind zur Sicherstellung des Fahrgastservices mindestens 37.280 Fahrstunden zu leisten. Diese verteilen sich wie folgt auf die Personalkategorien:

Personalkategorie	Anzahl Einsatzstunden p.a.
Zugbegleiter:innen	8.087 Stunden
Service- und Kontrollpersonal	29.193 Stunden

Tabelle 33: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugpersonal-Einsatzstunden VDV Steiermark

2.20.2. Prüfung auf Überkompensation

Der zwischen der SCHIG mbH und der ÖBB-PV AG abgeschlossene VDV legt fest, dass die von der SCHIG mbH an die ÖBB-PV AG gemäß den Bestimmungen dieses VDV zu leistenden Abgeltungsbeträge einer grundlegenden Ex-ante-Prüfung unterzogen werden. Die hierfür zugrundeliegende Berechnungsmethodik und zu prüfenden Werte sind in den Anlagen des VDV definiert.

Im Jahr 2024 wurde der Bericht der von der SCHIG mbH beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft über die Prüfung der Ex-ante-Kalkulation des Jahres 2019 für den VDV Steiermark vorgelegt. Der darüber erstellte schriftliche Bericht hält folgende Ergebnisse fest:

- Die der Ex-ante-Kalkulation zugrunde gelegten Leistungsmengen entsprechen den beauftragten Leistungen des Jahres 2019.
- Die ermittelten Abgeltungsbeträge entsprechen in einzelnen Positionen nicht dem im VDV festgelegten Berechnungsmodell. Der Umgang mit den sich daraus ergebenden geringfügigen Abweichungen ist zwischen der ÖBB-PV AG und der SCHIG mbH final abgestimmt und abgerechnet.
- Die Abgeltungsbeträge entsprechen den Anforderungen des Anhangs der PSO-VO.
- Es liegt keine Übertragung der Abgeltungsbeträge in einen anderen Tätigkeitsbereich der ÖBB-PV AG vor.
- Die Ex-post-Überprüfung ist zum Zeitpunkt der Berichtslegung im Gange.

2.20.3. Messergebnisse Leistungsstörungen 2023

Die Leistungsstörungen für das Jahr 2023 wurden nach den oben beschriebenen Messmethoden ermittelt. Es wurden dabei folgende Leistungsabweichungen identifiziert:

Ausgefallene Leistungen

Vom 11.12.2022 bis 09.12.2023 sind 44.650 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 0,62 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2023. Der festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen im Jahr 2023 in Höhe von 0,1 % wurde somit überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 37.394 Zugkm.

Da das Fahrplanjahr 2023 eine Laufzeit von 11.12.2022 bis 09.12.2023 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2022 und 2023) um Rumpfwerte.

Die ausgefallenen Zugkilometer werden folgend als Graphik und als Tabelle dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich identisch.

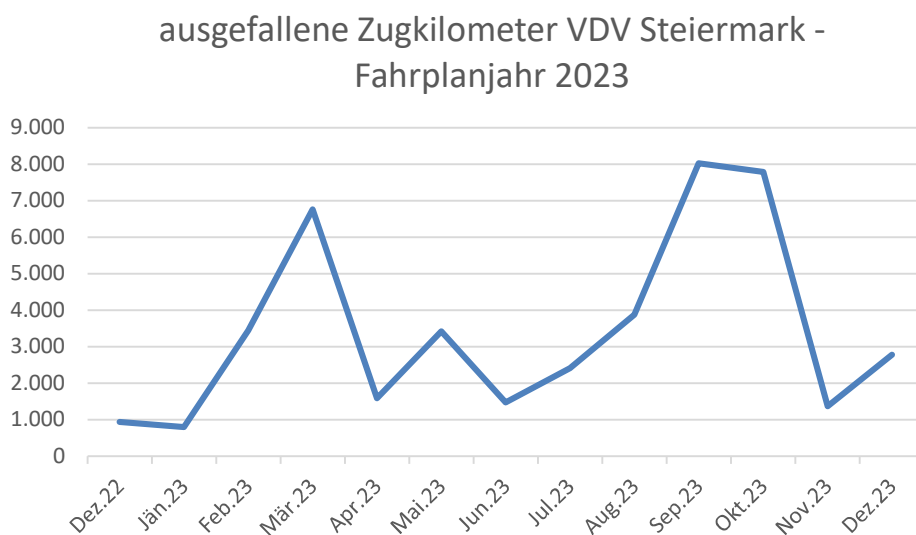


Abbildung 21: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Steiermark (Graphik)

Monat	Zugausfälle
Dez.22	933
Jän.23	797
Feb.23	3 447
Mär.23	6 763
Apr.23	1 583
Mai.23	3 420
Jun.23	1 471
Jul.23	2 405
Aug.23	3 872
Sep.23	8 029
Okt.23	7 787
Nov.23	1 363
Dez.23	2 781

Tabelle 34: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Steiermark (Tabelle)

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Die entsprechenden Berechnungen sind zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht abgeschlossen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurden 11 Minuten als nicht erbracht festgestellt. Das sind 0,1 % der überprüften Zugbegleiter:innen-Fahrstunden. Der festgestellte Anteil an nicht erbrachten zugbezogenen Einsatzstunden wird ins Verhältnis gesetzt zu den geprüften zugbezogenen Einsatzstunden und auf die bestellte Jahresleistung hochgerechnet. Insgesamt wurden somit 37 Zugbegleiter:innen-Fahrstunden zum Abzug gebracht.

2.20.4. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

Die mit Schienenersatzverkehr (SEV) erbrachten Leistungen gelten gemäß § 51 als vertragskonform erbrachte Leistungen, wobei der Abgeltungsbetrag für diese Leistungen um einen Abschlag von 20 % verringert wird.

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

Bestellte Leistung VDV Steiermark 2023 [km]	7.255.719
Davon im SEV erbracht [km]	123.513
Anteil SEV an bestellter Leistung	1,7 %

Tabelle 35: Übersicht der erbrachten Schienenverkehr-Ersatzleistung VDV Steiermark

2.20.5. Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 2,3 % des Vertragswerts abzüglich des Anteils für Infrastrukturbenutzungsentgelt, wovon 70 % den objektiven und 30 % den subjektiven Kriterien zugeschrieben werden. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Es ergibt sich insgesamt ein Bonus für das Qualitätssystem in Höhe von 0,08 % des maximal möglichen Bonusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.20.6. Messergebnisse objektive Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2023 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu drei Minuten (Minutenverfahren) nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2023 auf 97,0 % (Vergleichswert 2022: 97,7 %). Der massive Einbruch der Pünktlichkeitswerte im Dezember 2023 war die Folge starker Schneefälle.

Folgend wird die Entwicklung der Pünktlichkeit im Fahrplanjahr 2023 graphisch und tabellarisch dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

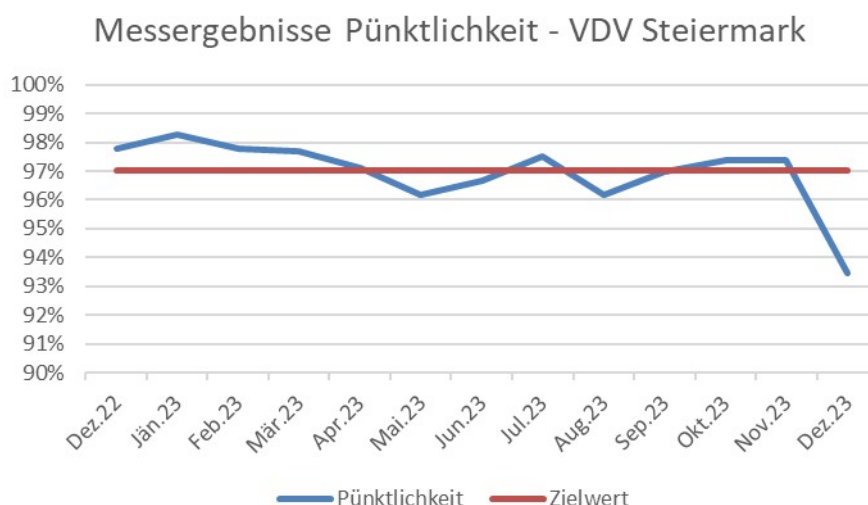


Abbildung 22: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Steiermark (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit	Zielwert
Dez.22	97,76%	97%
Jän.23	98,25%	97%
Feb.23	97,79%	97%
Mär.23	97,71%	97%
Apr.23	97,10%	97%
Mai.23	96,17%	97%
Jun.23	96,68%	97%
Jul.23	97,50%	97%
Aug.23	96,18%	97%
Sep.23	96,98%	97%
Okt.23	97,40%	97%
Nov.23	97,36%	97%
Dez.23	93,47%	97%

Tabelle 36: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Steiermark (Tabelle)

Die Parameter Sauberkeit, Schadensfreiheit und Fahrgastinformation werden in Form von Stichprobenkontrollen durch geschultes Personal während der Zugfahrten erhoben.

Für eine hinreichende Repräsentativität wurden im Jahr 2023 357 Stichproben gezogen (eine Zugfahrt entspricht dabei einer Stichprobe; dabei wird jeder im Zugverband vorhandene Waggon mit einer Checkliste bewertet), wobei 252 dieser Stichproben bei mit Zugbegleitpersonal besetzten Zügen gezogen wurden. Es handelte sich also bei 70,59 % aller geprüften Zugfahrten um mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzte Züge. Folgend werden die objektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2023 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

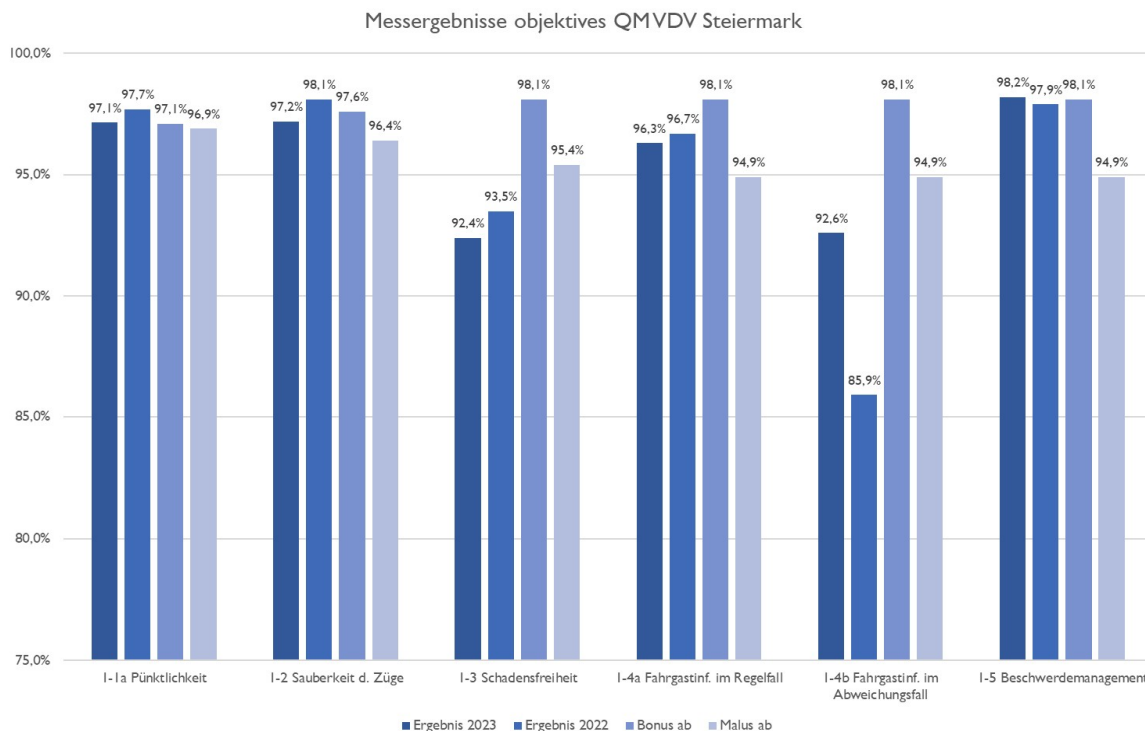


Abbildung 23: Messergebnisse objektives QM VDV Steiermark (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
I-1a Pünktlichkeit	97,1%	97,7%	97,1%	96,9%
I-2 Sauberkeit d. Züge	97,2%	98,1%	97,6%	96,4%
I-3 Schadensfreiheit	92,4%	93,5%	98,1%	95,4%
I-4a Fahrgastinf. im Regelfall	96,3%	96,7%	98,1%	94,9%
I-4b Fahrgastinf. im Abweichungsfall	92,6%	85,9%	98,1%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	98,2%	97,9%	98,1%	94,9%

Tabelle 37: Messergebnisse objektives QM VDV Steiermark (Tabelle)

Die Ergebnisse für die objektiven Qualitätsparameter Fahrgastinformation im Abweichungsfall und Beschwerdemanagement haben sich im Fahrplanjahr 2023 gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 verbessert. Die Ergebnisse für alle weiteren objektiven Qualitätsparameter haben sich im Fahrplanjahr 2023 gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 verschlechtert. Ein Bonus wurde für die objektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit und Beschwerdemanagement erzielt, ein Malus für die objektiven Qualitätsparameter Schadensfreiheit und Fahrgastinformation im Abweichungsfall. Alle weiteren objektiven Qualitätsparameter befinden sich im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Maluserzielt wurde.

2.20.7. Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter

Die Erhebung der subjektiven Qualitätsparameter erfolgte durch ein von der SCHIG mbH beauftragtes unabhängiges Unternehmen. Die Erhebung erfolgte im Schulnotensystem. Folgend werden die subjektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2023 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

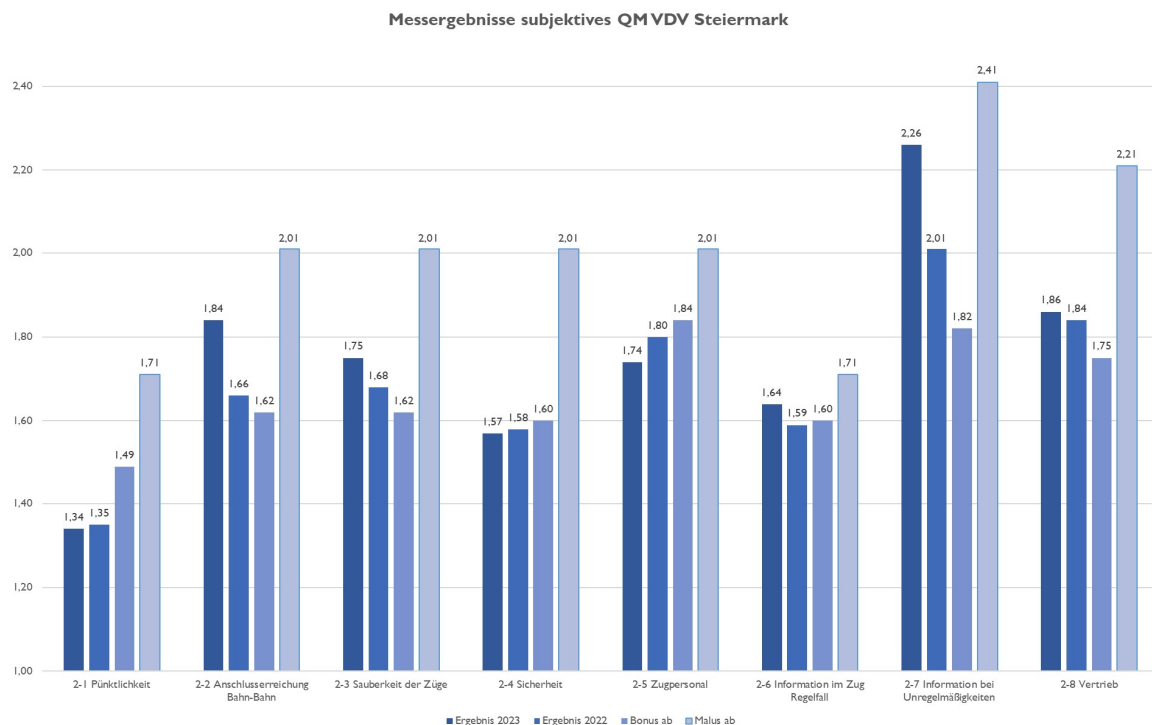


Abbildung 24: Messergebnisse subjektives QM VDV Steiermark (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,34	1,35	1,49	1,71
2-2 Anschlussreichung Bahn-Bahn	1,84	1,66	1,62	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,75	1,68	1,62	2,01
2-4 Sicherheit	1,57	1,58	1,60	2,01
2-5 Zugpersonal	1,74	1,80	1,84	2,01
2-6 Information im Zug Regelfall	1,64	1,59	1,60	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten	2,26	2,01	1,82	2,41

Tabelle 38: Messergebnisse subjektives QM VDV Steiermark (Tabelle)

Die Ergebnisse für die subjektiven Qualitätskriterien Pünktlichkeit, Sicherheit und Zugpersonal haben sich im Fahrplanjahr 2023 gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 verbessert. Bei allen weiteren subjektiven Qualitätskriterien haben sich die Ergebnisse verschlechtert. Hinsichtlich der subjektiven

Qualitätskriterien Pünktlichkeit, Sicherheit und Zugpersonal konnte im Fahrplanjahr 2023 ein Bonus erzielt werden. Die Ergebnisse bezüglich aller weiteren subjektiven Qualitätskriterien befinden sich im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Malus erzielt wurde.

2.21. VDV Kärnten

2.21.1. Leistungsumfang

In Summe wurde in Abstimmung mit dem BMIMI und dem Land Kärnten eine Leistungsmenge von 5.888.428 Zugkm bestellt (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen).

Laut VDV Kärnten sind zur Sicherstellung des Fahrgastservices mindestens 33.182 Fahrstunden zu leisten. Diese verteilen sich auf folgende Personalkategorien:

Personalkategorie	Anzahl Einsatzstunden p.a.
Zugbegleiter:innen	17.834 Stunden
Service- und Kontrollpersonal	15.348 Stunden

Tabelle 39: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugpersonal-Einsatzstunden VDV Kärnten

2.21.2. Prüfung auf Überkompensation

Der zwischen der SCHIG mbH und der ÖBB-PV AG abgeschlossene VDV legt fest, dass die von der SCHIG mbH an die ÖBB-PV AG gemäß den Bestimmungen dieses VDV zu leistenden Abgeltungsbeträge einer grundlegenden Ex-ante-Prüfung unterzogen werden. Die hierfür zugrundeliegende Berechnungsmethodik und zu prüfenden Werte sind in den Anlagen des VDV definiert.

Im Jahr 2024 wurde der Bericht der von der SCHIG mbH beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft über die Prüfung der ex-ante Kalkulation des Jahres 2019 für den VDV Kärnten vorgelegt. Der darüber erstellte schriftliche Bericht hält folgende Ergebnisse fest:

- Die der Ex-ante-Kalkulation zugrunde gelegten Leistungsmengen entsprechen für zwei Zugnummern nicht den beauftragten Leistungen des Jahres 2019. Die Korrektur auf die tatsächlich bestellte Leistungsmenge erfolgte im Zuge der Jahresendabrechnung 2019.
- Die ermittelten Abgeltungsbeträge entsprechen in einzelnen Positionen nicht dem im VDV festgelegten Berechnungsmodell. Der Umgang mit den sich daraus ergebenden geringfügigen Abweichungen ist zwischen der ÖBB-PV AG und der SCHIG mbH final abgestimmt und abgerechnet.
- Die Abgeltungsbeträge entsprechen den Anforderungen des Anhangs der PSO-VO.
- Es liegt keine Übertragung der Abgeltungsbeträge in einen anderen Tätigkeitsbereich der ÖBB-PV AG vor.
- Die Ex-post-Überprüfung ist zum Zeitpunkt der Berichtslegung im Gange.

2.21.3. Messergebnisse Leistungsstörungen 2023

Die Leistungsstörungen für das Jahr 2023 wurden nach den oben beschriebenen Messmethoden ermittelt. Es wurden dabei folgende Leistungsabweichungen identifiziert:

Ausgefallene Leistungen

Vom 11.12.2022 bis 09.12.2023 sind 27.969 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 0,47 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2023. Der gemäß § 50 VDV festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen in Höhe von 0,1 % wurde somit überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 22.081 Zugkm. Grund für die hohen Ausfälle von April bis Mai war die Sperre des Tauerntunnels und die daraus resultierende Nicht-Führung der Autoschleuse Tauernbahn.

Da das Fahrplanjahr 2023 eine Laufzeit von 11.12.2022 bis 09.12.2023 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2022 und 2023) um Rumpfwerte.

Die ausgefallenen Zugkilometer werden folgend als Graphik und als Tabelle dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich identisch.

