

BERICHT DER ABWICKLUNGSSTELLE ÜBER DIE BESTELLUNG GEMEINWIRT- SCHAFTLICHER LEISTUNGEN IM SCHIENENPERSONENVERKEHR 2021

Umweltfreundliche Mobilität für alle

10.11.2023

Zertifiziert nach ISO 9001

INHALTSVERZEICHNIS

0.	Executive Summary	6
1.	Einleitung	8
2.	VDV ÖBB-Personenverkehr 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.....	19
2.12.	Qualitätsmanagement.....	19
2.13.	Objektive und subjektive Qualitätsparameter – Zielwerte und Gewichtung.....	20
2.14.	Arbeitsgruppe Qualität	22
2.15.	VDV Ostregion.....	22
2.15.1.	Leistungsumfang.....	22
2.15.2.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2021	22
2.15.3.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	23
2.15.4.	Bonus-/Malus-System.....	24
2.15.5.	Messergebnisse der objektiven Qualitätsparameter	24
2.15.6.	Messergebnisse der subjektiven Qualitätsparameter.....	25
2.16.	VDV Oberösterreich	26
2.16.1.	Leistungsumfang.....	26
2.16.2.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2021	27
2.16.3.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	28
2.16.4.	Bonus-/Malus-System.....	28
2.16.5.	Messergebnisse der objektiven Qualitätsparameter	28
2.16.6.	Messergebnisse der subjektiven Qualitätsparameter.....	30
2.17.	VDV Salzburg.....	31
2.17.1.	Leistungsumfang.....	31
2.17.2.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2021	32
2.17.3.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	33
2.17.4.	Bonus-/Malus-System.....	33
2.17.5.	Messergebnisse der objektiven Qualitätsparameter	33

2.17.6.	Messergebnisse der subjektiven Qualitätsparameter.....	35
2.18.	VDV Tirol.....	36
2.18.1.	Leistungsumfang.....	36
2.18.2.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2021	37
2.18.3.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	38
2.18.4.	Bonus-/Malus-System.....	38
2.18.5.	Messergebnisse der objektiven Qualitätsparameter	38
2.18.6.	Messergebnisse der subjektiven Qualitätsparameter.....	40
2.19.	VDV Vorarlberg.....	41
2.19.1.	Leistungsumfang.....	41
2.19.2.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2021	42
2.19.3.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	43
2.19.4.	Bonus-/Malus-System.....	43
2.19.5.	Messergebnisse der objektiven Qualitätsparameter	43
2.19.6.	Messergebnisse der subjektiven Qualitätsparameter.....	45
2.20.	VDV Steiermark	46
2.20.1.	Leistungsumfang.....	46
2.20.2.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2021	47
2.20.3.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	48
2.20.4.	Bonus-/Malus-System.....	48
2.20.5.	Messergebnisse der objektiven Qualitätsparameter	48
2.20.6.	Messergebnisse der subjektiven Qualitätsparameter.....	50
2.21.	VDV Kärnten.....	51
2.21.1.	Leistungsumfang.....	51
2.21.2.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2021	52
2.21.3.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	53
2.21.4.	Bonus-/Malus-System.....	53
2.21.5.	Messergebnisse der objektiven Qualitätsparameter	53
2.21.6.	Messergebnisse der subjektiven Qualitätsparameter.....	55
2.22.	VDV Fernverkehr.....	56
2.22.1.	Leistungsumfang.....	57
2.22.2.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2021	57
2.22.3.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	58
2.22.4.	Bonus-/Malus-System.....	58
2.22.5.	Messergebnisse der objektiven Qualitätsparameter	58
2.22.6.	Messergebnisse der subjektiven Qualitätsparameter.....	60
2.23.	Zusammenfassung ÖBB-PV AG.....	62
2.23.1.	Bestellte Leistung ÖBB-PV AG.....	62
2.24.	Gesamtabgeltung	62
2.25.	Fahrgastzahlen	63
3.	VDV Privatbahnen.....	64

