

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0071-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 22. Jänner 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Hagen und KollegInnen haben am 23. November 2015 unter der **Nr. 7100 /J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Verkehrsdiensteverträge Schienenpersonenverkehr (SPV)“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie lautet die strategische Grundsatzentscheidung Ihres Ressorts für den Abschluss von Verkehrsdiensteverträgen (SPV) und in welchen Dokumenten ist diese strategische Grundsatzentscheidung festgelegt?*

Die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist gemäß § 48 Bundesbahngesetz sowie § 3 Privatbahngesetz 2004 eine gesetzlich festgelegte Aufgabe meines Ressorts. Gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 hat das bmvit ein Grundangebot im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr sicherzustellen.

Aufgabe der österreichischen Verkehrspolitik ist es, den Verkehr sozial, sicher, umweltfreundlich und effizient zu organisieren. Diese Aufgabe wird durch ein Bündel von Maßnahmen verfolgt, eine davon ist der Abschluss von Verkehrsdiensteverträgen. Die strategischen Leitlinien zur Erreichung der Ziele sind im Gesamtverkehrsplan für Österreich festgehalten und können unter <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/gvp/index.html> nachgelesen werden.

Zu Frage 2:

- *Welche Ziele verfolgt das BMVIT mit den Verkehrsdiesteverträgen (SPV) und in welchen Dokumenten sind diese Ziele explizit festgelegt?*

Zur Umsetzung der verkehrspolitischen Zielsetzungen für die Sicherstellung eines attraktiven Verkehrsangebots stellen die abgeschlossenen Verkehrsdiesteverträge einen wesentlichen Beitrag dar. Das Leitbild des bmvit wird u.a. im Rahmen der Wirkungsorientierten Haushaltsverwaltung dokumentiert. Als Wirkungsziel 2 wird hier die „Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit“ genannt. Eine Maßnahme im Detailbudget 41.02.02 Schiene ist der Abschluss und die Abwicklung der Verkehrsdiesteverträge mit dem Ziel, die Fahrgastzahlen zu steigern. Die Dokumentation der Wirkungsorientierten Haushaltsverwaltung ist unter https://service.bmf.gv.at/BUDGET/Budgets/2016/bfg/teilhefte/UG41/UG41_Teilheft_2016.pdf nachzulesen.

Zu Frage 3:

- *Verfolgt das BMVIT durch Verkehrsdiesteverträge (SPV) auch die Ziele:
 • Stärkung bzw. Absicherung der Existenz von Nebenbahnen und
 • Stärkung ruraler und peripher gelegener Räume
 und in welchen Dokumenten sind diese Ziele explizit festgelegt?*

Die Zukunft des ländlichen Raums ist ein wesentliches Ziel der Österreichischen Bundesregierung. Dies ist im Arbeitsprogramm der Bundesregierung unter <https://www.bka.gv.at/DocView.axd?CobId=53264> nachzulesen. Dabei wird besonders auch angestrebt, die Erreichbarkeit sicherzustellen, was u.a. durch eine bedarfsgerechte Verkehrserschließung und dem Ausbau des öffentlichen Personennah- und -regionalverkehrs erfolgen soll. Dort wo Nebenbahnen dazu einen wertvollen Beitrag liefern können, ist deren Existenz abgesichert.

Zu Frage 4:

- *Welche Kriterien hinsichtlich Bedarf/Nachfrage müssen vorliegen, dass ein Verkehrsdiestevertrag (SPV) abgeschlossen wird?*

Dazu möchte ich festhalten, dass das Angebot an Schienenpersonenverkehrsdiesten in Österreich als hervorragend und kundengerecht bezeichnet werden kann. Österreich hat innerhalb

der EU den größten Anteil an Personenkilometern im Gesamtverkehr. Dies zeigt, dass die Verkehrsdienstbestellungen des bmvit durchaus bedarfs- und nachfragegerecht sind.

Ungeachtet dessen werden die bestellten Leistungen laufend auf ihren Kundennutzen evaluiert. Darüber hinaus werden derzeit in einer Arbeitsgruppe im Rahmen der Landesverkehrsreferentenkonferenz gemeinsam von Bund und Ländern zukünftige Bedienstandards im Personenverkehr in Abhängigkeit vom jeweiligen Verkehrsträger und der Siedlungsstruktur erarbeitet. Die abschließenden Ergebnisse werden im Laufe des Jahres 2016 vorliegen.

Zu Frage 5:

- *Warum erfolgt die Bestellung anhand der Betriebsleistungskennzahl Zugkilometer und nicht anhand der zu erwartenden Fahrgastkilometer?*

Bei der Bestellung von Verkehrsdiensteverträgen sind die rechtlichen Rahmenbedingungen - im Konkreten - der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (PSO) einzuhalten. Dabei darf der Abgeltungsbetrag die Kosten des Verkehrsdienstes abzüglich der erzielbaren Einnahmen (zuzüglich eines angemessenen Gewinns) nicht übersteigen.

