

BERICHT

Bericht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie gem. §3 Bundesbahngesetz 1992, BGBl. 825, vom 29. Dezember 1992, bzw. gem. §§ 48 und 49 Bundesbahnstrukturgesetz 2003, BGBl. I/138, vom 30. Dezember 2003, über die bis zum Endes des Jahres 2003 durch den Bund bei den ÖBB bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen

(Gemeinwirtschaftlicher Leistungsbericht)

1. Mehrjährige Bestellrahmen für gemeinwirtschaftliche Leistungen

Auf Basis von § 3 Bundesbahngesetz 1992, BGBl. 825, vom 29. Dezember 1992, bzw. gem. §§ 48 und 49 Bundesbahnstrukturgesetz 2003, BGBl. I/138, vom 30. Dezember 2003, haben der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie der Bundesminister für Finanzen für die österreichischen Schienenbahnen im Jahr 1995 einen "Mehrjährigen Bestellrahmen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen" und im Jahr 1999 einen weiteren "Mehrjährigen Bestellrahmen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen" abgeschlossen. Dieser wurde, da er Ende 2003 abgelaufen ist, mittlerweile bis Ende 2004 verlängert.

Dieser Bestellrahmen gilt sowohl für die Österreichischen Bundesbahnen als auch für alle Privatbahnen, die in Österreich Verkehrsleistungen erbringen, gleichermaßen und legt fest, aufgrund welcher Modalitäten, welcher rechtlichen Rahmenbedingungen, Leistungskriterien, sonstigen Verpflichtungen etc. bis Ende 2004 durch den Bund gemeinwirtschaftliche Leistungen bei den ÖBB und den übrigen (in- und ausländischen) Eisenbahnunternehmen bestellt werden können.

- Der Bestellrahmen für den Zeitraum 1995 bis inclusive 1998 betrug 35 Mrd öS (2,5435 Mrd Euro)
- Der Bestellrahmen für den Zeitraum 1999 bis inclusive 2003 beträgt 45 Mrd öS (3,2702 Mrd Euro)
- Der Bestellrahmen für das Jahr 2004 beträgt 624,379 Mio Euro.

Auf Basis dieses mehrjährigen Bestellrahmens schließt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit den Österreichischen Bundesbahnen einen Bestellvertrag über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ab, der zweigeteilt aufgebaut ist:

- a) der formalrechtliche Teil (Leistungspartner, Kündigung, Gerichtsstand, Abrechnungsmodalitäten, Übergangsfristen, allgemeine Vertragsbestimmungen etc.) gilt bis Ende 2003 und wird bis Ende 2004 unverändert verlängert
- b) der Anlagenteil regelt die inhaltlichen Verpflichtungen zwischen dem Bund als Besteller und Bezahlern von gemeinwirtschaftlichen Leistungen und den ÖBB als Ersteller der entsprechenden Leistungen, er gilt jeweils nur für ein Jahr und ist

dementsprechend änderbar.

2. Inhaltliche Regelungen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen

Anlage 1 - ÖKOBONUS

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

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

- Bei **Zeitkarten** (Wochen-, Monats- und Jahreskarten) wird dazu der Tarif (Fahrpreis) einer Einzelfahrkarte mit der durchschnittlichen Fahrtenhäufigkeit während des Geltungszeitraumes einer bestimmten Zeitkarte multipliziert und vom Produkt eine kommerzielle Ermäßigung von 25 % als „Mengenrabatt“ abgezogen.
- Die Differenz zwischen dem so ermittelten kommerziellen Preis und dem Preis, den der Kunde am Schalter für die betreffende Zeitkarte zu entrichten hat, ergibt die Abgeltungshöhe. Dieser Berechnungsvorgang wird bundeseinheitlich für alle Zeitkartenkategorien und für alle Entfernungsrelationen vorgenommen.
- Bei den **Halbpriespässen** bildet der Tarif für die kommerziell kalkulierte Halbpriesberechtigungsmarke („Vorteilscard“) die Berechnungsbasis für die Abgeltung. Die ÖBB erhalten dabei den jeweiligen Differenzbetrag zwischen dem Schalterabgabepreis einer Senioren-, Familien-, Schüler-, Hochschüler-, Lehrlings-Halbpriesberechtigungsmarke und dem Preis einer „Vorteilscard“ abgegolten.