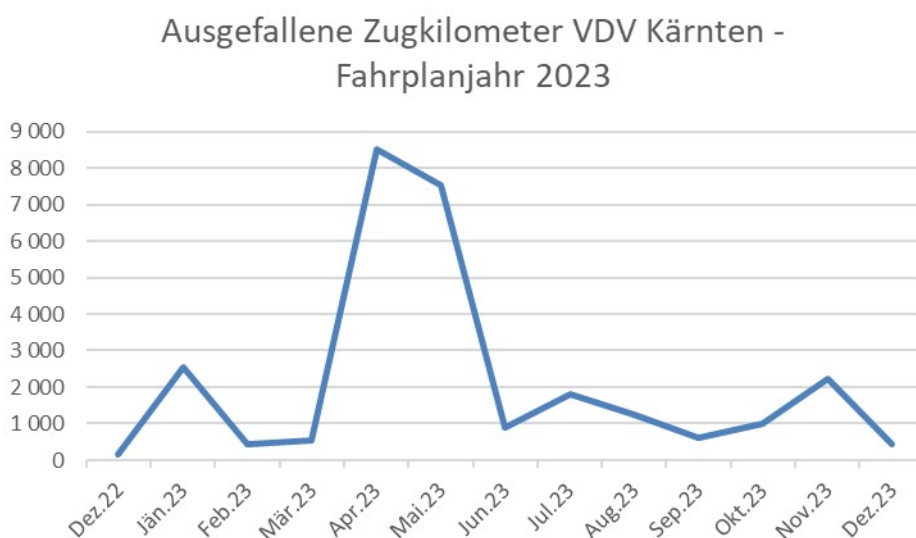


Abbildung 25: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Kärnten (Graphik)

Monat	Zugausfälle
Dez.22	167
Jän.23	2 531
Feb.23	425
Mär.23	526
Apr.23	8 501
Mai.23	7 529
Jun.23	890
Jul.23	1 823
Aug.23	1 244
Sep.23	630
Okt.23	1 010
Nov.23	2 239
Dez.23	453

Tabelle 40: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Kärnten (Tabelle)

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Die entsprechenden Berechnungen sind zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht abgeschlossen..

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurden rund 5 Stunden als nicht erbracht festgestellt. Das sind 2,9 % der überprüften Zugbegleiter:innen-Fahrstunden. Der festgestellte Anteil an nicht erbrachten zugbezogenen Einsatzstunden wird ins Verhältnis gesetzt zu den geprüften zugbezogenen Einsatzstunden und auf die bestellte Jahresleistung hochgerechnet. Insgesamt wurden somit 959 Zugbegleiter:innen-Fahrstunden zum Abzug gebracht.

2.21.4. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

Die mit Schienenersatzverkehr (SEV) erbrachten Leistungen gelten gemäß § 51 als vertragskonform erbrachte Leistungen, wobei der Abgeltungsbetrag für diese Leistungen um einen Abschlag von 20 % verringert wird.

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

Bestellte Leistung VDV Kärnten 2023 [km]	5.888.428
Davon im SEV erbracht [km]	830.275
Anteil SEV an bestellter Leistung	14,1 %

Tabelle 41: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung im VDV Kärnten

2.21.5. Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 2,5 % des Vertragswerts abzüglich des Anteils für Infrastrukturbenutzungsentgelt, wovon 70 % den objektiven und 30 % den subjektiven Kriterien zugeschrieben werden. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Es ergibt sich insgesamt ein Bonus für das Qualitätssystem in Höhe von 2,57 % des maximal möglichen Bonusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.21.6. Messergebnisse objektive Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2023 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu drei Minuten (Minutenverfahren) nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2023 auf 97,7 % (Vergleichswert 2022 97,8 %). Der massive Einbruch der Pünktlichkeitswerte im Dezember 2023 war die Folge starker Schneefälle.

Folgend wird die Entwicklung der Pünktlichkeit im Fahrplanjahr 2023 graphisch und tabellarisch dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

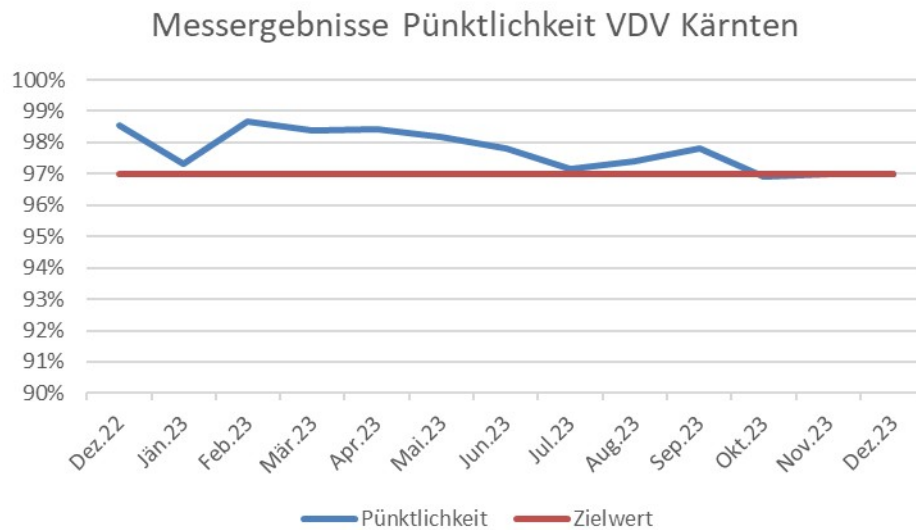


Abbildung 26: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Kärnten (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit	Zielwert
Dez.22	98,57%	97%
Jän.23	97,32%	97%
Feb.23	98,65%	97%
Mär.23	98,37%	97%
Apr.23	98,42%	97%
Mai.23	98,18%	97%
Jun.23	97,82%	97%
Jul.23	97,16%	97%
Aug.23	97,41%	97%
Sep.23	97,83%	97%
Okt.23	96,92%	97%
Nov.23	96,99%	97%
Dez.23	96,97%	97%

Tabelle 42: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Kärnten (Tabelle)

Die Parameter Sauberkeit, Schadensfreiheit und Fahrgastinformation werden in Form von Stichprobenkontrollen durch geschultes Personal während der Zugfahrten erhoben.

Insgesamt wurde im Jahr 2023 eine Gesamtstichprobe im Umfang von 419 Stichprobenziehungen erreicht. 287 Stichproben wurden in einem mit Zugbegleitpersonal besetzten Zug gezogen. Es handelte sich also bei 68,50 % aller geprüften Zugfahrten um mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzte Züge. Folgend werden die objektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

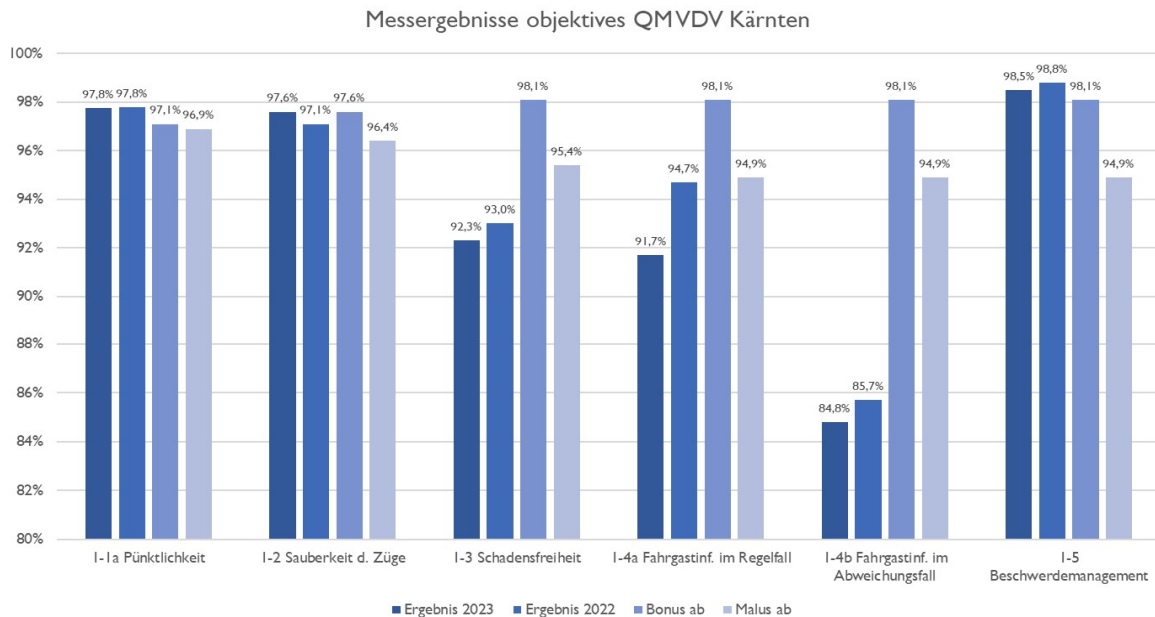


Abbildung 27: Messergebnisse objektives QM VDV Kärnten (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
I-1a Pünktlichkeit	97,8%	97,8%	97,1%	96,9%
I-2 Sauberkeit d. Züge	97,6%	97,1%	97,6%	96,4%
I-3 Schadensfreiheit	92,3%	93,0%	98,1%	95,4%
I-4a Fahrgastinf. im Regelfall	91,7%	94,7%	98,1%	94,9%
I-4b Fahrgastinf. im Abweichungsfall	84,8%	85,7%	98,1%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	98,5%	98,8%	98,1%	94,9%

Tabelle 43: Messergebnisse objektives QM VDV Kärnten (Tabelle)

Das Ergebnis für die objektiven Qualitätsparameter Sauberkeit der Züge hat sich im Fahrplanjahr 2023 gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 verbessert, das Ergebnis für den objektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit blieb im Fahrplanjahr 2023 gegenüber Fahrplanjahr 2022 unverändert, alle weiteren objektiven Qualitätsparameter weisen gegenüber dem vorherigen Fahrplanjahr ein schlechteres Ergebnis auf. Bezüglich der objektiven Qualitätskriterium Pünktlichkeit, Sauberkeit der Züge und Beschwerdemanagement wurde im Fahrplanjahr 2023 ein Bonus, für alle weiteren objektiven Qualitätsparameter wurde ein Malus erzielt.

2.21.7. Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter

Die Erhebung der subjektiven Qualitätsparameter erfolgte durch ein von der SCHIG mbH beauftragtes unabhängiges Unternehmen. Die Erhebung erfolgte im Schulnotensystem. Folgend werden

die subjektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2023 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

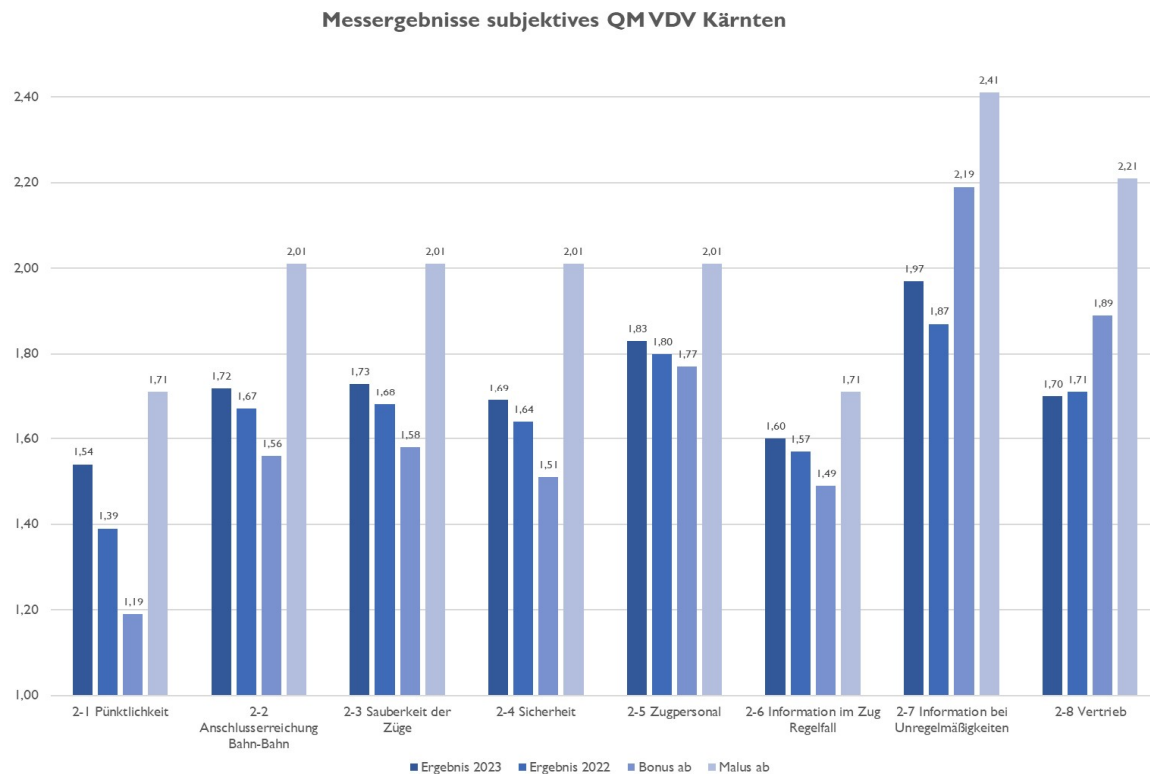


Abbildung 28: Messergebnisse subjektives QM VDV Kärnten (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,54	1,39	1,19	1,71
2-2 Anschlussreichung Bahn-Bahn	1,72	1,67	1,56	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,73	1,68	1,58	2,01
2-4 Sicherheit	1,69	1,64	1,51	2,01
2-5 Zugpersonal	1,83	1,80	1,77	2,01
2-6 Information im Zug Regelfall	1,60	1,57	1,49	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten	1,97	1,87	2,19	2,41
2-8 Vertrieb	1,70	1,71	1,89	2,21

Tabelle 44: Messergebnisse subjektives QM VDV Kärnten (Tabelle)

Im Fahrplanjahr 2023 haben sich die Ergebnisse für alle subjektiven Qualitätsparameter bis auf den Qualitätsparameter Vertrieb, welcher eine marginale Verbesserung aufweist, gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 verschlechtert. Ein Bonus konnte für die subjektiven Qualitätsparameter Information bei Unregelmäßigkeiten und Vertrieb erzielt werden. Alle weiteren subjektiven Qualitätskriterien

befinden sich im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Malus erzielt werden konnte.

2.22. VDV Fernverkehr

2.22.1. Leistungsumfang

In Summe wurde in Abstimmung mit dem BMIMI eine Leistungsmenge von 18.511.995 Zugkm bestellt (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen).

Laut VDV Fernverkehr sind zur Sicherstellung des Fahrgastservices mindestens 247.160 Fahrstunden zu leisten.

2.22.2. Prüfung auf Überkompensation

Der zwischen der SCHIG mbH und der ÖBB-PV AG abgeschlossene VDV legt fest, dass die von der SCHIG mbH an die ÖBB-PV AG gemäß den Bestimmungen dieses VDV zu leistenden Abgeltungsbeträge einer grundlegenden Ex-ante-Prüfung unterzogen werden. Die hierfür zugrundeliegende Berechnungsmethodik und zu prüfenden Werte sind in den Anlagen des VDV definiert.

Im Jahr 2024 wurde der Bericht der von der SCHIG mbH beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft über die Prüfung der ex-ante Kalkulation des Jahres 2020 für den VDV Fernverkehr vorgelegt. Der darüber erstellte schriftliche Bericht hält folgende Ergebnisse fest:

- Die ermittelten Abgeltungsbeträge entsprechen in einzelnen Positionen nicht dem im VDV festgelegten Berechnungsmodell. Der Umgang mit den sich daraus ergebenden geringfügigen Abweichungen ist zwischen der ÖBB-PV AG und der SCHIG mbH final abgestimmt und abgerechnet.
- Die Abgeltungsbeträge entsprechen den Anforderungen des Anhangs der PSO-VO.
- Es liegt keine Übertragung der Abgeltungsbeträge in einen anderen Tätigkeitsbereich der ÖBB-PV AG vor.
- Die Ex-post-Überprüfung ist zum Zeitpunkt der Berichtslegung im Gange.

2.22.3. Messergebnisse Leistungsstörungen 2023

Die Leistungsstörungen für das Jahr 2023 wurden nach den oben beschriebenen Messmethoden ermittelt. Es wurden dabei folgende Leistungsabweichungen identifiziert:

Ausgefallene Leistungen

Vom 11.12.2022 bis 09.12.2023 sind 263.476 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 1,42 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr

2023. Der gemäß § 50 VDV festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen in Höhe von 0,6 % wurde somit überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 152.404 Zugkm.

Da das Fahrplanjahr 2023 eine Laufzeit von 11.12.2022 bis 09.12.2023 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2022 und 2023) um Rumpfwerte. Die hohe Zahl der Zugausfälle im Dezember 2023 war die Folge starker Schneefälle sowie eines mehrtägigen Bahnstreiks in Deutschland, in Folge dessen die Zugverbindungen zwischen Deutschland und Österreich temporär eingestellt wurden. Die ausgefallenen Zugkilometer werden folgend als Graphik und als Tabelle dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich identisch.

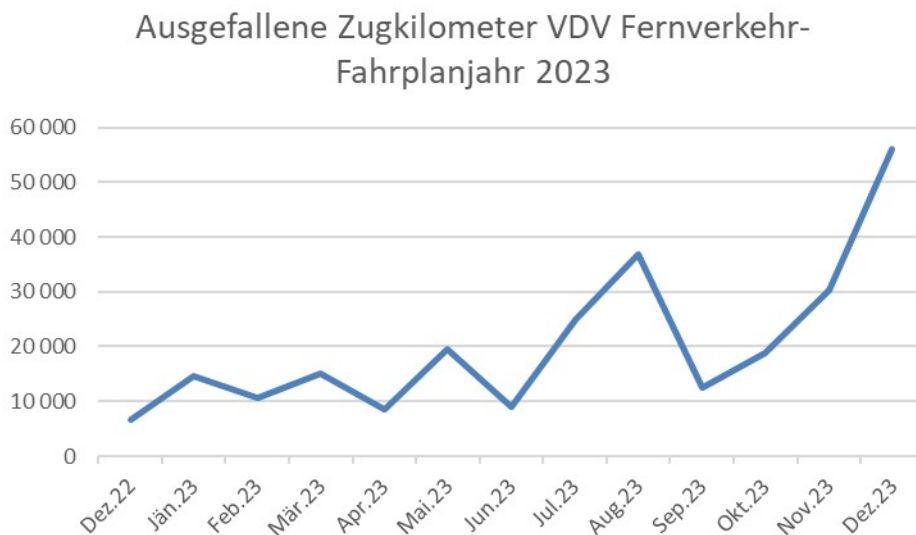


Abbildung 29: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Fernverkehr (Graphik)

Monat	Zugausfälle
Dez.22	6 736
Jän.23	14 600
Feb.23	10 620
Mär.23	15 104
Apr.23	8 565
Mai.23	19 454
Jun.23	9 106
Jul.23	24 794
Aug.23	36 871
Sep.23	12 516
Okt.23	18 911
Nov.23	30 230

Dez.23	55 969
--------	--------

Tabelle 45: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Fernverkehr (Tabelle)

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Die entsprechenden Berechnungen sind zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht abgeschlossen.

2.22.4. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

Die mit Schienenersatzverkehr (SEV) erbrachten Leistungen gelten gemäß § 51 als vertragskonform erbrachte Leistungen, wobei der Abgeltungsbetrag für diese Leistungen um einen Abschlag von 20 % (planmäßiger SEV) bzw. 5 % (unplanmäßiger SEV) verringert wird.

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

Bestellte Leistung VDV Fernverkehr [km]	18.511.995
Davon im SEV erbracht [km]	377.762
Anteil SEV an bestellter Leistung	2,04 %

Tabelle 46: Übersicht der erbrachten Schienenverkehr-Leistung VDV Fernverkehr

2.22.5. Bonus-/Malussystem

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 3,68 % des Vertragswerts abzüglich des Anteils für Infrastrukturbenützungsentgelt, wovon 70 % den objektiven und 30 % den subjektiven Kriterien zugeschrieben werden. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt: Es ergibt sich insgesamt ein Malus für das Qualitätssystem in Höhe von – 37,41 % des maximal möglichen Malusbetrags. Der hohe Malusbetrag ist primär im objektiven Qualitätskriterium Pünktlichkeit begründet, welcher insgesamt hoch gewichtet ist und im Jahr 2023 durch unterdurchschnittliche Zielerreichung gekennzeichnet war. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.22.6. Messergebnisse objektive Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2023 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu drei Minuten (Minutenverfahren) nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2023 auf 81,0 % (Vergleichswert 2022: 83,1 %). Der massive Einbruch der Pünktlichkeitswerte im Dezember 2023 war die Folge starker Schneefälle.