Die Verkehrsdiensteverträge, die die SCHIGmbH im Auftrag des bmvit mit den in Österreich gemeinwirtschaftliche Leistungen erbringenden Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossen hat, erfüllen diese Voraussetzungen. Eine Abgeltung anhand „erwarteter Fahrgastkilometer“ würde entweder eine Unterfinanzierung der Verkehrsleistung ergeben, was eine Aufrechterhaltung für das Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Dauer nicht zumutbar macht, oder aber eine Überkompensation, die eine unerlaubte Beihilfe ergeben würde.

Ungeachtet dessen sehen die Verkehrsdiensteverträge Leistungsanreize vor, die das Unternehmen dazu anregen, die Fahrgastkilometer kontinuierlich zu steigern.

Zu Frage 6:

- *Wie entwickelten sich Zugkilometer (Sitzplatzkilometer) und Fahrgastkilometer in Relation zueinander in den Jahren 2010, 2011, 2012, 2013 und 2014?*

Die Zugkilometer und Fahrgastkilometer der bei den ÖBB-PV AG durch das bmvit bestellten Verkehrsdienste sind in untenstehender Tabelle zusammengefasst:

Jahr	Zugkilometer	Fahrgastkilometer
2010	70.646.837	7.173.677.491
2011	71.152.037	7.291.547.297
2012	71.062.892	7.357.898.723
2013	70.959.197	7.664.507.989
2014	71.478.074	7.816.666.429

Die diesbezüglichen Kenndaten der Eisenbahnverkehrsunternehmen sind auch in den Gemeinwirtschaftlichen Leistungsberichten des bmvit, die unter <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/finanzierung/vdv/index.html> veröffentlicht werden, nachzulesen.

Zu Frage 7:

- *Existieren aktuell Eisenbahnstrecken (wenn ja, welche), bei denen die Auslastung, gemessen an Fahrgastkilometern sinkt?*

Laut Auskunft der ÖBB-Holding AG ist im Nahverkehr auf folgenden Strecken die Auslastung - gemessen an den Fahrgastkilometern - gesunken:

- Attnang – Stainach Irdning
- Attnang – Schärding
- Wiener Neustadt – Tauchen
- Spielfeld Straß – Bad Radkersburg
- Süssenbrunn - Marchegg

Im Fernverkehr existieren keine Eisenbahnstrecken, bei denen die Auslastung - gemessen an Fahrgastkilometern - gesunken ist.

Zu Frage 8:

- *Wie berücksichtigt das BMVIT in den Verkehrsdiensteverträgen (SPV) die Wünsche der Fahrgäste?*

Hinsichtlich der Fahrplangestaltung wird auf den § 11 ÖPNRV-G 1999 verwiesen. Demnach ist es Aufgabe der regionalen Gebietskörperschaften, einen bedarfsgerechten Personennah- und -regionalverkehr zu planen. Die Planungen der Länder werden seitens des bmvit unter Voraussetzung der Übereinstimmung mit den grundsätzlichen verkehrspolitischen Zielen des Bundes, in den Verkehrsdiensteverträgen, die die SCHIGmbH im Auftrag des bmvit abschließt, berücksichtigt.

Hinsichtlich der Qualität der beauftragten Leistungen ist in den Verkehrsdiensteverträgen ein umfangreiches Qualitätsmanagement vorgesehen. Dabei werden auch subjektive Qualitätskriterien durch Befragungen des VCÖ („VCÖ-Bahntest“) erhoben. Die Ergebnisse der Erhebung fließen in das diesbezügliche Bonus-/Malussystem ein. Die detaillierten Auswertungen sind ebenfalls in den Gemeinwirtschaftlichen Leistungsberichten nachzulesen.

Zu Frage 9:

- *Das Bundesvergabegesetz sieht zwar vor, dass Verkehrsdienstleistungen direkt und ohne Begrenzung des Auftragswertes vergeben werden können. Warum bevorzugt das BMVIT eine direkte Vergabe von Verkehrsdiensteverträgen (SPV)?*

Der derzeit gültige Verkehrsdienstevertrag mit der ÖBB-PV AG wurde 2010 geschlossen und hat eine Laufzeit bis 2019. Die gültigen Verkehrsdienstverträge mit den Privatbahnen wurden 2011 geschlossen und haben eine Laufzeit bis 2020. Diese Verträge wurden direkt vergeben. Dies ist gemäß Artikel 7 Abs. 4 PSO zulässig.