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

Die Zahlungen des Bundes an die ÖBB für den Ökobonus betrugen im Jahr 2003 347,0 Mio Euro (2004 auch 347,0 Mio Euro vorgesehen) und gelten für Wochenstreckenkarten, Monatsstreckenkarten, Lehrlingsmonatsstreckenkarten, Jahresstreckenkarten, Lehrlingsjahresstreckenkarten, Schülermonatskarten, Schülerfreifahrten (Anteil des BMVIT), Lehrlingsfreifahrten, Umwelttickets für Lehrlinge, Hochschüler und Schüler, Familien, Senioren, Schwerkriegsbeschädigte, Zivilblinde und Behinderte.

Anlage 1 ist als Tarifstützungsaktion für die Fahrgäste konzipiert.

Anlage 2 – Verlagerungs- und Qualitätsbonus

Anlage 2 ist der Beitrag des Bundes zur Sicherung eines Grundangebotes im Schienenpersonenverkehr. Anlage 2 ist zweigeteilt aufgebaut.

- Der Quantitätsbonus sieht die Zahlung eines maximalen Bonus von 87 Mio Euro vor, wenn im Jahre 2003 eine Leistung im Personenverkehr von mindestens 57 Mio Zugkilometern erbracht wird. Werden weniger Zugkilometer geleistet, wird der Betrag um das prozentuale Ausmaß der Minderleistung reduziert.
- Der Qualitätsbonus wurde 2003 in einer maximalen Höhe von 23 Mio Euro gewährt, dessen Höhe vom Grad der Erreichung bestimmter Qualitätsstandards abhängt (z.B. Einsatz von Doppelstockwagen und Wendezuggarnituren, Ausscheiden aller Wagen mit einem Baujahr vor 1966, behinderten- und kindergerechte Verbesserung der Einstiegsbereiche der Wagons, Verbesserung der Fahrgastinformation im und am Zug etc.)

Auch im Jahr 2004 ist ein maximaler Betrag von 110,0 Mio Euro vorgesehen. Als Schlüssel des Erfolges für den Schienenpersonenverkehr wird der Qualitätsbonus im Sinne des ÖPNVRG in Zukunft deutlich weiter entwickelt werden und bei Nichterfüllung von Qualitätskriterien zu einer deutlichen Reduktion der Förderung führen müssen.

Anlage 3 - Kombinierter Verkehr

regelt die Bestellungen für Beförderungen im Kombinierten Verkehr in Form eines Fixbetrages (2003 47,0 Mio Euro.) und eines Bonus-Malus-Betrages (2003 zum ersten mal ein Malus in der Höhe von 1,085 Mio Euro). Dies bedeutet, dass sich der vereinbarte Fixbetrag um jenen Prozentsatz erhöht oder vermindert, welcher der in Prozenten ausgedrückten Steigerungs- oder Minderungsrate gegenüber den Sendungszahlen des Vorjahres entspricht. Kostensteigerungen, Tarifänderungen, Betriebsverluste etc. haben keinen Einfluss auf die Zahlungen.

Zur Erhöhung der Flexibilität wurde zusätzlich vereinbart, dass die nachfragebedingte Streichung oder Neueinführung einzelner RoLa-Züge sowie die nachfragebedingte Neueinführung oder Streichung einer gesamten RoLa-Verbindung keinen Einfluss auf die Höhe des Fixbetrages hat, sondern nur über das Bonus-Malus-System wirkt.

Im Jahre 2003 wurde daher an die ÖBB ein Betrag von 45,914 Mio Euro anstelle der möglichen 47,0 Mio Euro zuzüglich Bonus ausgezahlt. Für das Jahr 2004 ist eine komplett Umgestaltung des Förderungssystems vorgesehen (siehe folgenden Punkt Exkurs).

Anlage 4 - Gefährliche Güter

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

- Entlastung der Straßen vom Transport gefährlicher Güter zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und

- Verminderung des mit diesen Transporten verbundenen besonders hohen Gefahrenpotentials.

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

Folgende Tarifermäßigungen können gewährt werden:

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

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

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

Im Jahr 2003 erwirtschafteten die ÖBB so 55 Mio Euro zuzüglich 9,7 Mio Euro also insgesamt 64,9 Mio Euro.

Anlage 5 und 6 - Sonstige gemeinwirtschaftliche Leistungen

regelt die Bestellungen verschiedener kleiner, aber verkehrspolitisch bedeutender Leistungen, wie

- Errichtung und Erweiterung von Anschlussbahnen (2003: 14,039 Mio Euro)
- Rückvergütung des Straßenverkehrsbeitrages im Vor- und Nachlauf zum kombinierten Verkehr (2003: 5,961 Mio Euro) - (ist mit Ende 2003 ausgelaufen)
- Verkehrspolitische Weisungen im Personenverkehr (Aufrechterhaltung des Betriebs auf Schmalspurbahnen, 2003: 4,320 Mio Euro)
- Sonderrabatte für bestimmte RoLa-Verbindungen (läuft Ende 2003 aus, 2003 1,668 Mio Euro)
- Rückerstattung von RIV-Mieten für Verkehre mit Spezialwaggons in die Oststaaten

(läuft Ende 2004 aus, 2003 3,573 Mio Euro).