Folgend wird die Entwicklung der Pünktlichkeit im Fahrplanjahr 2023 graphisch und tabellarisch dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

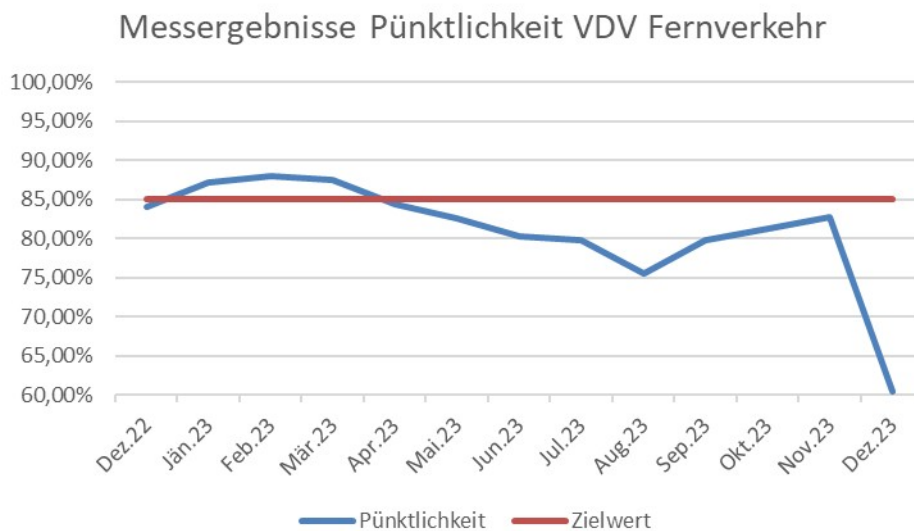


Abbildung 30: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Fernverkehr (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit	Zielwert
Dez.22	84,07%	85%
Jän.23	87,12%	85%
Feb.23	87,92%	85%
Mär.23	87,45%	85%
Apr.23	84,29%	85%
Mai.23	82,60%	85%
Jun.23	80,26%	85%
Jul.23	79,73%	85%
Aug.23	75,49%	85%
Sep.23	79,77%	85%
Okt.23	81,20%	85%
Nov.23	82,77%	85%
Dez.23	60,49%	85%

Tabelle 47: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Fernverkehr (Tabelle)

Die Parameter Sauberkeit, Schadensfreiheit und Fahrgastinformation werden in Form von Stichprobenkontrollen durch geschultes Personal während der Zugfahrten erhoben. Insgesamt wurde im Jahr 2023 eine Gesamtstichprobe im Umfang von 515 Stichprobenziehungen erreicht. 500 Stichproben wurden in mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzten Zügen gezogen. Es handelte sich also bei 97,09 % aller geprüften Zugfahrten um mit Zugbegleitpersonal besetzte Züge. Folgend

werden die objektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2023 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

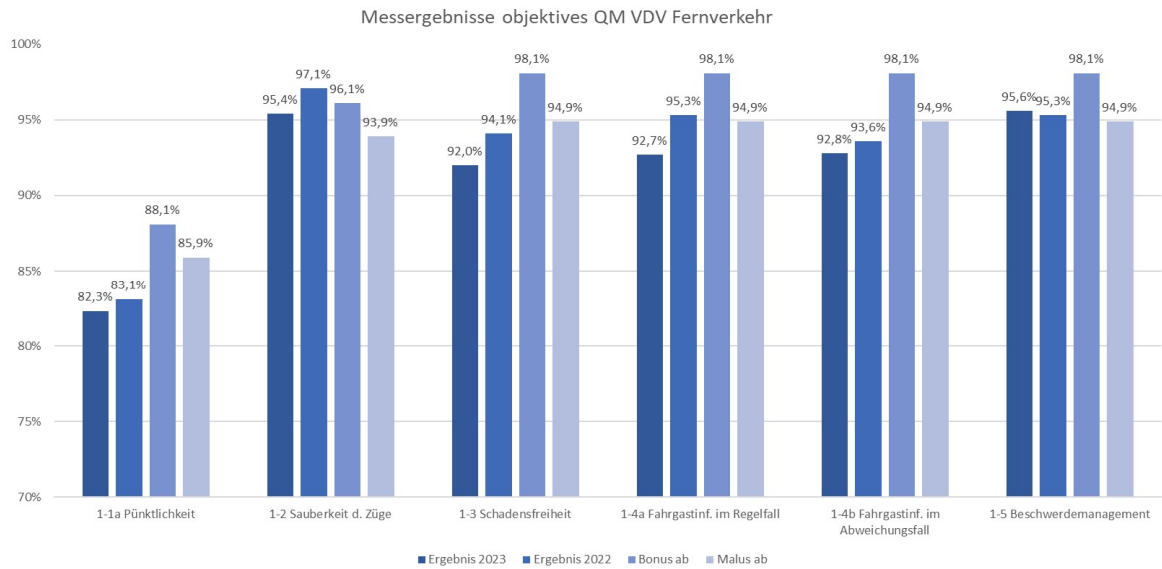


Abbildung 3 I: Messergebnisse objektives QM VDV Fernverkehr (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
I -1a Pünktlichkeit	82,3%	83,1%	88,1%	85,9%
I -2 Sauberkeit d. Züge	95,4%	97,1%	96,1%	93,9%
I -3 Schadensfreiheit	92,0%	94,1%	98,1%	94,9%
I -4a Fahrgastinf. im Regelfall	92,7%	95,3%	98,1%	94,9%
I -4b Fahrgastinf. im Abweichungsfall	92,8%	93,6%	98,1%	94,9%
I -5 Beschwerdemanagement	95,6%	95,3%	98,1%	94,9%

Tabelle 48: Messergebnisse objektives QM VDV Fernverkehr (Tabelle)

Das Ergebnis bezüglich des objektiven Qualitätsparameters Beschwerdemanagement hat sich im Fahrplanjahr 2023 gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 verbessert. Die Ergebnisse bezüglich aller weiteren objektiven Qualitätsparameter haben sich gegenüber dem vorherigen Fahrplanjahr verschlechtert. Für den objektiven Qualitätsparameter Beschwerdemanagement wurde im Fahrplanjahr 2023 ein Bonus erzielt, für die objektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit, Schadensfreiheit, Fahrgastinformation im Regelfall und Fahrgastinformation im Abweichungsfall wurde hingegen ein Malus erzielt. Das Ergebnis für den objektiven Qualitätsparameter Sauberkeit der Züge im Regelfall befindet sich im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Malus erzielt wurde.

2.22.7. Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter

Die Erhebung der subjektiven Qualitätsparameter erfolgte durch ein von der SCHIG mbH beauftragtes unabhängiges Unternehmen. Die Erhebung erfolgte im Schulnotensystem. Folgend werden die subjektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2023 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

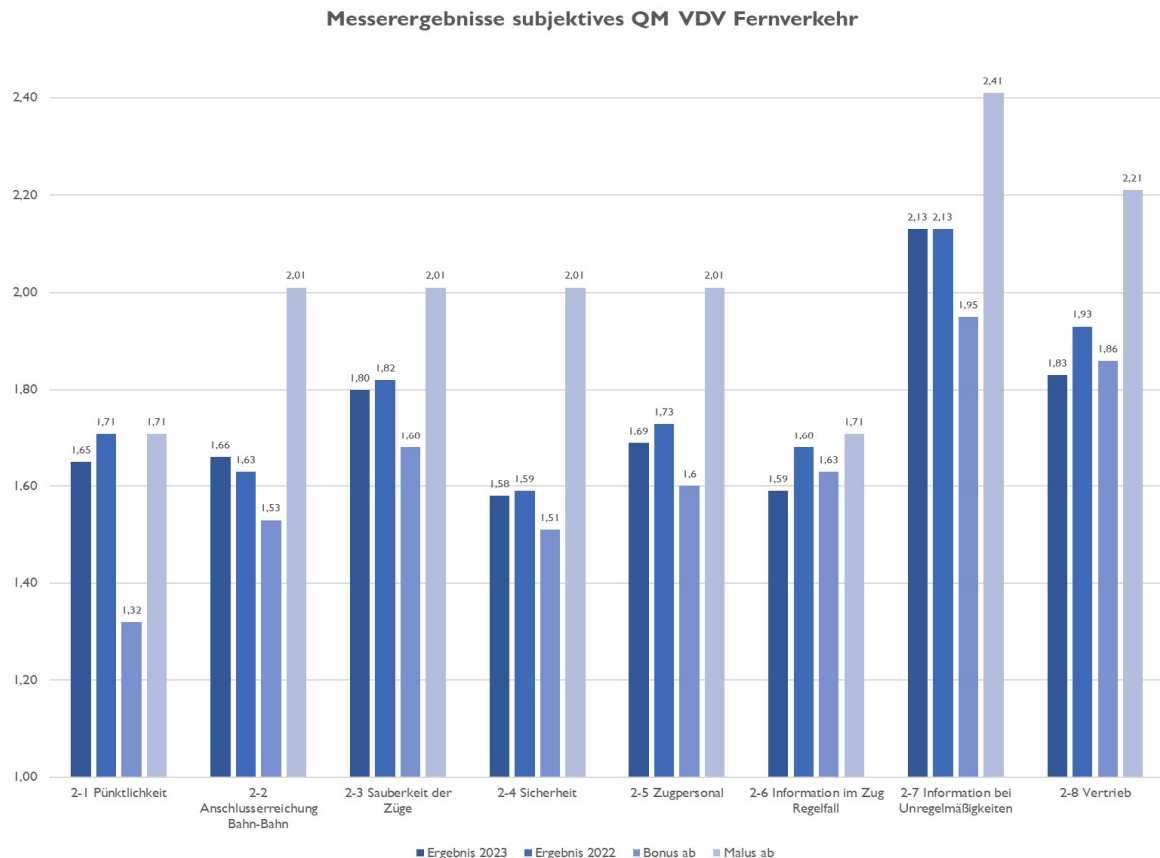


Abbildung 32: Messergebnisse subjektives QM VDV Fernverkehr (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,65	1,71	1,32	1,71
2-2 Anschlussreichung Bahn-Bahn	1,66	1,63	1,53	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,80	1,82	1,68	2,01
2-4 Sicherheit	1,58	1,59	1,51	2,01
2-5 Zugpersonal	1,69	1,73	1,6	2,01
2-6 Information im Zug Regelfall	1,59	1,68	1,63	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten	2,13	2,13	1,95	2,41
2-8 Vertrieb	1,83	1,93	1,86	2,21

Tabelle 49: Messergebnisse subjektives QM VDV Fernverkehr (Tabelle)

Das Ergebnis für den subjektiven Qualitätsparameter Anschlussreichung Bahn-Bahn hat sich im Fahrplanjahr 2023 gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 verschlechtert. Das Ergebnis für den subjektiven Qualitätsparameter Information bei Unregelmäßigkeiten ist gegenüber dem vorherigen Fahrplanjahr konstant. Das Ergebnis bezüglich aller weiteren subjektiven Qualitätsparameter hat sich gegenüber dem vorherigen Fahrplanjahr verbessert. Für den subjektiven Qualitätsparameter Information im Zug Regelfall wurde im Fahrplanjahr 2023 ein Bonus erzielt. Alle weiteren subjektiven Qualitätsparameter befinden sich im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Malus erzielt werden konnte.

2.23. Zusammenfassung ÖBB-PV AG

Bei der ÖBB-PV AG wurden 102.385.518 Zugkm zu Gesamtkosten von EUR 1.419.292.176 bestellt.

2.23.1. Bestellte Leistungen ÖBB-PV AG

Im Jahr 2023 wurde eine Leistung von insgesamt Zugkm 102.385.518 bei der ÖBB-PV AG im Rahmen der VDV bestellt (2022: 99.898.860 Zugkm).

Zugkm ÖBB-PV AG	2023	2022
Zugkm SPNV Ostregion	42.823.297	42.145.122
Zugkm SPNV Oberösterreich	11.904.973	11.795.111
Zugkm SPV Salzburg	4.354.298	3.943.105
Zugkm SPNV Tirol	8.463.499	8.466.273
Zugkm SPNV Vorarlberg	3.483.308	3.411.303
Zugkm SPNV Steiermark	7.255.719	7.222.453
Zugkm SPNV Kärnten	5.888.428	5.664.464
Summe Zugkm ÖBB-PV AG SPNV	84.173.522	82.647.831
Summe Zugkm ÖBB-PV AG SPFV	18.511.995	17.249.029
Summe Zugkm ÖBB-PV AG SPV	102.685.518	99.896.860

Tabelle 50: Zugkm VDV ÖBB-PV AG

2.23.2. Gesamtabgeltung ÖBB-PV AG

Unter Berücksichtigung des Qualitätsmanagements sowie der Leistungsüberwachung stellt sich die Abrechnung für das Leistungsjahr 2023 für die ÖBB-PV AG wie folgt dar:

	gesamt	davon Bund	davon Länder
Finanzierungsaufwand	€ 1.449.312.572	€ 1.091.930.267	€ 356.839.162
Leistungsstörung	-€ 28.600.000	-€ 25.738.994	-€ 2.860.000
Abzug für abgestimmte Abweichungsfahrpläne gem. §10	-€ 267.130	-€ 257.181	-€ 9.948
Qualitätsmanagement	-€ 1.153.266	-€ 1.101.663	-€ 51.603
Summe	€ 1.419.292.176	€ 1.064.832.429	€ 353.917.610

Tabelle 51: Gesamtabgeltung VDV ÖBB-PV AG 2023

Die Werte für die Gesamtabgeltung sind nicht final, da zum Datum der Berichtslegung die jeweiligen Jahresendabrechnungen nicht abgeschlossen sind. Zusätzlich zu den in Tabelle 51 angeführten Beträgen besteht noch ein Kostenbeitrag des Kreises Südmähren in Höhe von € 542.137 für im Rahmen des VDV Ostregion in der Tschechischen Republik erbrachten Leistungen.

Wie im GWL-Bericht für das Fahrplanjahr 2022 bereits angekündigt, wurde die Abrechnung für das Fahrplanjahr 2022 im Herbst 2024 finalisiert. Folgend wird die finale Gesamtabgeltung für das Fahrplanjahr 2022 dargestellt, wobei die Aufteilung zwischen Bund und Ländern vorläufig ist:

	gesamt	davon Bund	davon Länder
Finanzierungsaufwand	€ 1.112.374.631	€ 770.735.761	€ 341.106.201
Leistungsstörung	-€ 30.699.972	-€ 26.399.723	-€ 4.298.227
Abzug für abgestimmte Abweichungsfahrpläne gem. §10	-€ 133.440	-€ 99.424	-€ 34.016
Qualitätsmanagement	€ 1.768.888	€ 1.563.282	€ 205.606
Summe	€ 1.083.310.107	€ 745.799.896	€ 336.979.563

Tabelle 52: Gesamtabgeltung VDV ÖBB-PV AG 2022

2.23.3. Fahrgastzahlen ÖBB-PV AG

Die gemeinwirtschaftlichen Leistungen bilden eine tragende Säule des Schienenpersonenverkehrs in Österreich. Seitens der Gebietskörperschaften wurden rund 82 % aller Zugkm der ÖBB-PV AG im Personenverkehr bestellt. Die restlichen 18 % der Zugkm umfassen eigenwirtschaftlich geführte Verkehre, z.B. auf der Weststrecke zwischen Wien und Salzburg.

Die folgenden Angaben beziehen sich auf den gesamten gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr. Zur besseren Vergleichbarkeit sind in der folgenden Tabelle die Zahlen für alle VDV einzeln aufgeführt.

	Fahrgastzahlen 2023	Fahrgastzahlen 2022	Veränderung Fahrgastzahlen [%]	Personenkm 2023	Personenkm 2022	Veränderung Personenkm [%]
Nahverkehr						
VDV Ostregion	156.800.492	147.626.585	6,21%	2.973.725.359	2.756.979.171	7,86%
VDV Oberösterreich	16.649.281	14.786.111	12,60%	524.454.757	469.568.624	11,69%
VDV Salzburg	8.594.457	7.238.501	18,73%	278.171.462	240.634.754	15,60%
VDV Tirol	14.031.035	11.645.419	20,49%	524.065.683	439.739.294	19,18%
VDV Vorarlberg	15.768.013	12.550.814	25,63%	355.439.218	298.644.136	19,02%
VDV Kärnten	8.222.440	7.148.702	15,02%	220.115.135	209.668.522	4,98%
VDV Steiermark	10.352.428	8.562.375	20,91%	297.202.745	249.787.061	18,98%
Summe SPNV	230.418.146	209.558.507	9,95%	5.173.174.359	4.665.021.562	10,89%
Fernverkehr						
VDV Fernverkehr	21.378.073	19.178.546	11,47%			
Summe SPFV	21.378.073	19.178.546	11,47%	3.671.736.613	3.330.408.460	10,25%
Summe gemeinwirtschaftlicher SPV	251.796.220	228.737.053	10,08%	8.844.910.972	7.995.430.022	10,62%

Tabelle 53: Fahrgastzahlen/Personenkm ÖBB-PV AG

Die Fahrgastzahlen haben sich im Fahrplanjahr 2023 gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 signifikant im Ausmaß von über 10 % erhöht. Die zunehmende Nachfrage im Bereich Schienenverkehr ist u.a. durch den kostengünstigen Zugang zum ÖV durch das Klimaticket sowie anhaltend hohe Preise für fossile Energie an den Tankstellen begründet.

3. VDV PRIVATBAHNEN

3.1. Allgemeines

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

- Raaberbahn, Sopron (H)
- Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (ZVB), Jenbach
- Montafonerbahn AG (MBS), Schruns
- Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB), Graz

Die VDV mit der MBS (gültig ab 15.12.2019), der GKB und Raaberbahn (jeweils gültig ab 13.12.2020) wurden von der SCHIG mbH für eine Laufzeit von zehn Jahren abgeschlossen und umfassen jeweils eine Bundes- und Landesleistung. Der VDV mit der ZVB (gültig ab 01.01.2021) wurde von der SCHIG mbH für eine Laufzeit von drei Jahren mit einer Option auf zwei weitere Jahre abgeschlossen.

Für sieben weitere von der jeweiligen VOG bestellte VDV wurde seitens der SCHIG mbH im Fahrplanjahr 2023 ein finanzieller Zuschuss geleistet.

Die VDV bestehen mit folgenden EVU:

Wiener Lokalbahnen GmbH (WLB), Wien

Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH (NÖVOG), St. Pölten

Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. (St&H), Gmunden

Salzburg AG, Salzburger Lokalbahn (SLB), Salzburg

Salzburg AG, Pinzgauer Lokalbahn (PLB), Salzburg

Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (IVB), Innsbruck

Steiermarkbahn und Bus GmbH (StB), Graz

3.2. Aktualisierung der VDV

Mit den VDV, welche zwischen der SCHIG mbH und den Privatbahnen abgeschlossen wurden, werden Leistungen im Schienenpersonenverkehr bestellt. Analog zu den VDV der ÖBB-PV AG bestehen auch die VDV mit den Privatbahnen aus einem Vertragsteil, in dem alle wesentlichen Regelungen zu Bestellung, Leistungsstörungen, 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 entsprechenden Anlagen definiert. Die Zugfahrten werden anhand folgender Eckdaten beschrieben:

Zugnummer

Ausgangs- und Zielbahnhof

Bediente Halte

Fahrplan inkl. der Verkehrstage

Einzusetzende Fahrzeuge

Betriebsleistung

Diese Leistungsbestellung ist, insbesondere aufgrund von Angebotsverbesserungen durch Fahrplananpassungen, für das jeweilige Vertragsjahr zu adaptieren. In den folgenden Kapiteln werden zunächst die zu aktualisierenden Vertragsinhalte erläutert und anschließend die Ergebnisse des Leistungs- und Qualitätscontrollings dargestellt.

3.3. Wertsicherung

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

3.4. Prüfung auf Überkompensation

Die SCHIG mbH beauftragt bei einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft eine Prüfung der Angemessenheit der Ausgleichsleistungen gemäß VO (EG) 1370/2007 für die VDV Raaberbahn, MBS und GKB. Die Prüfung für den VDV ZVB wird vom EVU beauftragt. Diese Prüfung wird nicht nur, wie in der VO (EG) 1370/2007 vorgesehen, generell für die Vertragslaufzeit, sondern einmalig ex ante für die Urkalkulation des ersten Vertragsjahres sowie nach jedem Jahresabschluss ex post durchgeführt. Für sämtliche mit Privatbahnen abgeschlossenen VDV liegen Ex-ante-Prüfergebnisse vor. Ebenfalls liegen die Ex-post-Prüfergebnisse für den VDV MBS für das Fahrplanjahr 2020, für die VDV GKB, VDV ZVB und VDV Raaberbahn für das Fahrplanjahr 2021, für die VDV ZVB, VDV GKB und VDV MBS für das Fahrplanjahr 2022, für den VDV MBS und VDV ZVB für das Fahrplanjahr 2023 und für den VDV ZVB für das Fahrplanjahr 2024 vor.