3.1.	Allgemeines	64
3.2.	Aktualisierung der VDV	64
3.3.	Wertsicherung	65
3.4.	Prüfung auf Überkompensation	65
3.5.	Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung	66
3.6.	Qualitätsmanagement	67
3.7.	Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt (GySEV)	71
3.7.1.	Leistungsumfang	71
3.7.2.	Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung	71
3.7.3.	Qualitätsmanagement	72
3.7.4.	Fahrgastzahlen	74
3.8.	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (ZVB)	75
3.8.1.	Leistungsumfang	75
3.8.2.	Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung	75
3.8.3.	Qualitätsmanagement	76
3.8.4.	Fahrgastzahlen	78
3.9.	Montafonerbahn (MBS)	79
3.9.1.	Leistungsumfang	79
3.9.2.	Prüfung auf Überkompensation	79
3.9.3.	Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung	80
3.9.4.	Qualitätsmanagement	80
3.9.5.	Fahrgastzahlen	83
3.10.1.	Leistungsumfang	84
3.10.2.	Prüfung auf Überkompensation	84
3.10.3.	Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung	85
3.10.4.	Qualitätsmanagement	85
3.10.5.	Fahrgastzahlen	88
3.11.	Zusammenfassung Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei den Privatbahnen	89
3.12.	Kofinanzierte Privatbahn-VDV	92
4.	VDV COVID	94
4.1.	VDV COVID II ÖBB-PV AG	95
4.1.1.	Leistungsumfang	95
4.1.2.	Messergebnisse Leistungsstörungen	95
4.1.3.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr	95
4.1.4.	Qualitätsmanagement	96
4.1.5.	Messergebnisse der Qualitätsparameter	96
4.2.	VDV COVID II WESTbahn Management GmbH	97
4.2.1.	Leistungsumfang	97
4.2.2.	Messergebnisse Leistungsstörungen	97
4.2.3.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr	97
4.2.4.	Qualitätsmanagement	98
4.2.5.	Messergebnisse der Qualitätsparameter	98

4.3.	VDV COVID III ÖBB-PV AG	98
4.3.1.	Leistungsumfang.....	98
4.3.2.	Messergebnisse Leistungsstörungen	99
4.3.3.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	99
4.3.4.	Qualitätsmanagement.....	99
4.3.5.	Messergebnisse der Qualitätsparameter	100
4.4.	VDV COVID III WESTbahn Management GmbH.....	100
4.4.1.	Leistungsumfang.....	100
4.4.2.	Messergebnisse 2021 Leistungsstörungen	100
4.4.3.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	101
4.4.4.	Qualitätsmanagement.....	101
4.4.5.	Messergebnisse der Qualitätsparameter	101
4.5.	VDV COVID IV WESTbahn Management GmbH	102
4.5.1.	Leistungsumfang.....	102
4.5.2.	Messergebnisse 2021 Leistungsstörungen	102
4.5.3.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	102
4.6.	Zusammenfassung VDV COVID	102
5.	Zusammenfassung	103
6.	Verzeichnisse	104
6.1.	Allgemeine Angaben	104
6.2.	Abkürzungsverzeichnis.....	104
6.3.	Abbildungsverzeichnis	106
6.4.	Tabellenverzeichnis.....	108
6.5.	Fahrzeugbeschreibungen	109
6.5.1.	Fahrzeugbeschreibungen ÖBB-PV AG.....	109
6.5.1.1.	Elektrotriebwagen.....	109
6.5.1.2.	Dieselttriebwagen.....	110
6.5.1.3.	Lokbespannte Reisezüge.....	111
6.6.	Fahrzeugbeschreibungen Privatbahnen.....	114
6.6.1.	Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt.	114
6.6.2.	ZVB.....	114
6.6.3.	GKB	115

0. EXECUTIVE SUMMARY

Zur Sicherstellung eines österreichweiten Grundangebots an gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) 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 Verordnung (EG) 1370/2007 direkt vergeben.