1. Exkurs: Neugestaltung der Leistungsbestellung im Kombinierten Verkehr

a. Ausgangslage

Die bisherige Leistungsbestellung des Bundes bei den ÖBB im Bereich des Kombinierten Verkehrs beruht auf einem

- jährlichen Fixbetrag und
- einem Bonus-Malus-System und
- umfasst alle Arten der RoLa sowie
- nur den unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Transit durch Österreich.

Die Vor- und Nachteile dieses Systems sind:

- Es hilft dem Leistungsbesteller (= BMVIT und BMF), da es sehr genau kalkulierbar ist und etwaige Bonusbeträge den Bestellrahmen kaum sprengen.
- Es fördert nicht den Wettbewerb zwischen den Eisenbahnunternehmen einerseits und KV-Operateuren andererseits, es ist jedoch wettbewerbsneutral.
- Es ist für außenstehende Dritte nicht genügend transparent bezogen auf die Abrechnung je Sendung und den Umfang der Leistung.
- Es ist nur auf den Transitverkehr bezogen und bietet kaum Leistungsanreiz (Verlagerungsanreiz) für österreichische Frächter/Spediteure und die verladende Wirtschaft.
- Es hilft in großem Ausmaß dem Ausland und stärkt kaum den Wirtschaftsstandort Österreich.

b. Das neue Förderungssystem

Nunmehr ist vorgesehen:

- Leistungsbestellung bei jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen das durch Österreich auf „eigene Rechnung“ (gegen Trassenreservierung und IBE) fährt nach den gleichen Bedingungen.
- Transparenz nicht nur für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern auch für die Frächter/Spediteure und verladende Wirtschaft durch Veröffentlichung der Förderrichtlinien in Zeitungen und auf der Homepage des BMVIT
- Abrechnung nach Sendung, Sendungsart (Größe) und Achse
- Gesamthaft Förderung aller Arten des Kombinierten Verkehrs (mit einigen Ausnahmen bzw. Einschränkungen, siehe Anmerkungen)
- Stärkung des Wirtschaftsstandortes Österreich und Anreizsystem für Verlagerungen.

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

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

c. Preistableaus

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

Preistableau Rollende Landstraße (RoLa) für das Jahr 2004

Achse	Prognostizierte Sendungen	Euro je Sendung
Brenner	(3) 150.000	85.- (1) 45.- (2)
Tauern	105.000	75.-
Pyhrn-Schober	40.000	70.-
Donau	110.000	65.-
Gesamt	405.000	

(1) Tagzug: Abfahrt an einem Terminal zwischen 6.00 Uhr und 20.00 Uhr;

(2) Nachzug: Abfahrt an einem Terminal zwischen 20.01 Uhr und 5.59 Uhr

(3) Davon ca. 100.000 Sendungen am Tag und ca. 50.000 in der Nacht

Preistableau für das Jahr 2004 im unbegleiteten Kombinierten Verkehr (Vorschlag für die Maximalförderung je Sendung)

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

Anmerkungen – Einschränkungen:

(1) Mindesttransportentfernung im Schienenverkehr in Österreich 30 km

(2) Nicht für ACTS, Mobiler und Sondersendungen bzw. -formen

(3) Nicht für leere Sendungen

(4) Seehafenverkehr halber Förderungssatz

2. Zusammenfassung

Aus den Abgeltungstiteln der oben erwähnten Anlagen 1 – 6 wurden bisher folgende Beträge mit den ÖBB abgerechnet:

Zusammenfassung Abrechnung gemeinwirtschaftlicher Leistungen (in ATS und Euro):

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Anlage 1 - Ökobonus	3.553	4.148	4.515	4.764	4.704	4.750	4.800	4.800	4.800	348,7	347,0
Anlage 2 - Nahverkehr	0	1.125	1.150	1.200	1.250	1.427	1.434	1.529	1.529	112,6	110,0
Anlage 3 - Kombinierter Verkehr	1.475	1.173	1.111	1.142	1.160	1.159	1.057	960	52,3	45,9	2.008
Anlage 4 - Gefährliche Güter	900	900	850	874	785	703	863	890	58,2	64,7	70
Anlage 5 - Sonstiges	70	400	328	300	256	422	459	379	350	27,1	29,4
Summe	5.631	8.048	8.066	8.225	8.226	8.544	8.555	8.628	8.529	598,9	597,1