3.5. 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 auf dem Streckenabschnitt zwischen dem vorherigen und dem nachfolgenden planmäßigen Halt ebenfalls als ausgefallen.

- **Übermäßige Verspätung**

Sehr stark verspätete Züge (über dem Schwellenwert von 60 Minuten) gelten als ausgefallen.

- **Zu frühe Abfahrt**

Fährt ein Zug mehr als zwei 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 Naturkatastrophen verursacht werden.

- **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 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 vorgesehen. Soweit damit eine adäquate Verkehrsbedienung sichergestellt ist, gilt die Leistung als vertragskonform erbracht. Die Kriterien für eine adäquate Verkehrsbedienung sind:

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

- **Messung der Leistungsstörungen**

Die Privatbahnen sind gemäß den Bestimmungen des VDV verpflichtet, über die ausgefallenen Leistungen und den Schienenersatzverkehr monatlich (GKB, MBS und Raaberbahn) bzw. quartalsweise (ZVB) 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.

3.6. Qualitätsmanagement

Die VDV der Privatbahnen sehen grundsätzlich das gleiche Qualitätsmanagementsystem wie das der VDV mit der ÖBB-PV AG vor. 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 in objektiv gemessene und subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität unterschieden.

Objektive Qualitätsparameter

Die objektiv gemessenen Parameter Sauberkeit, Schadensfreiheit und Fahrgastinformation werden in Stichproben durch geschultes Personal erhoben. Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, wählt die SCHIG mbH aus. Die dabei verwendeten Checklisten der Qualitätsprüfer:innen sind standardisiert und für alle Privatbahnen vereinheitlicht. Die Privatbahnen haben die Möglichkeit, die Prüffahrten durch eigenes Personal zu begleiten.

Über den objektiv gemessenen Parameter Beschwerdemanagement berichten derzeit die Privatbahnen selbst, die SCHIG mbH kann über Stichproben die Ergebnismeldung plausibilisieren. Der erreichte Prozentwert ergibt sich aus der Zahl der innerhalb von sieben Arbeitstagen bearbeiteten Kundenreaktionen im Verhältnis zur Gesamtzahl der eingelangten Kundenreaktionen.

Der objektiv gemessene Parameter Pünktlichkeit der Privatbahnen wird mit einer von der SCHIG mbH implementierten Schnittstelle zur Echtzeitmessung bewertet. Die Arten der Messung sind je nach infrastrukturellen Voraussetzungen leicht unterschiedlich und werden in den Kapiteln zu den einzelnen Privatbahnen ausgewiesen und erläutert.

Subjektive Qualitätsparameter

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 vom EVU selbst, sondern von einem von der SCHIG mbH beauftragten unabhängigen Unternehmen durchgeführt.

Durch die direkte Berechnung des Ergebnisses aus allen Befragungsergebnissen für die gesamte Stichprobe wird eine Gewichtung des Gesamtergebnisses nach erhaltenen Antworten ermöglicht.

Objektive und Subjektive Qualitätsparameter – Zielwerte und Gewichtung

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 mit der ÖBB-PV AG vereinbarten Qualitätsmanagement 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 implementiert. Bei unzureichender Qualität wird ein Malus in Abzug gebracht. Sind die Qualitätsziele übererfüllt, wird ein zusätzlicher Bonus ausbezahlt. Für Werte innerhalb des Toleranzfelds wird weder ein Bonus ausbezahlt noch ein Malus zum Abzug gebracht. Dabei sind jene Parameter stärker gewichtet, die auch aus Sicht der Fahrgäste von größerer Bedeutung sind.

Parameter	Gewichtung	Zielwert	Toleranzfeld		Erreichen der max. Malus-/ Bonus-Beträge bei	
			Untergrenze	Obergrenze	Untergrenze	Obergrenze
Pünktlichkeit NV	55 %	96,0 %	96,0 %	96,0 %	90,0 %	100 %
			MBS 97,0 %	MBS 97,0 %		
Sauberkeit der Züge	10 %	96,5 %	96,5 %	97,5 %	85,0 %	100 %
Schadensfreiheit	10 %	95,5 %	95,5 %	98,0 %	85,0 %	100 %
Fahrgastinformation	20 %	95,0 %	95,0 %	98,0 %	85,0 %	100 %
Beschwerdemanagement	5 %	95,0 %	90,0 %	94,0 %	85,0 %	100 %
			MBS 95,0 %	MBS 98,0 %		

Tabelle 54: Gewichtung der objektiven Qualitätsparameter bei Privatbahnen

Parameter	Gewichtung	Toleranzfeld		Erreichen der max. Bonus-/Malus-Beträge bei	
		Untergrenze	Obergrenze	Untergrenze	Obergrenze
Pünktlichkeit	30%	1,7	1,5	2,2	1
Anschlusserrreichung Bahn-Bahn	10%	2	1,8	2,5	1,3
Sauberkeit der Züge	10%	2	1,8	2,5	1,3
Sicherheit	10%	2	1,7	2,5	1,2
Zugpersonal	10%	2	1,8	2,5	1,3
Information im Regelfall	10%	1,7	1,5	2,2	1
Information bei Unregelmäßigkeiten/Verspätungen	25%	2,4	2,2	2,9	1,6
Vertrieb	5%	2,2	1,9	2,7	1,4

Tabelle 55: Gewichtung der subjektiven Qualitätsparameter bei Privatbahnen

Die im Vertrag vorgesehene Evaluierung der Zielwerte und deren Gewichtung je Teilqualität, welche erstmalig spätestens zwei Jahre nach dem jeweiligen Vertragsbeginn zu erfolgen hat, ergab keinen entsprechenden Anpassungsbedarf.

Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt einen bestimmten Prozentsatz des Vertragswerts, wovon 70 % den objektiven und 30 % den subjektiven Kriterien zugeschrieben werden. Der

Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Die konkreten Ergebnisse werden in den folgenden Kapiteln je Privatbahn genauer dargestellt.

3.7. Raaberbahn AG

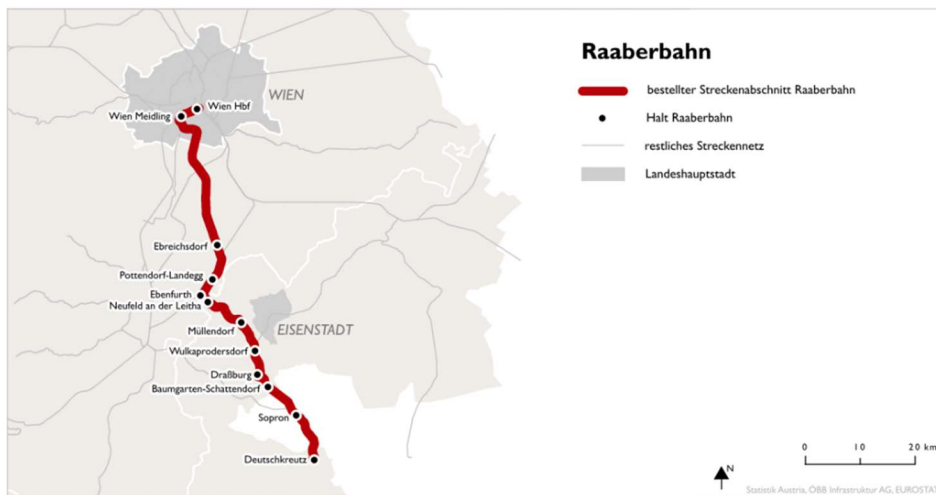


Abbildung 33: Strecke der bestellten Verkehrsleistung Raaberbahn

3.7.1. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte bei der Raaberbahn im Berichtszeitraum 2023 einen Leistungsumfang im Ausmaß von 1.201.108 Zugkm auf der Strecke Deutschkreutz <> Wien Hauptbahnhof.

3.7.2. Prüfung auf Überkompensation

Der zwischen der SCHIG mbH und der Raaberbahn abgeschlossene VDV legt fest, dass die von der SCHIG mbH an die Raaberbahn gemäß den Bestimmungen dieses VDV zu leistenden Abgeltungsbeträge einer grundlegenden Ex-ante-Prüfung unterzogen werden. Die hierfür zugrundeliegende Berechnungsmethodik und zu prüfenden Werte sind in den Anlagen des VDV definiert. Aufgrund des mit dem neuen VDV umgesetzten, transparenten Kalkulationsaufbaus wurde beschlossen, dass keine eigene Ex-ante-Prüfung des ersten Vertragsjahres erforderlich ist. Sämtliche Abweichungen können auch während der Ex-post-Prüfung festgestellt werden.

Darüber hinaus werden die von der SCHIG mbH die an die Raaberbahn gemäß den Bestimmungen dieses VDV zu leistenden Abgeltungsbeträge einer jährlichen Ex-post-Prüfung unterzogen. Die hierfür zugrundeliegende Berechnungsmethodik und zu prüfenden Werte sind ebenfalls in den Anlagen des VDV definiert.

Im Jahr 2024 wurde der Bericht der von der SCHIG mbH beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft über die Ex-post-Prüfung der Angemessenheit der Ausgleichsleistung gemäß VO (EG) 1370/2007 des Jahres 2021 vorgelegt. Der darüber erstellte schriftliche Bericht hält folgende Ergebnisse fest:

- Eine Übertragung des an die Raaberbahn auf Grundlage des VDV von der SCHIG mbH gewährten Abgeltungsbetrags in einen anderen Tätigkeitsbereich der Raaberbahn liegt für das Jahr 2021 nicht vor.
- Es wurde für das Jahr 2021 keine Überkompensation festgestellt.

Eine Aussage betreffend Überkompensation für die Jahre 2022 und 2023 kann zum Zeitpunkt der Berichtslegung nicht getroffen werden.

3.7.3. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Im VDV Raaberbahn folgende Berichtspflichten seitens des EVU vorgesehen:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**
- **Abweichende Zugbildung**
- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**

Die Auswertung der Berichtspflichten ist zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht erfolgt.

3.7.4. Qualitätsmanagement

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

Objektive Qualitätsmessung

Neben der Ermittlung der Pünktlichkeit via Rohdaten aus dem Zugleitsystem ARAMIS bzw. den Meldungen 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 2023 zumindest 60 Stichproben zu ziehen. Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, wählt die SCHIG mbH aus. Die Anzahl der Stichproben wurde vereinbarungsgemäß gezogen.

Die gemessene Gesamtpünktlichkeit auf der Strecke der Raaberbahn stellt sich 2023 wie folgt dar. Die Ergebnisse werden folgend als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt.

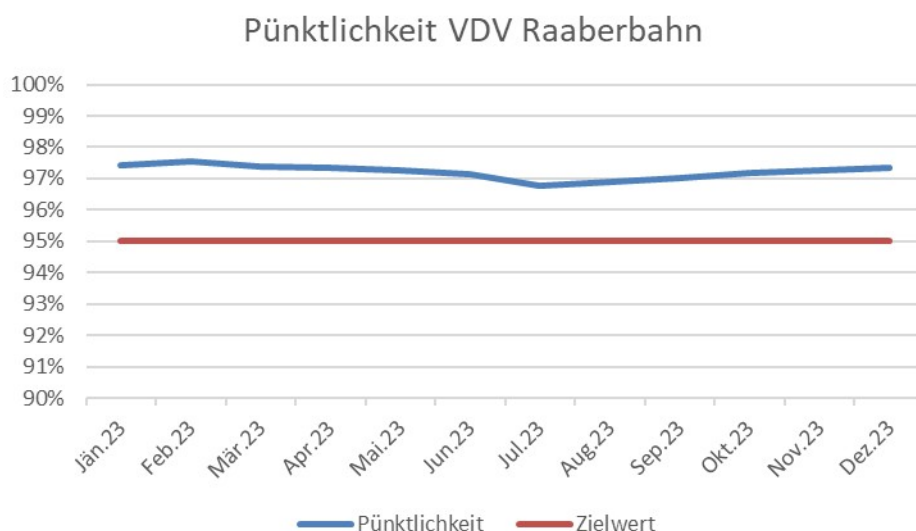


Abbildung 34: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Raaberbahn (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit	Zielwert
Jän.23	97,44%	95%
Feb.23	97,54%	95%
Mär.23	97,38%	95%
Apr.23	97,35%	95%
Mai.23	97,26%	95%
Jun.23	97,14%	95%
Jul.23	96,78%	95%
Aug.23	96,90%	95%
Sep.23	97,01%	95%
Okt.23	97,19%	95%
Nov.23	97,27%	95%
Dez.23	97,36%	95%

Tabelle 56: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Raaberbahn (Tabelle)

Der gemessene Pünktlichkeitsgrad der Raaberbahn beläuft sich auf 97,3 % im Fahrplanjahr 2023 (Vergleichswert 2022: 96,8 %).

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter zeigen für 2023 folgendes Bild. Die Ergebnisse werden als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt.

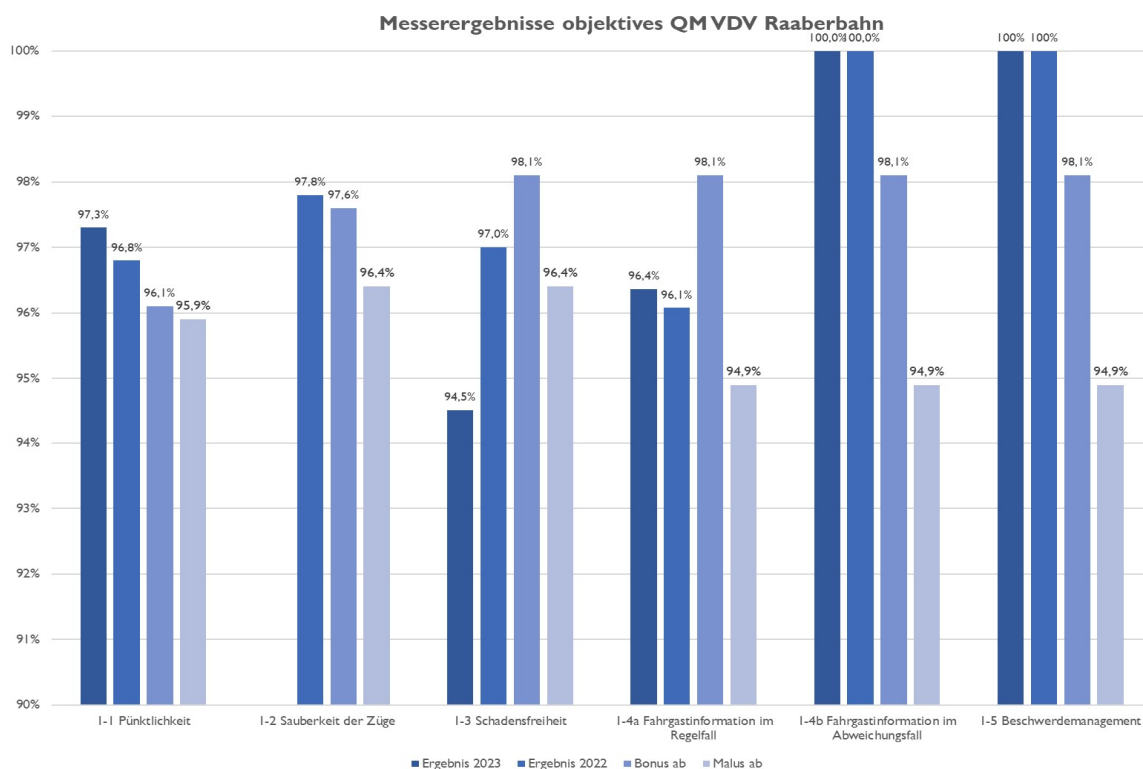


Abbildung 35: Messergebnisse objektives QM VDV Raaberbahn (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
I-1 Pünktlichkeit	97,3%	96,8%	96,1%	95,9%
I-2 Sauberkeit der Züge	89,5%	97,8%	97,6%	96,4%
I-3 Schadensfreiheit	94,5%	97,0%	98,1%	96,4%
I-4a Fahrgastinformation im Regelfall	96,4%	96,1%	98,1%	94,9%
I-4b Fahrgastinformation im Abweichungsfall	100%	100%	98,1%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	100%	100%	98,1%	94,9%

Tabelle 57: Messergebnisse objektives QM VDV Raaberbahn (Tabelle)

Für die objektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit, Fahrgastinformation im Abweichungsfall und Beschwerdemanagement konnte im Fahrplanjahr 2023 ein Bonus erzielt werden. Für die objektiven Qualitätsparameter Sauberkeit der Züge und Schadensfreiheit wurde ein Malus erzielt. Die Werte für den objektiven Qualitätsparameter Fahrgastinformation im Regelfall befinden sich im Toleranzbereich, das heißt, dass weder ein Bonus noch ein Malus erzielt wurde. Gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 haben sich im Fahrplanjahr 2023 die Ergebnisse für die objektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit und Fahrgastinformation im Regelfall verbessert. Die Ergebnisse für die objektiven Qualitätsparameter Beschwerdemanagement und Fahrgastinformation im Abweichungsfall erreichten wie im vorherigen Fahrplanjahr 100 %. Alle weiteren objektiven Qualitätsparameter haben sich gegenüber dem Vorjahr verschlechtert.

Subjektive Qualitätsmessung

Die Fahrgastbefragung zur Erhebung der subjektiven Qualitätskriterien wurde 2023 durch ein unabhängiges von der SCHIG beauftragtes Unternehmen durchgeführt. Die Ergebnisse werden folgend als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt.

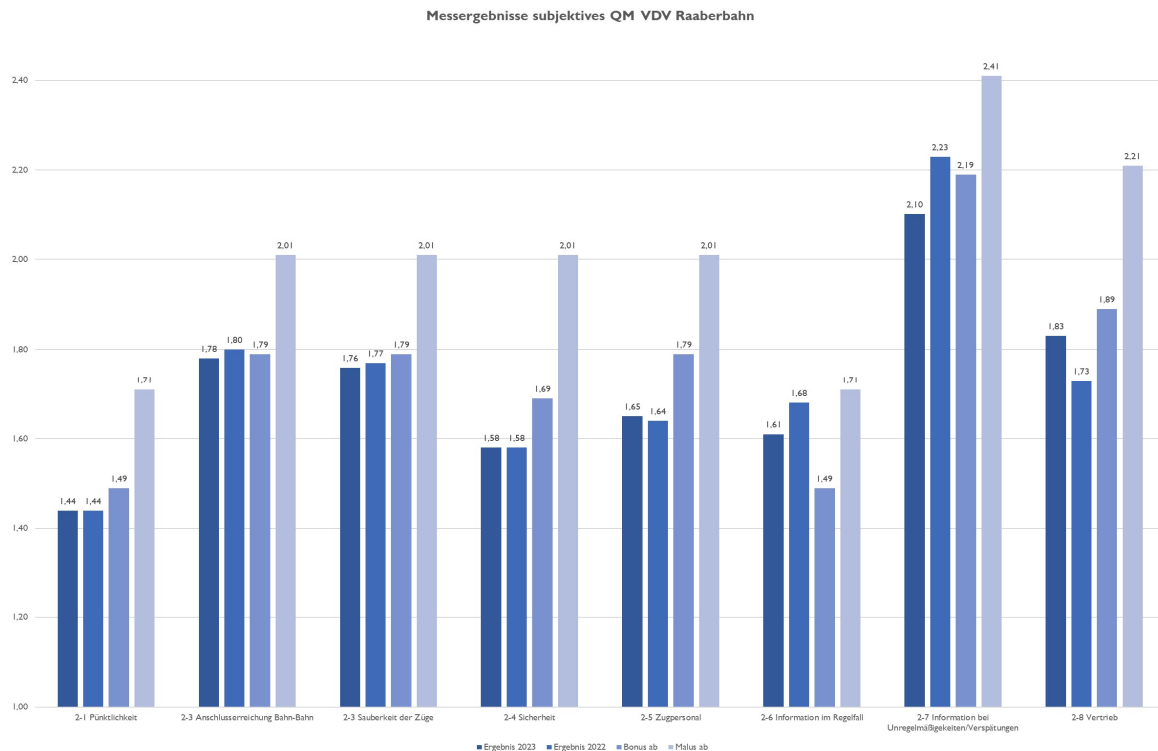


Abbildung 36: Messergebnisse subjektives QM VDV Raaberbahn (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,44	1,44	1,49	1,71
2-3 Anschlussanreichung Bahn-Bahn	1,78	1,80	1,79	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,76	1,77	1,79	2,01
2-4 Sicherheit	1,58	1,58	1,69	2,01
2-5 Zugpersonal	1,65	1,64	1,79	2,01
2-6 Information im Regelfall	1,61	1,68	1,49	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten/Verspätungen	2,10	2,23	2,19	2,41
2-8 Vertrieb	1,83	1,73	1,89	2,21

Tabelle 58: Messergebnisse subjektives QM VDV Raaberbahn (Tabelle)

Hinsichtlich der subjektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit, Anslusserreichung Bahn-Bahn, Sauberkeit der Züge, Sicherheit, Zugpersonal, Information bei Unregelmäßigkeiten/Verspätungen und Vertrieb konnte ein Bonus erzielt werden.