Im Zuge der Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets war die Harmonisierung des bisher bestehenden dualen Bestellsystems im Schienenpersonenverkehr eine wesentliche Zielsetzung des BMK. Dabei sollte die SCHIG mbH als zentrale Beauftragungs- und Abwicklungsstelle für von Bund und Ländern zu finanzierende gemeinwirtschaftliche Schienenpersonenverkehrsleistungen agieren. Nachdem die bisherigen Verkehrsdienstleistungsverträge mit der ÖBB-PV AG ausgelaufen sind, wurde die SCHIG mbH vom Bund in den Jahren 2018 und 2019 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. Im Dezember 2018 konnte die SCHIG mbH für die Bundesländer Vorarlberg, Steiermark und Kärnten VDV für den Zeitraum 2019 bis 2028 erfolgreich mit der ÖBB-PV AG abschließen. Im Dezember 2019 wurden außerdem zwischen SCHIG mbH und ÖBB-PV AG weitere Neuverträge für die Ostregion (bestehend aus den Bundesländern Wien, Niederösterreich, Burgenland), die Bundesländer Oberösterreich, Salzburg, Tirol sowie den Fernverkehr abgeschlossen. Die Verträge für die Bundesländer Oberösterreich, Salzburg und Tirol wurden für eine Laufzeit von zehn Jahren (2020 bis 2029) abgeschlossen. Der Vertrag für die Ostregion wurde aufgrund einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (BVwG) zur angestrebten Laufzeit vorerst mittels Notvergabe für ein Jahr abgeschlossen. Für die Jahre 2021 bis 2029 konnte im Dezember 2020 ein Folgevertrag finalisiert werden.

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 Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB) und Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. (GySEV) für die Fahrplanjahre 2021 bis 2030 abgeschlossen. Die VDV mit den Wiener Lokalbahnen (WLB), Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (IVB), Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH (NÖVOG), Salzburger Lokal-

bahn (SLB), Salzburg und Pinzgauer Lokalbahn (PLB), wurden von den Verkehrsorganisationsgesellschaften (VOG) abgeschlossen, der Bund leistet bei den durch die VOG abgeschlossenen VDV jeweils einen Finanzierungsbeitrag.

Zusätzlich wurden von der SCHIG mbH, wie bereits im Jahr 2020 auch 2021 VDV mittels Notvergabe mit der ÖBB PV AG und der WESTbahn Management GmbH abgeschlossen, um das Verkehrsangebot im Fernverkehr auf der Weststrecke sicherzustellen, da abermals bedingt durch die COVID19-Pandemie eine Einstellung der bisher eigenwirtschaftlich geführten Verkehre drohte.

Insgesamt fünf VDV (COVID II und III mit ÖBB-PV AG sowie COVID II, III und IV mit der WESTbahn Management GmbH) dienten der Aufrechterhaltung des Fernverkehrs im Jahr 2021.

Im Jahr 2021 bestellte die SCHIG mbH rd. 108 Mio. Zugkm (Summe ÖBB-PV AG, WESTbahn Management GmbH und Privatbahnen), wobei diese Summe das Grundangebot, die jeweiligen Zusatzbestellungen der Länder sowie die Bestellungen im Rahmen der COVID-Notvergaben umfasst. Weiters wurden rund 7,8 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 und haben eine Laufzeit bis zum 09.12.2028. Seit Fahrplanwechsel 2019 sind weitere VDV für Oberösterreich, Salzburg, Tirol, die Ostregion (Wien, Niederösterreich, Burgenland) und den Fernverkehr in Kraft. Die Verträge für diese Regionen sind bis 08.12.2029 gültig. Der VDV für den Fernverkehr ist ebenfalls prinzipiell bis 08.12.2029 gültig, für die (ab Fertigstellung der Koralmbahn) vorgesehene Interregio-Leistungen läuft der Vertrag bis 09.12.2034.



Abbildung I: Übersicht Laufzeiten VDV

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 BMK 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 BMK 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 2021 insgesamt vier VDV mit Privatbahnen. VDV seitens der SCHIG mbH wurden mit MBS, GKB, GySEV und ZVB abgeschlossen. Die VDV mit der WLB, IVB (Stubaitalbahn), der NÖVOG, der Salzburg AG (SLB und PLB), StB sowie St&H wurden von den VOG abgeschlossen, der Bund trägt anteilige Kosten zur Erfüllung der VDV.