Zu Frage 10:

- *Welcher der derzeit bestehenden Verkehrsdiensteverträge (SPV) wurde nicht im Direktvergabeverfahren vergeben?*

Keiner

Zu den Fragen 11 und 12:

- *Zentrale Bestandteile der Verkehrsdiensteverträge (SPV) sind Qualitätskriterien. In den Verträgen werden objektiv zu messende und subjektiv zu bewertende Qualitätskriterien unterschieden. Warum ist „Sicherheit“ keine objektiv zu messende Teilqualität, sondern nur eine subjektiv zu bewertende Teilqualität?*
- *Bestehen in Ihrem Ressort Überlegungen, dass die Teilqualität „Sicherheit“ als objektiv zu bewertendes Qualitätskriterium in den Verkehrsdiensteverträgen zukünftig berücksichtigt werden wird?*

Die betriebliche Sicherheit ist kein Qualitätskriterium, die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften wird vorausgesetzt. Das subjektive Sicherheitsempfinden ist naturgemäß nur mit Befragungen und nicht mit technischen Methoden messbar.

Zu Frage 13:

- *Welche Kosten entstehen Ihrem Ressort durch den einmal jährlich vom Verkehrsclub Österreich durchgeführten (VCÖ Bahntest) zur Bewertung der subjektiven Qualitätskriterien des SPV?*

Zu dem vom VCÖ jährlich durchgeführten Bahntest wird seitens meines Ressorts im Rahmen eines Werknutzungsvertrages ein jährlicher Beitrag in Höhe von € 18.000,-- (brutto) geleistet.

Zu Frage 14:

- *Wie wird beim VCÖ Bahntest sichergestellt, dass Personen an derselben Befragung nur einmal teilnehmen?*

Die Auswahl der Personen erfolgt nach mathematisch-statistisch abgesicherten Methoden, um ein repräsentatives Ergebnis zu gewährleisten. Eine mehrmalige Teilnahme (etwa von Vielfahrern) kann dabei grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden. Eine Vorselektion der möglichen Teilnehmer der Befragung würde jedoch die statistische Qualität der Auswahl beeinträchtigen.

Zu Frage 15:

- *Welche Ziele verfolgt Ihr Ressort mit den Verkehrsdiensteverträgen zum Erhalt (zur einzelwirtschaftlichen Stärkung) der im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen?*

Die Zielsetzung von Verkehrsdiensteverträgen ist nicht die Erhaltung von Eisenbahnverkehrsunternehmen sondern ein verkehrspolitisch definiertes, hochqualitatives Schienenverkehrsangebot effizient und diskriminierungsfrei bereit zu stellen.

Zu Frage 16:

- *Hat Ihr Ressort im Schienenpersonenverkehr mit ausschließlich im privaten Eigentum stehenden Unternehmen Verkehrsdiensteverträge abgeschlossen? Wenn ja, mit welchen Unternehmen?*

Der Bund hat im Wege der SCHIGmbH Verkehrsdiensteverträge auch mit Unternehmen abgeschlossen, welche sich ausschließlich in privatem Eigentum befinden, darunter auch mit dem in Österreich derzeit einzigen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonenverkehr, welches auch mittelbar – also über die Beteiligungsgesellschaft(en) – ausschließlich in privatem Eigentum steht (Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H.).

Zu den Fragen 17 und 18:

- *Wie viele Zugkilometer, die von EVU zwar erbracht wurden, aber über den in den Verträgen festgelegten Zugkilometerangebot gelegen sind (außervertragliche Mehrleistungen), hat das BMVIT in den Jahren 2010, 2011, 2012, 2013 und 2014 nachträglich abgegolten?*
- *Wie hoch waren die Kosten für die Abgeltung von den durch die EVU erbrachten Zugkilometer, die über den in den Verträgen festgelegten Zugkilometerangeboten gelegen sind (außervertragliche Mehrleistungen) in den Jahren 2010, 2011, 2012, 2013 und 2014?*

Es wurden keine Zugkilometer abgegolten.

Zu den Fragen 19 und 20:

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

Alle von der SCHIGmbH im Auftrag des bmvit abgeschlossenen Verkehrsdiensteverträge werden von dieser laufend evaluiert.

Alois Stöger

Hinweis	6919/AP/XXXV-CP: Anfragebeantwortung	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2016-01-22T14:14:31+01:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	Jtvj6JqNgL/4vs2cveZox3wY9/8+x+vNQ4hed1ty6CNog712QhXzF83Nfa0XIUhK7 QuUOd2gs2GksU9X55Vep49kaYzWHxaESGHe+Ylssfu+MeWgPCxOjxYWcDoxBX5fYs Olw0mtcTCNsviqjMBLUY5KRGMMNEPZ40ZnptovJsl2djjYp0tFhP9ciw7DHtgBk86 0nrFNdM5djE1efchnJP256jz/vSaS+jz2ElqZv8Do+eu4qR2UIJH04fxHdn7ql8In FBRjwb/9YT/KU6p9uUl5jhYyqB8aA0q+SsF5QSbnRM/YM+t0ErApSEW GhFssYW9G4 F6eREPbMK8SfBbddA==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	