Das Ergebnis für den subjektiven Qualitätsparameter Information im Regelfall befindet sich im Toleranzbereich, d.h. es konnte weder ein Bonus noch ein Malus erzielt werden. Im Vergleich zum Vertragsjahr 2022 konnte bei fast allen subjektiven Qualitätskriterien eine Verbesserung erreicht werden. Lediglich der subjektive Qualitätsparameter Vertrieb weist eine geringfügige Verschlechterung auf. Der Wert für den subjektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit ist gegenüber dem Vorjahr gleichgeblieben.

Bonus-/Malus-System

Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Dabei konnte die Raaberbahn in allen Parametern einen Bonus lukrieren. Ein Malus wurde in keinem der Teilbereiche fällig. Insgesamt konnte die Raaberbahn für das Jahr 2023 22,44 % des maximalen Bonus erreichen.

3.7.5. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2023 wurden auf der Raaberbahn insgesamt 1.323.721 Fahrgäste befördert, wobei diese Fahrgastzahlen auf Basis der verkauften Tickets, hochgerechnet mit bestimmten Multiplikationsfaktoren je Ticketart, ermittelt wurden.

3.8. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (ZVB)

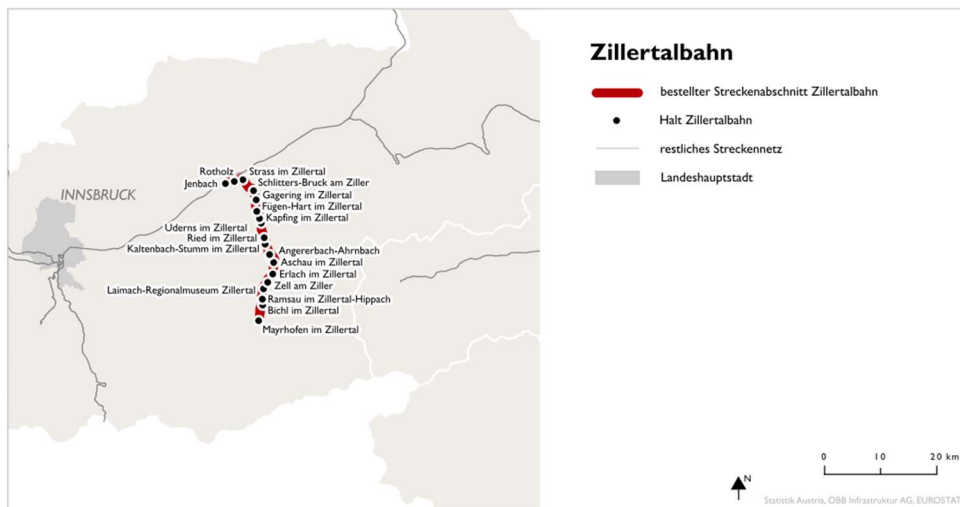


Abbildung 37: Strecke der bestellten Verkehrsleistung ZVB

3.8.1. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte bei der ZVB im Berichtszeitraum 2023 einen Leistungsumfang im Ausmaß von 364.756 Zugkm.

3.8.2. Prüfung auf Überkompensation

Die ZVB übermittelte im Jahr 2022 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gemäß Anlage 6b für das Vertragsjahr 2021 und im Jahr 2023 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gemäß Anlage 6b für das Vertragsjahr 2022 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV in den Jahren 2021 und 2022 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder von Teilen davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Es wurde für die Jahre 2023 und 2024 keine Überkompensation festgestellt.

3.8.3. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2023 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 2023 lagen, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung ausgefallene Zugleistungen in Höhe von 30 Zugkm vor. Des Weiteren gab es keine ausgelassenen planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum.

- **Abweichende Zugbildung**

Im Berichtszeitraum kam es analog zum Jahr davor zu keinen hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**

Im Jahr 2023 wurden, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, von der ZVB insgesamt 21.174 Zugkm im Schienenersatzverkehr geführt. Das entspricht ca. 5,8 % der bestellten Verkehrsleistung.

3.8.4. Qualitätsmanagement

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

Objektive Qualitätsmessung

Neben der Messung der Pünktlichkeit via Rohdaten des Zugleitsystems bzw. der Meldung der Daten zum Beschwerdemanagement durch das EVU hat die SCHIG mbH Stichproben gezogen, bei denen geschultes Personal Zugfahrten auf die Einhaltung der Qualitätsstandards hin geprüft hat. Vereinbarungsgemäß waren im Jahr 2023 zumindest 24 Stichproben zu ziehen. Die Zahl der zu ziehenden Stichproben wurde erfüllt.

Die Pünktlichkeit stellte sich im Jahr 2023 wie folgt dar. Die Ergebnisse werden als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt.:

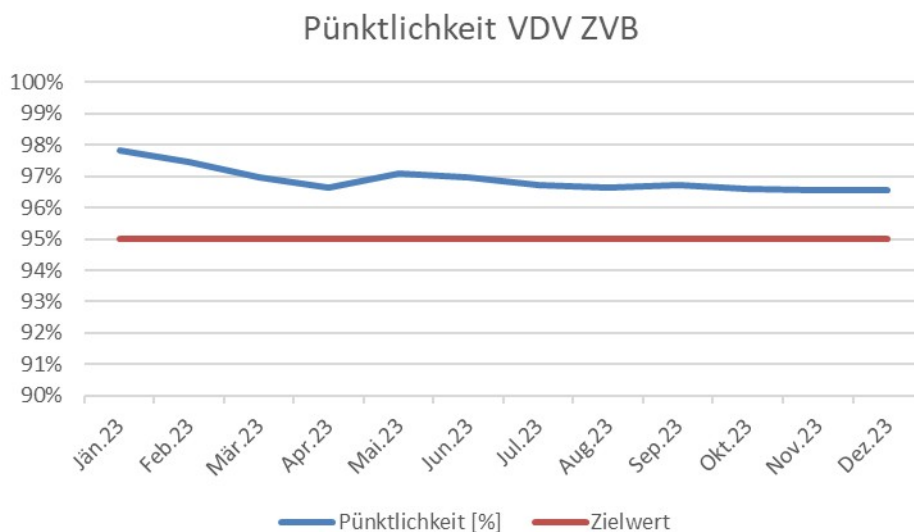


Abbildung 38: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV ZVB (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit [%]	Zielwert
Jän.23	97,84%	95%
Feb.23	97,45%	95%
Mär.23	96,98%	95%
Apr.23	96,63%	95%
Mai.23	97,11%	95%
Jun.23	96,97%	95%
Jul.23	96,71%	95%
Aug.23	96,66%	95%
Sep.23	96,70%	95%
Okt.23	96,60%	95%
Nov.23	96,58%	95%
Dez.23	96,55%	95%

Tabelle 59: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV ZVB (Tabelle)

Der gemessene Pünktlichkeitsgrad der ZVB im Fahrplanjahr 2023 beträgt 96,6 % (Vergleichswert 2022 97,6 %).

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter zeigen für das Fahrplanjahr 2023, wie bereits im Fahrplanjahr 2022, eine positive Abweichung vom jeweiligen Zielwert. Die Ergebnisse werden folgend als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt.

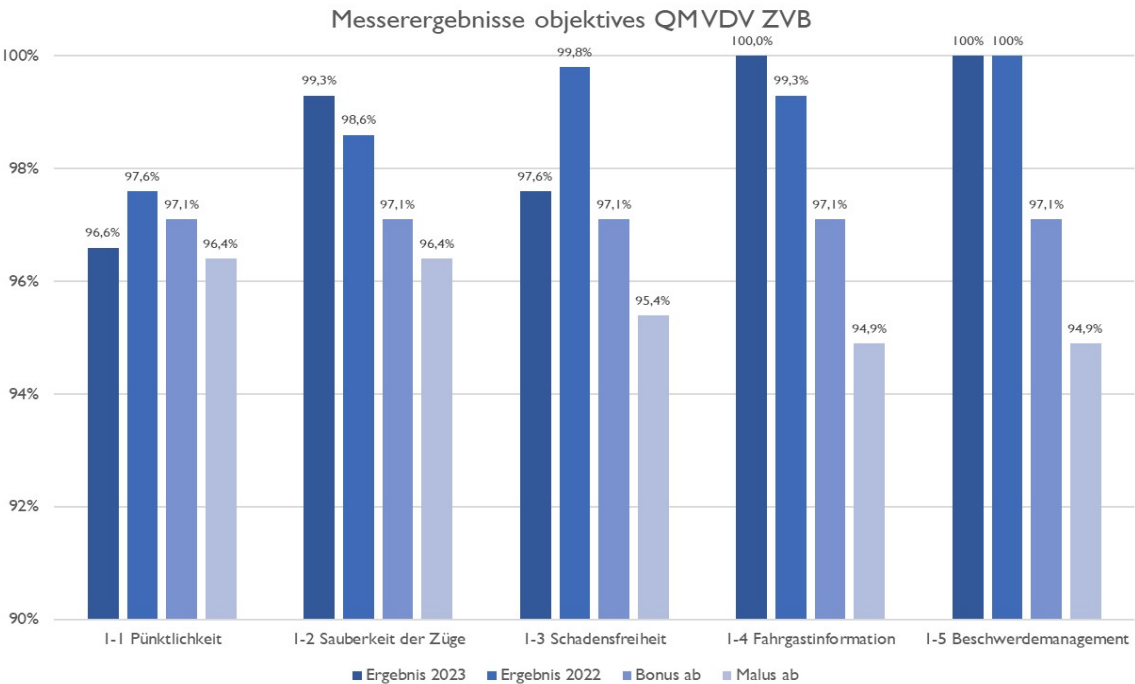


Abbildung 39: Messergebnisse objektives QM VDV ZVB (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
I-1 Pünktlichkeit	96,6%	97,6%	97,1%	96,4%
I-2 Sauberkeit der Züge	99,3%	98,6%	97,1%	96,4%
I-3 Schadensfreiheit	97,6%	99,8%	97,1%	95,4%
I-4 Fahrgastinformation	100%	99,3%	97,1%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	100%	100%	97,1%	94,9%

Tabelle 60: Messergebnisse objektives QM VDV ZVB (Tabelle)

Bezüglich der objektiven Qualitätsparameter Sauberkeit der Züge, Schadensfreiheit, Fargastinforma- tion und Beschwerdemanagement konnte ein Bonus erzielt werden. Für den objektiven Qualitäts- parameter Pünktlichkeit liegt das Ergebnis im Toleranzbereich, d.h. es wurde weder ein Bonus noch ein Malus erzielt. Gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 haben sich im Fahrplanjahr 2023 die Ergebnisse bezüglich der objektiven Qualitätsparameter Sauberkeit der Züge und Fahrgastinformation verbes- sert, bezüglich der objektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit und Schadensfreiheit verschlechtert. Die Ergebnisse für den objektiven Qualitätsparameter Beschwerdemanagement sind im Vergleich zum Vorfahrplanjahr mit 100 % gleichgeblieben.

Subjektive Qualitätsmessung

Die Fahrgastbefragung zur Erhebung der subjektiven Qualitätskriterien wurde 2023 durch ein unabhängiges von der SCHIG beauftragtes Unternehmen durchgeführt. Die Ergebnisse werden folgend als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt.

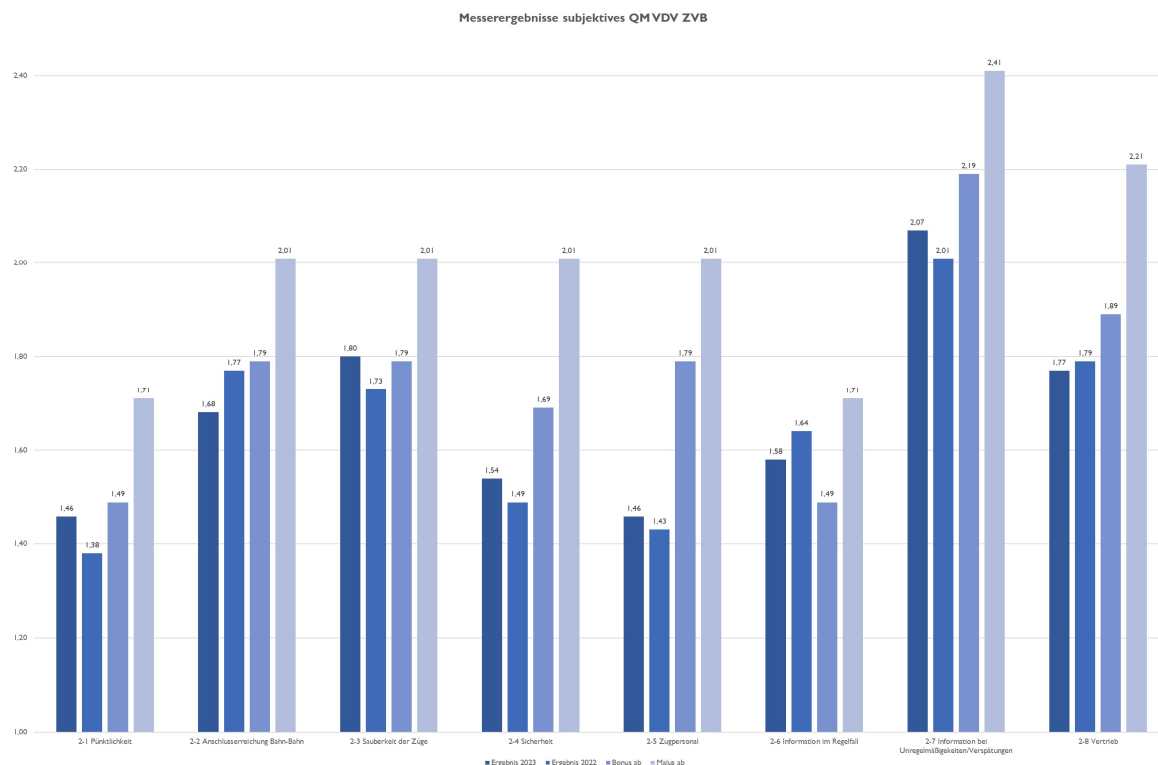


Abbildung 40: Messergebnisse subjektives QM VDV ZVB (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,46	1,38	1,49	1,71
2-2 Anschlussreichung Bahn-Bahn	1,68	1,77	1,79	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,80	1,73	1,79	2,01
2-4 Sicherheit	1,54	1,49	1,69	2,01
2-5 Zugpersonal	1,46	1,43	1,79	2,01
2-6 Information im Regelfall	1,58	1,64	1,49	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten/Verspätungen	2,07	2,01	2,19	2,41
2-8 Vertrieb	1,77	1,79	1,89	2,21

Tabelle 61: Messergebnisse subjektives QM VDV ZVB (Tabelle)

Bei fast allen subjektiven Qualitätskriterien konnte ein Bonus erzielt werden. Für die subjektiven Qualitätsparameter Sauberkeit der Züge und Information im Regelfall liegen die erreichten Ergebnisse im Toleranzbereich, d.h. es wurde weder ein Bonus noch ein Malus erzielt. Die erreichten

Werte haben sich gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 bei drei Kriterien (Anschlusserrreichung Bahn-Bahn, Information im Regelfall und Vertrieb) verbessert, bei allen weiteren Kriterien verschlechtert.

Bonus-/Malus-System

Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Dabei konnte die ZVB in allen Parametern einen Bonus lukrieren. Ein Malus wurde in keinem der Teilbereiche fällig. Insgesamt konnte die ZVB für das Jahr 2023 30 % des maximalen Bonus erreichen.

3.8.5. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2023 wurden laut ZVB insgesamt 3.210.253 Personen befördert. Die Fahrgastzahlen werden auf Basis der verkauften Tickets, hochgerechnet mit bestimmten Multiplikationsfaktoren je Ticketart, ermittelt.

3.9. Montafonerbahn (MBS)

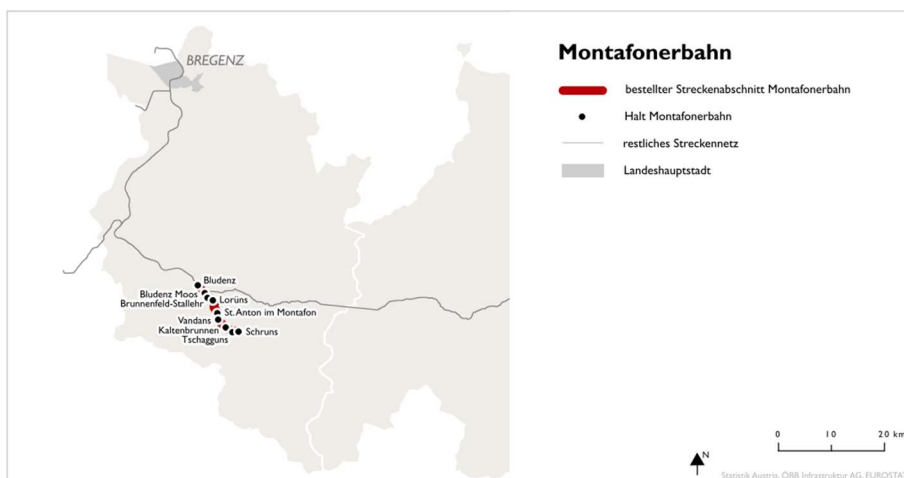


Abbildung 41: Strecke der bestellten Verkehrsleistung MBS

3.9.1. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte bei der MBS für das Fahrplanjahr 2023 einen Leistungsumfang von 308.438 Zugkm.

3.9.2. Prüfung auf Überkompensation

Der zwischen der SCHIG mbH und der MBS abgeschlossene VDV legt fest, dass die von der SCHIG mbH an die MBS gemäß den Bestimmungen dieses VDV zu leistenden Abgeltungsbeträge einer grundlegenden Ex-ante-Prüfung unterzogen werden. Die hierfür zugrundeliegende Berechnungsmethodik und zu prüfenden Werte sind in den Anlagen des VDV definiert.

Darüber hinaus werden die von der SCHIG mbH an die MBS gemäß den Bestimmungen dieses VDV zu leistenden Abgeltungsbeträge einer jährlichen Ex-post-Prüfung unterzogen. Die hierfür zugrundeliegende Berechnungsmethodik und zu prüfenden Werte sind ebenfalls in den Anlagen des VDV definiert.

Im Jahr 2024 wurde der Bericht der von der SCHIG mbH beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft über die Ex-post-Prüfung der Angemessenheit der Ausgleichsleistung gemäß VO (EG) 1370/2007 der Jahre 2020, 2021 und 2022 vorgelegt:

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV in den Jahren 2020, 2021 und 2022 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder von Teilen davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Es wurde für die Jahre 2020, 2021 und 2022 eine Überkompensation festgestellt.
- Die Ergebnisse für das Jahr 2023 liegen noch nicht vor.

3.9.3. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2023 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 2023 lagen, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung ausgefallene Zugleistungen in Höhe von 64 Zugkm vor. Des Weiteren gab es keine ausgelassenen planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum.

- **Abweichende Zugbildung**

Im Berichtszeitraum kam es analog zum Jahr davor zu keinen hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**

Im Jahr 2023 wurden, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, von der MBS insgesamt 1.265 Zugkm im Schienenersatzverkehr geführt. Das entspricht ca. 0,4 % der bestellten Verkehrsleistung.

3.9.4. Qualitätsmanagement

Objektive Qualitätsmessung

Neben der Messung der Pünktlichkeit via Rohdaten des Zugleitsystems bzw. der Meldung der Daten 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 2023 zumindest 24 Stichproben zu ziehen. Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, wählt die SCHIG mbH aus. Die Anzahl der Stichproben wurde vereinbarungsgemäß gezogen.

Die Pünktlichkeit im Jahr 2023 stellt sich wie folgt dar. Die Ergebnisse werden als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt.