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

Um das Angebot auf der Weststrecke im Fernverkehr während der auch 2021 fortwährenden COVID-Pandemie zu gewährleisten, dessen Einstellung aufgrund des eklatanten Fahrgastrückgangs abermals drohte, wurden mit der ÖBB-PV AG und der WESTbahn Management GmbH auch im Jahr 2021 VDV mittels Notvergabe abgeschlossen

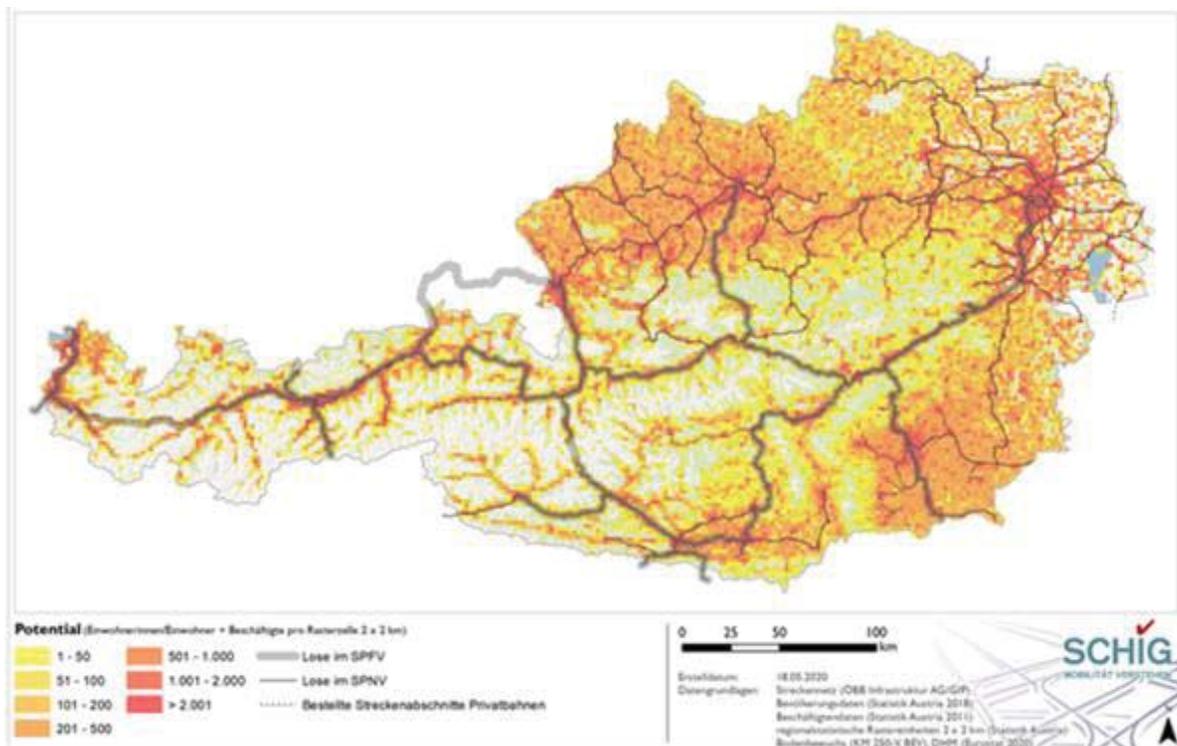


Abbildung 2: Übersicht der Strecken, auf welchen gemeinwirtschaftliche Leistungen erbracht werden.

2. VDV ÖBB-PERSONENVERKEHR AG

2.1. Grundsätzliches

Die SCHIG mbH hat im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mit Gültigkeit ab 09.12.2018 drei neue öffentliche Dienstleistungsaufträge über die Bestellung von Schienenpersonenverkehrsleistungen in den Bundesländern Vorarlberg, Kärnten und Steiermark mit der ÖBB-PV AG abgeschlossen. Die entsprechenden Verträge für die Bundesländer Tirol, Salzburg sowie die Ostregion und den Fernverkehr sind seit 15.12.2019 gültig. 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 BMK und SCHIG mbH auf Bundesseite und dem jeweiligen Land und der jeweiligen Verkehrsorganisationsgesellschaft (VOG) auf der Landesseite definiert und gewünschte Regelungen wurden im VDV definiert. Die finanziellen Mittel werden an die SCHIG mbH übermittelt, die dann als alleiniger Vertragspartner 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 Anlagen enthalten.



Abbildung 3: Übersichtsschema VDV

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 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. Zum Zeitpunkt der Berichtserstellung liegen noch keine ex-post-Prüfergebnisse für die Geschäftsjahre ab 2018 vor. Die Entwürfe der Ex-ante-Prüfergebnisse sind für das Fahrplanjahr 2019 für die VDV Kärnten, Steiermark und Vorarlberg vorhanden.