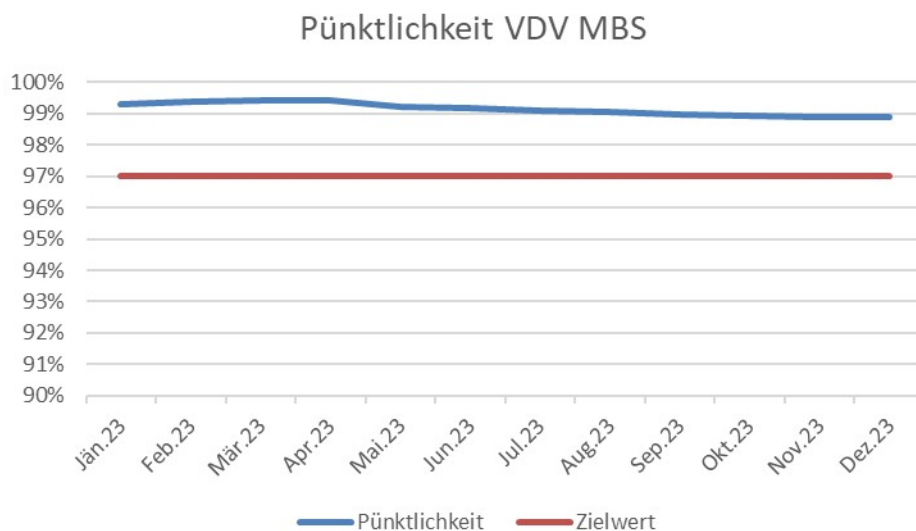


Abbildung 42: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV MBS (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit	Zielwert
Jän.23	99,32%	97%
Feb.23	99,39%	97%
Mär.23	99,43%	97%
Apr.23	99,44%	97%
Mai.23	99,23%	97%
Jun.23	99,16%	97%
Jul.23	99,09%	97%
Aug.23	99,05%	97%
Sep.23	98,96%	97%
Okt.23	98,93%	97%
Nov.23	98,90%	97%
Dez.23	98,88%	97%

Tabelle 62: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV MBS (Tabelle)

Der gemessene Pünktlichkeitsgrad der MBS im Fahrplanjahr 2023 beläuft sich auf 99,2 % (Vergleichswert 2022: 97,6 %).

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter weisen folgendes Bild auf. Die Ergebnisse werden als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt.

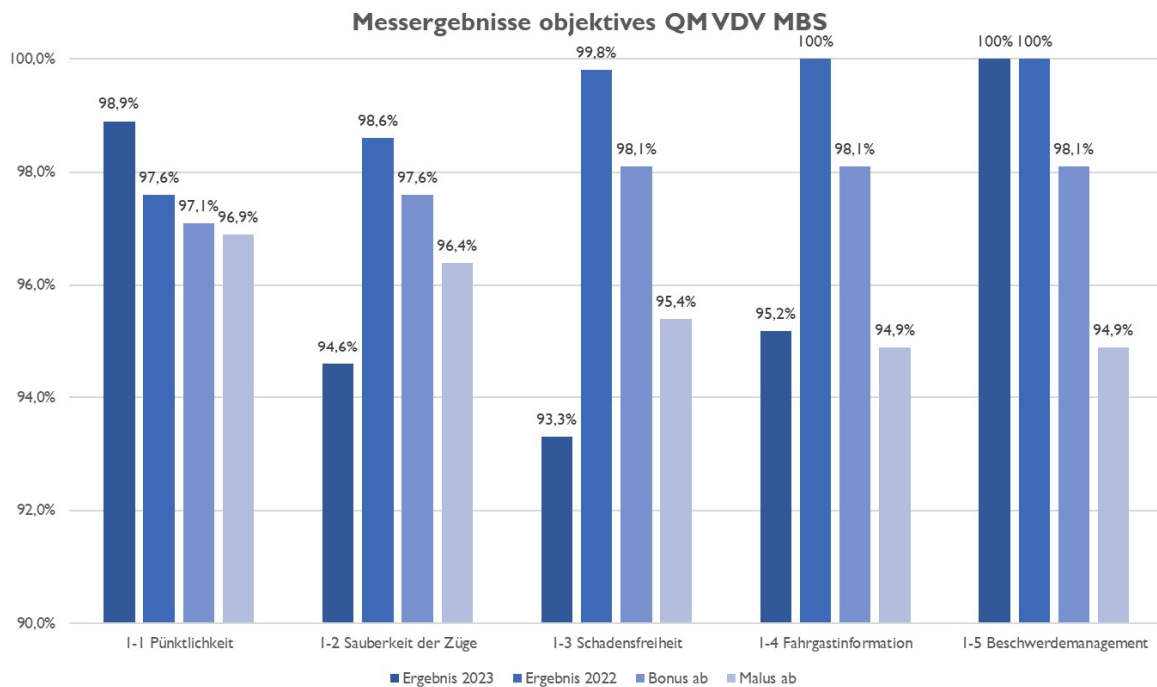


Abbildung 43: Messergebnisse objektives QM VDV MBS (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
I-1 Pünktlichkeit	98,9%	97,6%	97,1%	96,9%
I-2 Sauberkeit der Züge	94,6%	98,6%	97,6%	96,4%
I-3 Schadensfreiheit	93,3%	99,8%	98,1%	95,4%
I-4 Fahrgastinformation	95,2%	100%	98,1%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	100%	100%	98,1%	94,9%

Tabelle 63: Messergebnisse objektives QM VDV MBS (Tabelle)

Ein Bonus wurde im Fahrplanjahr 2023 hinsichtlich der objektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit und Beschwerdemanagement erzielt. Ein Malus wurde für die objektiven Qualitätsparameter Sauberkeit der Züge und Schadensfreiheit verzeichnet. Für den objektiven Qualitätsparameter Fahrgastinformation liegen die erreichten Werte im Toleranzbereich, d.h. es wurde weder ein Bonus noch ein Malus erzielt. Gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 haben sich die Werte im Fahrplanjahr 2023 für den Parameter Pünktlichkeit verbessert, für die Parameter Sauberkeit der Züge, Schadensfreiheit und Fahrgastinformation verschlechtert. Beim Beschwerdemanagement wurde ebenso wie im Fahrplanjahr 2022 ein Ergebnis von 100 % erreicht.

Subjektive Qualitätsmessung

Die Fahrgastbefragung zur Erhebung der subjektiven Qualitätskriterien wurde 2023 durch ein unabhängiges von der SCHIG beauftragtes Unternehmen durchgeführt. Die Ergebnisse werden folgend als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt.

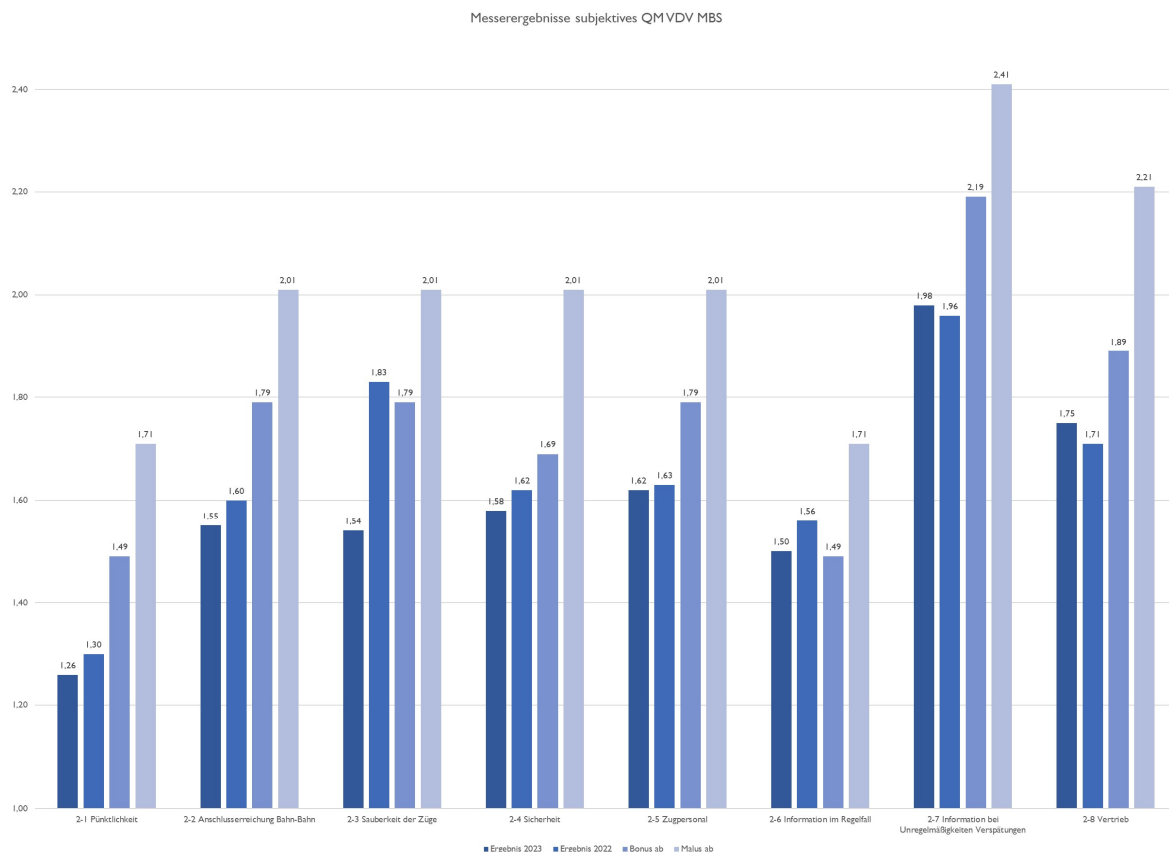


Abbildung 44: Messergebnisse subjektives QM VDV MBS (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,26	1,30	1,49	1,71
2-2 Anschlussreichung Bahn-Bahn	1,55	1,60	1,79	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,54	1,83	1,79	2,01
2-4 Sicherheit	1,58	1,62	1,69	2,01
2-5 Zugpersonal	1,62	1,63	1,79	2,01
2-6 Information im Regelfall	1,50	1,56	1,49	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten Verspätungen	1,98	1,96	2,19	2,41
2-8 Vertrieb	1,75	1,71	1,89	2,21

Tabelle 64: Messergebnisse subjektives QM VDV MBS (Tabelle)

Hinsichtlich aller subjektiven Qualitätsparameter, bis auf Information im Regelfall, wurde im Fahrplanjahr 2023 ein Bonus erzielt. Gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 haben sich im Fahrplanjahr 2023 die Ergebnisse hinsichtlich beinahe aller subjektiven Qualitätsparameter bis auf Information bei Unregelmäßigkeiten Verspätungen und Vertrieb verbessert.

Bonus-/Malus-System

Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Insgesamt konnte die MBS im Berichtszeitraum 34,70 % des maximalen Bonus erreichen.

3.9.5. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2023 wurden laut MBS insgesamt 1.201.395 Personen befördert. Der Wert basiert auf den verkauften Tickets, hochgerechnet mit bestimmten Multiplikationsfaktoren je Ticketart.

3.10. Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)

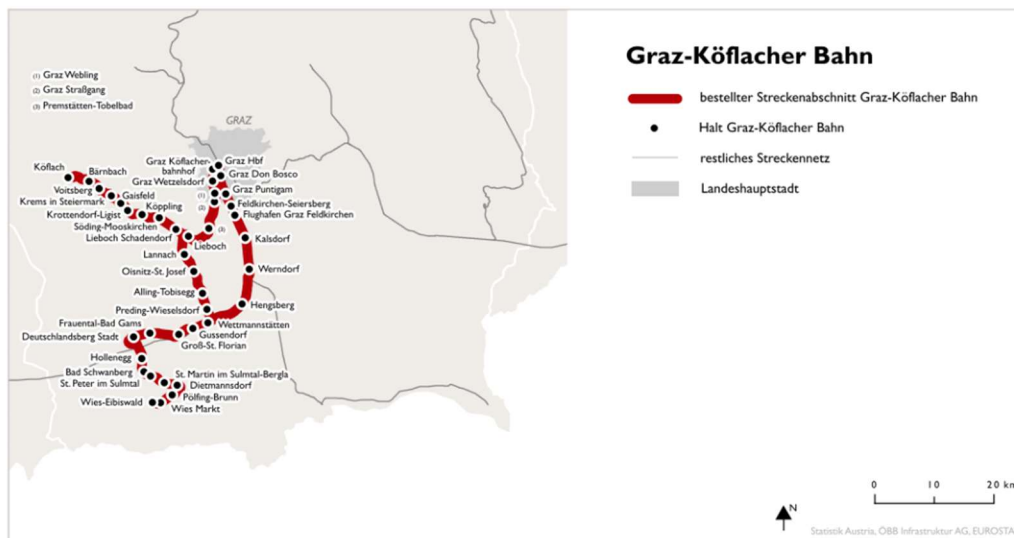


Abbildung 45: Strecke der bestellten Verkehrsleistung GKB

3.10.1. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte bei der GKB im Berichtszeitraum 2023 einen Leistungsumfang im Ausmaß von 1.787.906 Zugkm.

3.10.2. Prüfung auf Überkompensation

Der zwischen der SCHIG mbH und der GKB abgeschlossene VDV legt fest, dass die von der SCHIG mbH an die GKB gemäß den Bestimmungen dieses VDV zu leistenden Abgeltungsbeträge einer grundlegenden Ex-ante-Prüfung unterzogen werden. Die hierfür zugrundeliegende Berechnungsmethodik und zu prüfenden Werte sind in den Anlagen des VDV definiert.

Darüber hinaus werden die von der SCHIG mbH an die GKB gemäß den Bestimmungen dieses VDV zu leistenden Abgeltungsbeträge einer jährlichen Ex-post-Prüfung unterzogen. Die hierfür zugrundeliegende Berechnungsmethodik und zu prüfenden Werte sind ebenfalls in den Anlagen des VDV definiert.

Im Jahr 2023 wurde der Bericht, der von der SCHIG mbH beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, über die Ex-post-Prüfung der Angemessenheit der Ausgleichsleistung gemäß VO (EG) 1370/2007 des Jahres 2021 bzw. im Jahr 2025 die Berichte der Jahre 2022 und 2023 vorgelegt. Die darüber erstellten schriftlichen Berichte halten zusammenfassend folgende Ergebnisse fest:

- Eine Übertragung des an die GKB auf Grundlage des VDV von der SCHIG mbH gewährten Abgeltungsbetrags in einen anderen Tätigkeitsbereich der GKB liegt für die Jahre 2021, 2022 und 2023 nicht vor.
- Es wurde für die Jahre 2021, 2022 und 2023 keine Überkompensation festgestellt.

3.10.3. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2023 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des VDV zu überprüfen, werden die im VDV vorgesehenen Berichtspflichten der GKB wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**
- **Abweichende Zugbildung**
- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**

Zum Zeitpunkt der Berichtslegung ist die Auswertung der Berichtspflichten noch nicht final, deshalb werden an dieser Stelle keine konkreten Werte dargestellt.

3.10.4. Qualitätsmanagement

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

Objektive Qualitätsmessung

Neben der Messung der Pünktlichkeit via Rohdaten aus dem Zugsleitsystem ARAMIS bzw. der Meldung der Daten 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 2023 zumindest 60 Stichproben zu ziehen. Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, wählt die SCHIG mbH aus. Die Ergebnisse werden in einer Checkliste festgehalten. Die Anzahl der Stichproben wurde vereinbarungsgemäß gezogen.

Die Pünktlichkeit im Jahr 2023 stellt sich wie folgt dar. Die Ergebnisse werden als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt.

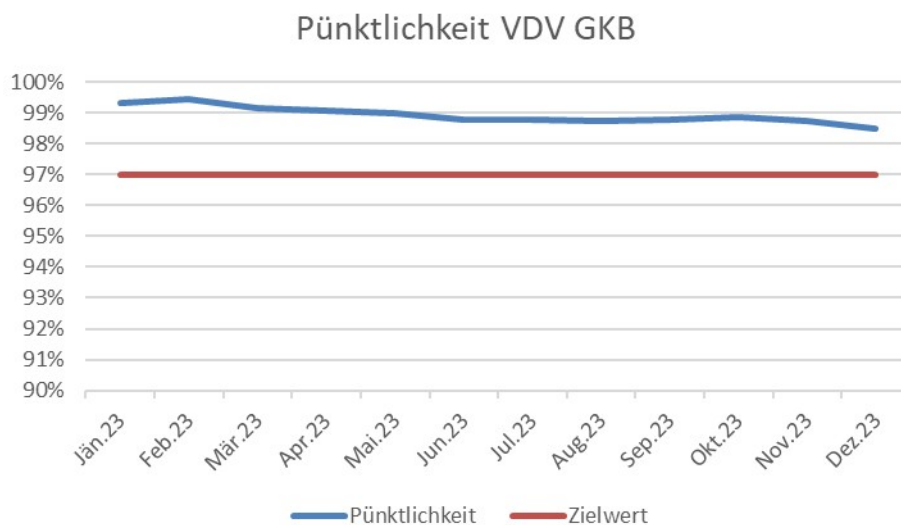


Abbildung 46: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV GKB (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit	Zielwert
Jän.23	99,32%	97%
Feb.23	99,43%	97%
Mär.23	99,17%	97%
Apr.23	99,07%	97%
Mai.23	98,98%	97%
Jun.23	98,76%	97%
Jul.23	98,78%	97%
Aug.23	98,75%	97%
Sep.23	98,78%	97%
Okt.23	98,87%	97%
Nov.23	98,75%	97%
Dez.23	98,49%	97%

Tabelle 65: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV GKB (Tabelle)

Der gemessene Pünktlichkeitsgrad der GKB im Fahrplanjahr 2023 beläuft sich auf 98,9 % (Vergleichswert 2022: 99,2 %).

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter zeigen für 2023 folgendes Bild. Die Ergebnisse werden als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt.

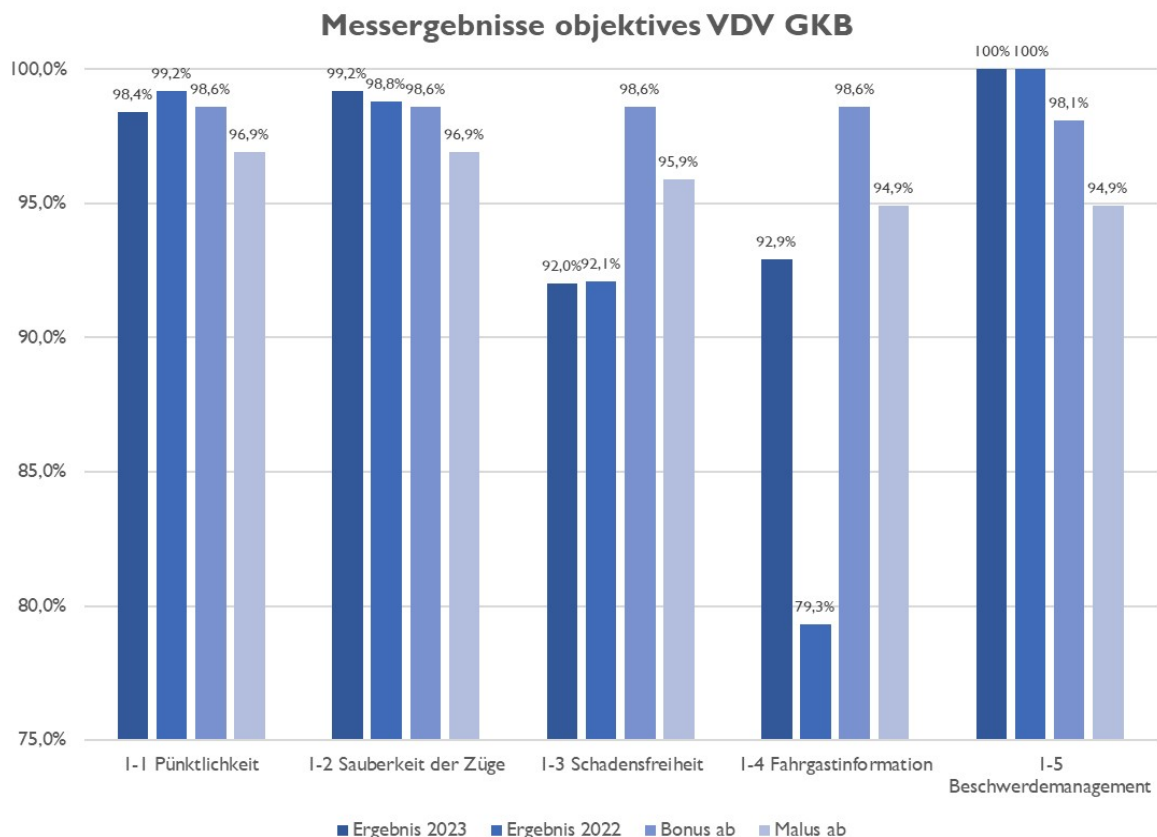


Abbildung 47: Messergebnisse objektives QM VDV GKB (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
I-1 Pünktlichkeit	98,4%	99,2%	98,6%	96,9%
I-2 Sauberkeit der Züge	99,2%	98,8%	98,6%	96,9%
I-3 Schadensfreiheit	92,0%	92,1%	98,6%	95,9%
I-4 Fahrgastinformation	92,9%	79,3%	98,6%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	100%	100%	98,1%	94,9%

Tabelle 66: Messergebnisse objektives QM VDV GKB (Tabelle)

Ein Bonus konnte hinsichtlich der objektiven Qualitätskriterien Sauberkeit der Züge und Beschwerdemanagement erzielt werden. Für den objektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit wurde weder ein Bonus noch ein Malus erzielt. Die Ergebnisse für die weiteren objektiven Qualitätskriterien weisen einen Malus aus. Das Ergebnis für die objektiven Qualitätsparameter Sauberkeit der Züge und Fahrgastinformation konnte im Fahrplanjahr 2023 gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 verbessert werden. Die Werte für Pünktlichkeit und Schadensfreiheit haben sich gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 verschlechtert. Die Werte für Beschwerdemanagement entsprechen den im Fahrplanjahr 2022 erreichten Werten (100 %).

Subjektive Qualitätsmessung

Die Fahrgastbefragung zur Erhebung der subjektiven Qualitätskriterien wurde 2023 durch ein unabhängiges von der SCHIG beauftragtes Unternehmen durchgeführt. Die Ergebnisse werden folgend als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt.

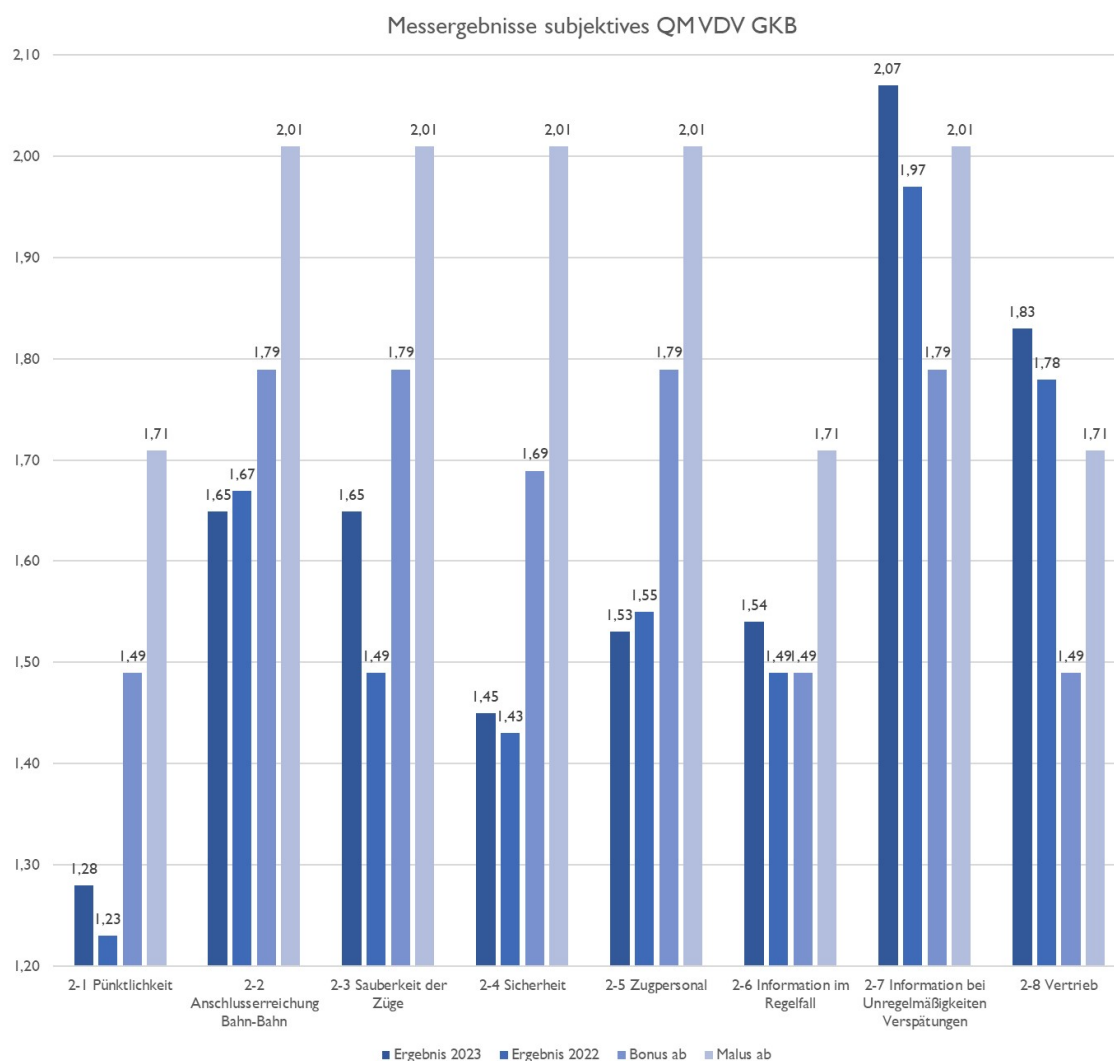


Abbildung 48: Messergebnisse subjektives QM VDV GKB (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2023	Ergebnis 2022	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,28	1,23	1,49	1,71
2-2 Anschlusserrreichung Bahn-Bahn	1,65	1,67	1,79	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,65	1,49	1,79	2,01
2-4 Sicherheit	1,45	1,43	1,69	2,01
2-5 Zugpersonal	1,53	1,55	1,79	2,01
2-6 Information im Regelfall	1,54	1,49	1,49	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten Verspätungen	2,07	1,97	1,79	2,01
2-8 Vertrieb	1,83	1,78	1,49	1,71

Tabelle 67: Messergebnis subjektives QM VDV GKB (Tabelle)

Bei den subjektiven Qualitätskriterien Pünktlichkeit, Anschlusserrreichung Bahn-Bahn, Sauberkeit der Züge, Sicherheit, Zugpersonal und Information im Regelfall wurde ein Bonus erzielt, hinsichtlich der Qualitätskriterien Unregelmäßigkeiten, Verspätungen und Vertrieb ein Malus. Die Ergebnisse für die Anschlusserrreichung Bahn-Bahn und Zugpersonal haben sich im Fahrplanjahr 2023 gegenüber dem Fahrplanjahr 2022 verbessert. Alle weiteren subjektiven Qualitätskriterien weisen im Fahrplanjahr 2023 ein schlechteres Ergebnis als im Fahrplanjahr 2022 auf.

Bonus-/Malus-System

Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Dabei konnte die GKB in der Mehrheit der objektiven und subjektiven Parameter einen Bonus lukrieren. Insgesamt konnte die GKB für das Jahr 2023 7,2 % des maximalen Bonus erreichen.

3.10.5. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2023 wurden von der GKB rund 6,13 Millionen Personen befördert, wobei dieser Wert auf Basis erfolgter Fahrgastzählungen hochgerechnet wurde.

3.11. Zusammenfassung Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei den Privatbahnen

Der Leistungsumfang der bestellten Schienenpersonenverkehrsleistungen bei den Privatbahnen stellt sich im Jahr 2023 wie folgt dar. Bei allen graphischen Darstellungen im folgenden Abschnitt erfolgt alternativ eine tabellarische, inhaltlich idente Darstellung.:

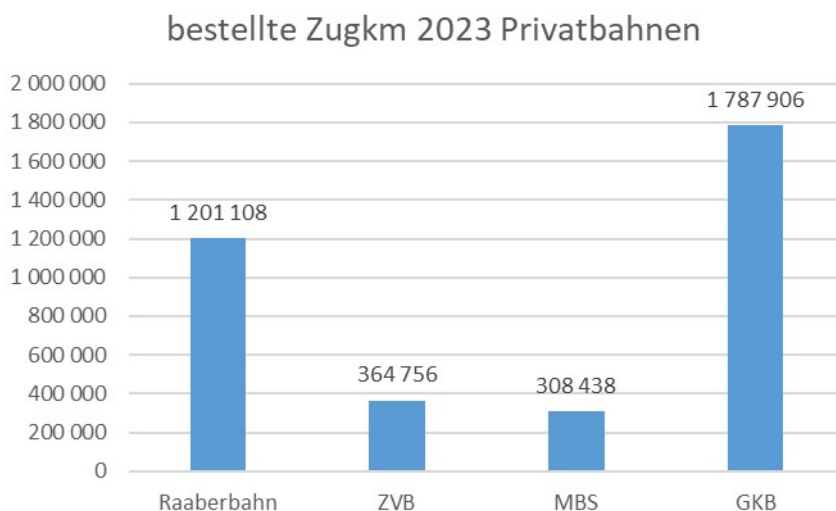


Abbildung 49: bestellte Leistungen Privatbahnen 2023 (Graphik)

EVU	bestellte Zugkm
Raaberbahn	1.201.108
ZVB	364.756
MBS	308.438
GKB	1.787.906
SUMME	3.662.208

Tabelle 68: bestellte Leistungen Privatbahnen 2023 (Tabelle)

Im Jahr 2023 wurden bei den Privatbahnen insgesamt 3.662.208 Zugkm bestellt.

Die Pünktlichkeitswerte stellen sich bei den Privatbahnen im Fahrplanjahr 2023 wie folgt dar:

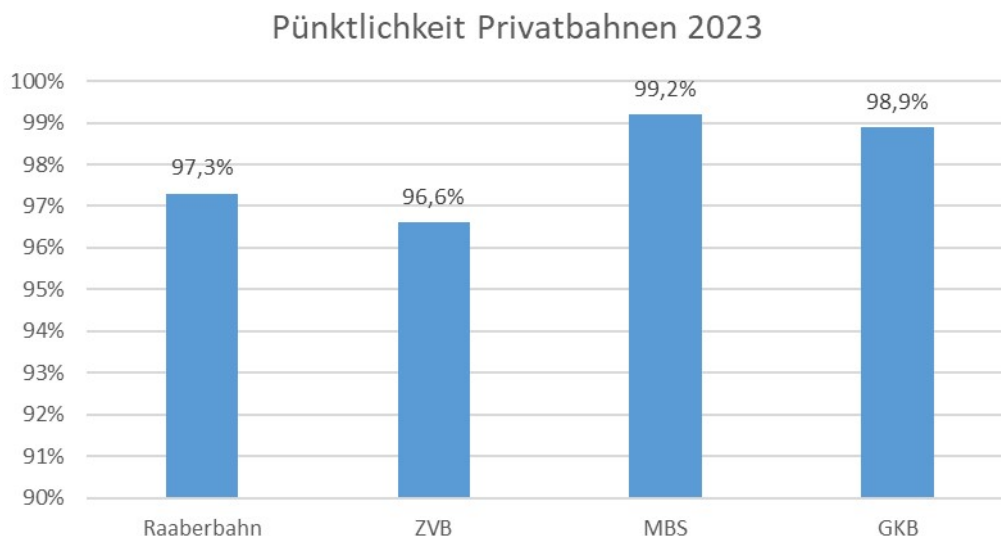


Abbildung 50: Pünktlichkeit Privatbahnen 2023 (Graphik)

EVU	Jahrespünktlichkeit
Raaberbahn	97,3%
ZVB	96,6%
MBS	99,2%
GKB	98,9%

Tabelle 69: Pünktlichkeit Privatbahnen 2023 (Tabelle)

Alle Werte beruhen auf einer automatisierten Messung.

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit über alle Privatbahnen betrug 2023 98,0 %.

In der Gesamtbetrachtung (also hinsichtlich der Summe der einzelnen Kategorien) konnten alle Privatbahnen einen Qualitätsbonus lukrieren.

Für das Jahr 2023 wurden an die Privatbahnen im Zuge des Qualitätsmanagements insgesamt EUR 167.873 ausbezahlt.

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

erreichter Anteil am maximalen Qualitätsbonus je Privatbahn

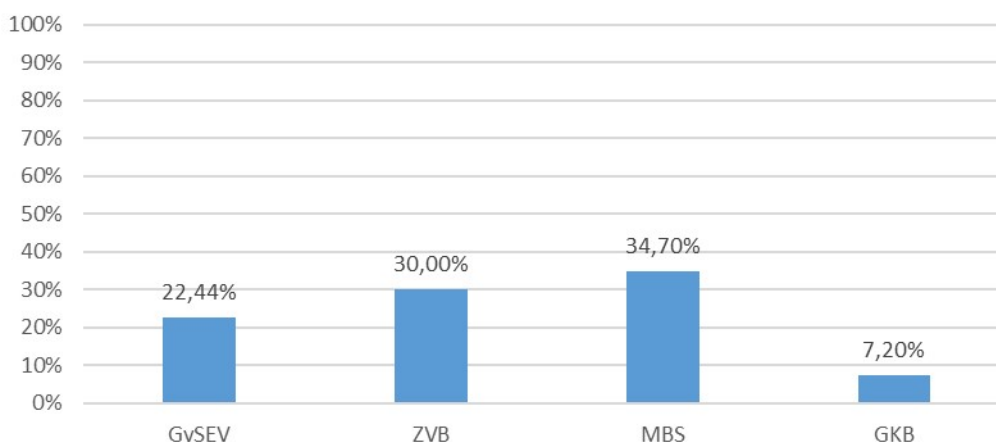


Abbildung 51: Erreichter Anteil am Gesamtbonus je Privatbahn (Graphik)

EVU	erreichter Bonus
Raaberbahn	22,44%
ZVB	30,00%
MBS	34,70%
GKB	7,20%

Tabelle 70: Erreichter Anteil am Gesamtbonus je Privatbahn (Tabelle)

Die Privatbahnen konnten im Jahr 2023 insgesamt 23,59 % des in Summe maximal für Privatbahnen für 2023 festgelegten QM-Bonus erreichen.

Unter Berücksichtigung des Qualitätsmanagements sowie der für die Leistungsstörungen erfolgten Rückstellungen stellt sich die Abrechnung für die Privatbahnen für das Leistungsjahr 2023 wie folgt dar:

	gesamt	davon Bund	davon Länder
Leistungsbestellung	59.865.880	27.881.921	31.983.959
Leistungsstörung	-317.417	-256.709	-60.709
Qualitätsmanagement	167.873	156.189	11.684
Summe	59.716.336	27.781.402	31.934.934

Tabelle 71: Tatsächlicher Auszahlungsbetrag Privatbahnen inkl. QM-Bonus und abzüglich Leistungsstörungen 2023

Die tatsächliche Summe der Auszahlung für die Privatbahnen für den Leistungszeitraum 2023 unter Berücksichtigung des QM-Bonus und des Abzugs für Leistungsstörungen beträgt somit EUR 59.716.336 für 3.662.208 bestellte Zugkm.

Wie im GWL-Bericht für das Fahrplanjahr 2022 bereits angekündigt, wurde die Abrechnung für das Fahrplanjahr 2022 im Herbst 2024 finalisiert. Folgend wird die finale Gesamtabgeltung für das Fahrplanjahr 2022 dargestellt:

	gesamt	davon Bund	davon Land
Leistungsbestellung	52.918.337	24.027.699	28.890.638
Leistungsstörung	-1.206.271	-1.143.916	-62.354
Qualitätsmanagement	177.848	164.526	13.322
Summe	51.889.914	23.048.309	28.841.605

Tabelle 72: Tatsächlicher Zahlungsbetrag Privatbahnen inkl. QM-Bonus und abzüglich Leistungsstörungen 2022

Die übermittelte Anzahl der beförderten Fahrgäste der Privatbahnen stellt sich im Jahr 2023 gegenüber dem Jahr 2022 wie folgt dar:

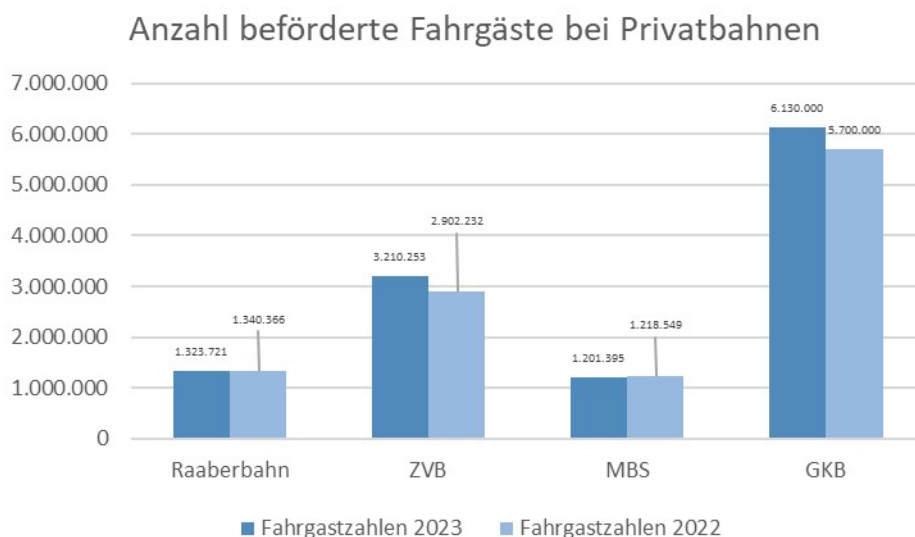


Abbildung 52: Anzahl der beförderten Fahrgäste je Privatbahn 2023 (Graphik)

EVU	Fahrgastzahlen 2023	Fahrgastzahlen 2022
Raaberbahn	1.323.721	1.340.366
ZVB	3.210.253	2.902.232
MBS	1.201.395	1.218.549
GKB	6.130.000	5.700.000
Summe	11.855.116	11.161.147

Tabelle 73: Anzahl der beförderten Fahrgäste je Privatbahn 2023 (Tabelle)

Die Gesamtanzahl der Fahrgäste von Raaberbahn, ZVB, MBS und GKB betrug im Jahr 2023 rund 11,9 Millionen. Gegenüber dem Jahr 2022 ergibt sich im Jahr 2023 ein Plus bei den Fahrgastzahlen in Höhe von rund 6 %. Dabei ist festzuhalten, dass die angegebenen Fahrgastzahlen derzeit auf Selbstmeldungen bzw. Hochrechnungen der EVU beruhen.

3.12. Kofinanzierte Privatbahn-VDV

Neben den von der SCHIG mbH bestellten Privatbahn-VDV existieren insgesamt sieben VDV mit Privatbahnen, welche von den jeweiligen VOG bestellt und seitens des Bundes kofinanziert werden. In der folgenden Tabelle erfolgt eine Auflistung der jeweils bestellten Kilometer.

VDV	Bestellte Zugkm
VDV WLB	2.308.246
VDV NÖVOG	937.486
VDV St&H	1.831.864
VDV SLB	1.107.225
VDV PLB	656.829
VDV IVB	428.075
VDV StB	707.087
Summe	7.976.812

Tabelle 74: bestellte Zugkm kofinanzierte Privatbahnen

Für die von den VOG bestellten VDV leistete der Bund einen Kofinanzierungsanteil von EUR 44.056.643,78.

4. ZUSAMMENFASSUNG

In Summe wurden seitens der SCHIG mbH 106.347.726 Zugkm zu Gesamtkosten von EUR 1.479.008.512 im gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonennah und -fernverkehr bestellt.

Weiters leistete der Bund für die Kofinanzierung von sieben von VOG bestellten VDV für 7.976.812 Zugkm einen Finanzierungsbeitrag in Höhe von EUR 44.056.644.

Insgesamt wurden rund 264 Millionen Fahrgäste im gemeinwirtschaftlichen, von der SCHIG mbH bestellten Schienenpersonenverkehr transportiert.

5. VERZEICHNISSE

5.1. Allgemeine Angaben

Auftraggeber	BMIMI, Abteilung II/4 Personenverkehr Mag. Reinhard Wöhrenschiemmel
Berichtersteller:innen:	Mag. Jörg Leitner, MBA Thomas Grozurek Stefanie Kaltenböck, MA Liana Kluck, MSc Christopher Lehner, BA Sofia Bachtibek DI Astrid Storm, BSc

5.2. Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Volltext
Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
BGBI	Bundesgesetzblatt
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
bzw.	beziehungsweise
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
exkl.	exklusive
FIS	Fahrgastinformationssystem
FV	Fernverkehr
gem.	gemäß
GKB	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
Hbf.	Hauptbahnhof
IBE	Infrastrukturbenützungsentgelt
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
inkl.	inklusive
IVB	Innsbrucker Verkehrsbetriebe & Stubaitalbahn GmbH
iVm	in Verbindung mit
Ktn	Kärnten
km	Kilometer
MBS	Montafonerbahn AG
mind.	mindestens
Mio.	Millionen
NÖVOG	Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH
NV	Nahverkehr
ÖBB-PV AG	ÖBB-Personenverkehr AG
OÖ	Oberösterreich
ÖPNRV-G 1999	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999
p.a.	per anno
PB	Privatbahn(en)
PLB	Pinzgauer Lokalbahn
PSO-VO	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates
QM	Qualitätsmanagement
REX	Regionalexpress
RJ	Railjet

Sbg	Salzburg
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 m.b.H.
StB	Steiermarkbahn und Bus GmbH
Stmk	Steiermark
T	Tirol
u.a.	unter anderem
UIC	Union internationale des chemins de fer (Internationaler Eisenbahnverband)
v.a.	vor allem
VDV	Verkehrsdienstevertrag/Verkehrsdiensteverträge
Vbg	Vorarlberg
VOG	Verkehrsorganisationsgesellschaft(en)
VPI	Verbraucherpreisindex
WLB	Wiener Lokalbahnen GmbH
z.B.	zum Beispiel
Zub	Zugbegleiter:in
Zugkm	Zugkilometer
ZVB	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

5.3. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht aller Strecken, auf denen gemeinwirtschaftliche Leistungen erbracht werden	9
Abbildung 2: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Ostregion (Graphik).....	24
Abbildung 3: Pünktlichkeit VDV Ostregion (Graphik).....	26
Abbildung 4: Messergebnisse objektives QM VDV Ostregion (Graphik).....	27
Abbildung 5: Messergebnisse subjektives QM VDV Ostregion (Graphik).....	28
Abbildung 6: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Oberösterreich (Graphik)	31
Abbildung 7: Messergebnisse objektives QM VDV Oberösterreich (Graphik)	34
Abbildung 8: Messergebnisse subjektives QM VDV Oberösterreich (Graphik).....	36
Abbildung 9: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Salzburg (Graphik)	38
Abbildung 10: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Salzburg 2023 (Graphik)	40
Abbildung 11: Messergebnisse objektives QM VDV Salzburg (Graphik)	42
Abbildung 12: Messergebnisse subjektives QM VDV Salzburg (Graphik).....	43
Abbildung 13: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Tirol (Graphik)	45
Abbildung 14: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Tirol 2023 (Graphik).....	47
Abbildung 15: Messergebnisse objektives QM VDV Tirol (Graphik).....	49
Abbildung 16: Messergebnisse subjektives QM VDV Tirol (Graphik)	50
Abbildung 17: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Vorarlberg (Graphik)	53
Abbildung 18: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Vorarlberg (Graphik)	56
Abbildung 19: Messergebnisse objektives QM VDV Vorarlberg (Graphik)	57
Abbildung 20: Messergebnisse subjektives QM VDV Vorarlberg (Graphik).....	58
Abbildung 21: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Steiermark (Graphik).....	61
Abbildung 22: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Steiermark (Graphik).....	64
Abbildung 23: Messergebnisse objektives QM VDV Steiermark (Graphik)	65
Abbildung 24: Messergebnisse subjektives QM VDV Steiermark (Graphik).....	66
Abbildung 25: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Kärnten (Graphik)	69
Abbildung 26: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Kärnten (Graphik).....	72
Abbildung 27: Messergebnisse objektives QM VDV Kärnten (Graphik).....	73
Abbildung 28: Messergebnisse subjektives QM VDV Kärnten (Graphik)	74
Abbildung 29: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Fernverkehr (Graphik)	77
Abbildung 30: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Fernverkehr (Graphik).....	79
Abbildung 31: Messergebnisse objektives QM VDV Fernverkehr (Graphik).....	80
Abbildung 32: Messergebnisse subjektives QM VDV Fernverkehr (Graphik)	81
Abbildung 33: Strecke der bestellten Verkehrsleistung Raaberbahn	93
Abbildung 34: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Raaberbahn (Graphik)	95
Abbildung 35: Messergebnisse objektives QM VDV Raaberbahn (Graphik).....	96
Abbildung 36: Messerergebnisse subjektives QM VDV Raaberbahn (Graphik)	97

Abbildung 37: Strecke der bestellten Verkehrsleistung ZVB	99
Abbildung 38: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV ZVB (Graphik)	101
Abbildung 39: Messergebnisse objektives QM VDV ZVB (Graphik)	102
Abbildung 40: Messergebnisse subjektives QM VDV ZVB (Graphik)	103
Abbildung 41: Strecke der bestellten Verkehrsleistung MBS	105
Abbildung 42: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV MBS (Graphik)	107
Abbildung 43: Messergebnisse objektives QM VDV MBS (Graphik)	108
Abbildung 44: Messergebnisse subjektives QM VDV MBS (Graphik)	109
Abbildung 45: Strecke der bestellten Verkehrsleistung GKB	111
Abbildung 46: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV GKB (Graphik)	113
Abbildung 47: Messergebnisse objektives QM VDV GKB (Graphik)	114
Abbildung 48: Messergebnisse subjektives QM VDV GKB (Graphik)	115
Abbildung 49: bestellte Leistungen Privatbahnen 2023 (Graphik)	117
Abbildung 50: Pünktlichkeit Privatbahnen 2023 (Graphik)	118
Abbildung 51: Erreichter Anteil am Gesamtbonus je Privatbahn (Graphik)	119
Abbildung 52: Anzahl der beförderten Fahrgäste je Privatbahn 2023 (Graphik)	120

5.4. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: objektive Qualitätsparameter	20
Tabelle 2: subjektive Qualitätsparameter	21
Tabelle 3: Übersicht der Anzahl zu leistender Zugpersonal-Einsatzstunden VDV Ostregion	22
Tabelle 4: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Ostregion (Tabelle)	24
Tabelle 5: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Ostregion	25
Tabelle 6: Pünktlichkeit VDV Ostregion (Tabelle)	26
Tabelle 7: Messergebnisse objektives QM VDV Ostregion (Tabelle)	27
Tabelle 8: Messergebnisse subjektives QM VDV Ostregion (Tabelle)	29
Tabelle 9: Übersicht der Anzahl zu leistender Zugbegleitpersonal-Einsatzstunden VDV Oberösterreich	30
Tabelle 10: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Oberösterreich (Tabelle)	32
Tabelle 11: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Oberösterreich	33
Tabelle 12: Pünktlichkeit VDV Oberösterreich (Graphik)	33
Tabelle 13: Pünktlichkeit VDV Oberösterreich (Tabelle)	34
Tabelle 14: Messergebnisse objektives QM VDV Oberösterreich (Tabelle)	35
Tabelle 15: Messergebnisse subjektives QM VDV Oberösterreich (Tabelle)	36
Tabelle 16: Übersicht der Anzahl zu leistender Zugbegleitpersonal-Einsatzstunden Salzburg	37
Tabelle 17: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Salzburg (Tabelle)	39
Tabelle 18: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Salzburg	40
Tabelle 19: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Salzburg 2023 (Tabelle)	41
Tabelle 20: Messergebnisse objektives QM VDV Salzburg (Tabelle)	42

Tabelle 21: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugbegleitpersonal-Einsatzstunden VDV Tirol.....	44
Tabelle 22: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Tirol (Tabelle)	46
Tabelle 23: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Tirol	47
Tabelle 24: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Tirol 2023 (Tabelle)	48
Tabelle 25: Messergebnisse objektives QM VDV Tirol (Tabelle)	49
Tabelle 26: Messergebnisse subjektives QM VDV Tirol (Tabelle).....	51
Tabelle 27: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugpersonal-Einsatzstunden VDV Vorarlberg.....	52
Tabelle 28: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Vorarlberg (Tabelle).....	54
Tabelle 29: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Vorarlberg	55
Tabelle 30: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Vorarlberg (Tabelle).....	56
Tabelle 31: Messergebnisse objektives QM VDV Vorarlberg (Tabelle)	57
Tabelle 32: Messergebnisse subjektives QM VDV Vorarlberg (Tabelle).....	58
Tabelle 33: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugpersonal-Einsatzstunden VDV Steiermark	60
Tabelle 34: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Steiermark (Tabelle).....	62
Tabelle 35: Übersicht der erbrachten Schienenverkehr-Ersatzleistung VDV Steiermark	63
Tabelle 36: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Steiermark (Tabelle)	64
Tabelle 37: Messergebnisse objektives QM VDV Steiermark (Tabelle)	65
Tabelle 38: Messergebnisse subjektives QM VDV Steiermark (Tabelle)	66
Tabelle 39: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugpersonal-Einsatzstunden VDV Kärnten.....	68
Tabelle 40: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Kärnten (Tabelle)	70
Tabelle 41: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung im VDV Kärnten	71
Tabelle 42: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Kärnten (Tabelle).....	72
Tabelle 43: Messergebnisse objektives QM VDV Kärnten (Tabelle)	73
Tabelle 44: Messergebnisse subjektives QM VDV Kärnten (Tabelle).....	74
Tabelle 45: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Fernverkehr (Tabelle)	78
Tabelle 46: Übersicht der erbrachten Schienenverkehr-Leistung VDV Fernverkehr.....	78
Tabelle 47: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Fernverkehr (Tabelle).....	79
Tabelle 48: Messergebnisse objektives QM VDV Fernverkehr (Tabelle)	80
Tabelle 49: Messergebnisse subjektives QM VDV Fernverkehr (Tabelle).....	81
Tabelle 50: Zugkm VDV ÖBB-PV AG.....	83
Tabelle 51: Gesamtabgeltung VDV ÖBB-PV AG 2023	83
Tabelle 52: Gesamtabgeltung VDV ÖBB-PV AG 2022	84
Tabelle 53: Fahrgastzahlen/Personenkm ÖBB-PV AG	85
Tabelle 54: Gewichtung der objektiven Qualitätsparameter bei Privatbahnen.....	91
Tabelle 55: Gewichtung der subjektiven Qualitätsparameter bei Privatbahnen	91
Tabelle 56: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Raaberbahn (Tabelle).....	95
Tabelle 57: Messergebnisse objektives QM VDV Raaberbahn (Tabelle)	96
Tabelle 58: Messergebnisse subjektives QM VDV Raaberbahn (Tabelle).....	97
Tabelle 59: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV ZVB (Tabelle).....	101

Tabelle 60: Messergebnisse objektives QM VDV ZVB (Tabelle).....	102
Tabelle 61: Messergebnisse subjektives QM VDV ZVB (Tabelle).....	103
Tabelle 62: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV MBS (Tabelle).....	107
Tabelle 63: Messergebnisse objektives QM VDV MBS (Tabelle).....	108
Tabelle 64: Messergebnisse subjektives QM VDV MBS (Tabelle).....	109
Tabelle 65: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV GKB (Tabelle).....	113
Tabelle 66: Messergebnisse objektives QM VDV GKB (Tabelle)	114
Tabelle 67: Messergebnis subjektives QM VDV GKB (Tabelle).....	116
Tabelle 68: bestellte Leistungen Privatbahnen 2023 (Tabelle).....	117
Tabelle 69: Pünktlichkeit Privatbahnen 2023 (Tabelle).....	118
Tabelle 70: Erreichter Anteil am Gesamtbonus je Privatbahn (Tabelle)	119
Tabelle 71: Tatsächlicher Auszahlungsbetrag Privatbahnen inkl. QM-Bonus und abzüglich Leistungsstörungen 2023	119
Tabelle 72: Tatsächlicher Auszahlungsbetrag Privatbahnen inkl. QM-Bonus und abzüglich Leistungsstörungen 2022	120
Tabelle 73: Anzahl der beförderten Fahrgäste je Privatbahn 2023 (Tabelle).....	121
Tabelle 74: bestellte Zugkm kofinanzierte Privatbahnen.....	121

5.5. Fahrzeugbeschreibungen

5.5.1. Fahrzeugbeschreibungen ÖBB-PV AG

5.5.1.1. Elektrotriebwagen

Triebwagen ET 4020 (Bh4ET)

Gattung	B4hET
Serie	4020
Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	181
Sitzplatzkapazität Gesamt	181
Stehplatzkapazität	416
Anzahl der vorhandenen Toiletten	2
Heizung Fahrgastraum vorhanden	Ja
Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Nein
Einstiegshöhe in cm	115
vorhandener Mehrzweckraum in m²	5
Barrierefreiheit(Fahrzeug)	Nein
Fahrgastwechselsprecheinrichtung	Ja
akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	Ja (FIS)
optische Fahrgastinformation	Nein
Videoüberwachung	Nein

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

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

Barrierefreiheit (Fahrzeug)	Ja	Ja	Ja
Fahrgastwechselsprecheinrichtung	Ja	Ja	Ja
akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	Ja (FIS)	Ja (FIS)	Ja (FIS)
optische Fahrgastinformation	Ja	Ja	Ja
Videoüberwachung	Ja	Ja	Ja

Triebwagen ET 4744/4746 (BDET „Cityjet“) einfügen 4748

Gattung	S-Bahn	R-Bahn	S-Bahn	S-Bahn
Serie	4746	4744	4748 VBG	4748 Tirol/SBG
Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	217 + 27	221 + 38	206+82	258+32
Sitzplatzkapazität Gesamt	244	259	288	290
Stehplatzkapazität	248	229	248	248
Anzahl der vorhandenen Toiletten	2	2	2	2
Heizung Fahrgastraum vorhanden	Ja	Ja	Ja	Ja
Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Ja	Ja	Ja	Ja
Einstiegshöhe in cm	60	60	60	60
Barrierefreiheit (Fahrzeug)	Ja	Ja	Ja	Ja
Fahrgastwechselsprecheinrichtung	Ja	Ja	Ja	Ja
akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	Ja (FIS)	Ja (FIS)	Ja (FIS)	Ja (FIS)
optische Fahrgastinformation	Ja	Ja	Ja	Ja
Videoüberwachung	Ja	Ja	Ja	Ja

5.5.1.2. Dieseltriebwagen

Triebwagen VT 5047/5147 (BVT)

Gattung	BVT	BVT
Serie	5047	5147
Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	62 + 6	124 + 12
Sitzplatzkapazität Gesamt	68	136
Stehplatzkapazität	40	80
Anzahl der vorhandenen Toiletten	1	2
Heizung Fahrgastraum vorhanden	Ja	Ja

Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Nein	Nein
Einstiegshöhe in cm	125	125
vorhandener Mehrzweckraum in m²	5	10
Barrierefreiheit (Fahrzeug)	Ja	Ja
Fahrgastwechselsprecheinrichtung	Nein	Nein
akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	Ja	Ja
optische Fahrgastinformation	Nein	Nein
Videoüberwachung	Nein	Nein

Triebwagen VT 5022 (BDVT „Desiro“)

Gattung	BDVT
Serie	5022
Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	107 + 10
Sitzplatzkapazität Gesamt	117
Stehplatzkapazität	90
Anzahl der vorhandenen Toiletten	1
Heizung Fahrgastraum vorhanden	Ja
Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Ja
Einstiegshöhe in cm	58
vorhandener Mehrzweckraum in m²	10
Barrierefreiheit (Fahrzeug)	Ja
Fahrgastwechselsprech-einrichtung	Ja
akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	Ja (FIS)
optische Fahrgastinformation	Ja
Videoüberwachung	Nein

5.5.1.3. Lokbespannte Reisezüge

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

Gattung	Bmpz-l	Bmpz-l	Bmpz-s
Serie	29-73	21-73	80-73
Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	58	80	44 + 21
Sitzplatzkapazität Gesamt	58	80	65

Stehplatzkapazität	k.A.	k.A.	k.A.
Anzahl der vorhandenen Toiletten	1	1	1
Heizung Fahrgastraum vorhanden	Ja	Ja	Ja
Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Nein	Nein	Nein
Einstiegshöhe in cm	105	105	105
vorhandener Mehrzweckraum in m²	-	-	13
Barrierefreiheit (Fahrzeug)	Nein	Nein	Ja
Fahrgastwechselsprecheinrichtung	Nein	Nein	Nein
akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	Ja (Zub)	Ja (Zub)	Ja (Zub)
optische Fahrgastinformation	Nein	Nein	Nein
Videoüberwachung	Nein	Nein	Nein

Doppelstockwagen

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

Lokbespannter (Fernverkehrs-)Zug

Gattung	Amz, Ampz	ADbm ^{ps} z	ABmz	Bmz	Bmpz	Bmpz o. Klima	Bc	WL	WR	DDm
Sitzplatzkapazität Gesamt	16+30	27	24+36	66	74	80	54	26+	0	-
Anzahl der vorhandenen Toiletten	2	2	2	2	2	2	2	2	0	-
Heizung Fahrgastraum vorhanden	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	-
Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	-
vorhandener Mehrzweckraum in m ²	-	15	-	-	-	-	-	-	-	-
Barrierefreiheit (Fahrzeug)	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	-
Fahrgastwechselsprech-einrichtung	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	-
Akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	ja (Zub)	ja (Zub)	ja (Zub)	ja (Zub)	ja (Zub)	ja (Zub)	ja (Zub)	ja (Zub)	ja (Zub)	-
optische Fahrgastinformation	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	-
Ausstattung mit Steckdosenanschlüssen mit 230V	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	-
Ausrüstung als Wagen I. Klasse (zumindest partiell)	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	-
Spezialbestimmung	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Liegewagen	Schlafwagen	Speisewagen	Autotransportwagen

Railjet

Gattung	ÖBB-railjet-Garnitur (ohne Fahrrad-Abteil)	ÖBB-railjet-Garnitur (mit Fahrrad-Abteil)	CD-railjet-Garnitur
Sitzplatzkapazität Gesamt	16+76+316	16+76+310	6+42+ 394 (dav. 10 Klappsitze)
Anzahl der vorhandenen Toiletten	10	10	10
Heizung Fahrgastraum vorhanden	ja	ja	ja
Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	ja	ja	ja
vorhandener Mehrzweckraum in m ²	-	2	4
Barrierefreiheit (Fahrzeug)	ja	ja	ja
Fahrgastwechselsprecheinrichtung	nein	nein	nein
Akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	ja (Zub)	ja (Zub)	ja (Zub)
optische Fahrgastinformation	ja	ja	ja
Ausstattung mit Steckdosenanschlüssen mit 230V	ja	ja	ja
Ausrüstung als Wagen I. Klasse (partiell)	ja	ja	ja

5.5.2. Fahrzeugbeschreibungen Privatbahnen

5.5.2.1. Raaberbahn

	Talent	Ventus	DOSTO				CRD		
Gattung	BDET	B4mpzET	Bmpz-dl	Bmpz-dl Mehrzweck	Bmpz-ds	Bbfpmpz	Bmpz-l	Bmpz-l	Bmpz-s
Serie	4124	4744	26-33	26-33 5	80-33	86-33	29-73	21-73	80-73
Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	174 + 25	259	114	106 + 6	96 + 6	77 + 9	58	80	44 + 21
Sitzplatzkapazität Gesamt	199	259	114	112	102	86	58	80	65
Stehplatzkapazität	252	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Anzahl der vorhandenen Toiletten	1	2	1	1	1	1	1	1	1
Heizung Fahrgastraum vorhanden	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein
Einstieghöhe in cm	59	60	60	60	60	60	105	105	105
vorhandener Mehrzweckraum in m ²	15		-	5	5	9	-	-	13
Barrierefreiheit (Fahrzeug)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja
Fahrgastwechselsprecheinrichtung	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein
akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	Ja (FIS)	Ja (FIS)	Ja (Zub/FIS)	Ja (Zub/FIS)	Ja (Zub/FIS)	Ja (Zub/FIS)	Ja (Zub)	Ja (Zub)	Ja (Zub)
optische Fahrgastinformation	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein
Videoüberwachung	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein

5.5.2.2. ZVB

	1 Triebwagen	2 Reisezugwagen	
Gattung	Triebwagen	Personenwagen	Steuerwagen
Serie	VT	B4	VS
Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	34 + 4	49 + 9	48 + 9
Sitzplatzkapazität Gesamt	38	58	57
Stehplatzkapazität	36	60	60
Anzahl der vorhandenen Toiletten	0	0	0
Heizung Fahrgastraum vorhanden	ja	ja	ja
Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Nein	ja	ja
Einstieghöhe in cm	26	25	25
vorhandener Mehrzweckraum in m ²	4	5	5

Barrierefreiheit (Fahrzeug)	nein	ja	ja
Fahrgastwechselsprecheinrichtung	nein	nein	nein
akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	ja	ja	ja
optische Fahrgastinformation	ja	ja	ja
Videoüberwachung	nein	nein	nein

5.5.2.3. MBS

Auf der Strecke der MBS wurden im Vertragsjahr 2023 im Regelbetrieb Fahrzeuge der ÖBB-PV AG des Typs ET 4024 eingesetzt.

5.5.2.4. GKB

	Triebwagen	Wagen	
Gattung	GTW	„B“	„BS“
Serie	5063	Dosto B	Dosto BS
Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	151	132	112
Sitzplatzkapazität Gesamt	151	132	112
Stehplatzkapazität	132	5P/m ²	5P/m ²
Anzahl der vorhandenen Toiletten	1	1	1
Heizung Fahrgastraum vorhanden	Ja	Ja	Ja
Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Ja	Nein	Nein
Einstieghöhe in cm	60	105	105
vorhandener Mehrzweckraum in m²	3,4	0	7,5
Barrierefreiheit (Fahrzeug)	Ja	Nein	Nein
Fahrgastwechselsprecheinrichtung	Ja	Nein	Nein
akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	Ja	nur Tzfz	nur Tzfz
optische Fahrgastinformation	Ja	Nein	Nein
Videoüberwachung	Ja	Nein	Nein