Die **VDV Oberösterreich, Salzburg, Tirol und Vorarlberg** sind jeweils als Bruttovertrag ausgestaltet, wodurch der Auftraggeber bzw. 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 Verkehrsdienstevertrag sieht in § 59 die Wertsicherung der Abgeltungsbeträge vor. Der Index für die Wertsicherung bezieht sich auf den vereinbarten Abgeltungsbetrag 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 nach 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.

Im Berichtsjahr 2021 wurden im VDV Ostregion und VDV Steiermark in Abstimmung mit der SCHIG mbH Verkehrsdienstleistungen im Rahmen von Unterbeauftragungen erbracht.

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) 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.

Ausgefallene Leistungen werden nicht abgegolten, wenn mehr als ein vorher definierter Prozentsatz der bestellten Zugkilometer nicht erbracht wurde (Schwellenwert). Dies ist dadurch begründet, dass Zugausfälle nicht nur durch die ÖBB-PV AG, sondern auch durch Dritte oder Naturkatastrophen verursacht werden können.

- Abweichende Zugbildung

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

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

Es wird eine hinreichend große Stichprobe (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 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 Fahrplankm-Leistungen. Ein erbrachter Schienenersatzverkehrs-km (Fahrplankm) wird 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

Im Fahrplanjahr 2021 konnten wesentliche Parameter der Leistungserbringung mit der von der SCHIG mbH implementierten Leistungs- und Abrechnungsdatenbank automatisiert mittels von der ÖBB-Infrastruktur AG zur Verfügung gestellter Betriebsdaten gemessen werden. Die Messung der ausgefallenen Zugkilometer und der Schienenersatzverkehre sowie die Messung der Pünktlichkeit erfolgten lückenlos durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank.

Die Datenbank verfügt über eine Schnittstelle, über die 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 ist ein eigener Server installiert.

In der Datenbank werden ferner alle relevanten Daten zu den bestellten Zugfahrten erfasst. Damit ist die Sollleistung detailliert abgebildet, um einen Vergleich mit den von der ÖBB-Infrastruktur AG übermittelten Istdaten 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.

Die Auswertung erfolgt gemäß folgender Logik:



Abbildung 4: Schema der Auswertelogik der Abrechnungsdatenbank

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

Um entsprechende Ergebnisse für die im VDV vereinbarten Regelungen zu generieren, wurde die entsprechende Logik des Soll-Ist-Vergleichs implementiert. Alle Vergleiche sind stets nur auf die bestellten Leistungen bezogen. Der Soll-Ist-Vergleich findet in einer Reihenfolge statt, die eine falsche Ergebnisgenerierung ausschließt und darüber hinaus alle Parameter zur Beurteilung von Leistungs-

erbringung 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.



Abbildung 5: Übersicht Datengrundlage für die Datenbankauswertung

Es werden dabei auch vertragskonforme Abweichungen von der Sollleistung, die nicht zu einem Abzug führen (Schienenersatzverkehre und Ersatzzüge), berücksichtigt. Mit diesen wird, auch wenn zur ursprünglichen Sollleistung keine Istdaten vorhanden sind, eine vertragskonforme Verkehrsbedienung 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 bestellte Leistung hochgerechnet. Dabei wird derselbe prozentuelle Anteil an Abweichungen auf die Gesamtleistung angerechnet, wie bei den Stichproben festgestellt wurde.

2.11. Pönalen

Im Hinblick auf die große Bedeutung der beauftragten Leistungen, insbesondere im Hinblick auf das öffentliche Interesse an einer vertragskonformen Leistungserbringung, wurden in den VDV Vertragsstrafen vereinbart. Soweit nicht anders festgelegt, sind die vereinbarten Vertragsstrafen von einem Verschulden des EVU unabhängig. Ausgenommen ist die Nicht-Erbringung 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 identifiziert, für welche Zielwerte vereinbart wurden. Die Qualitätsparameter machen die Qualität der Leistungen nach einheitlichen Kriterien mess- und bewertbar. Bei der Definition und Messung der Qualitätskriterien wird grundsätzlich unterschieden in objektiv gemessene und subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität.

Die objektiv gemessenen Parameter werden entweder auf Grundlage von automatischen Messungen mit der 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 erhoben.

Daneben wurden Stichproben gezogen, bei denen geschultes Personal Zugfahrten auf die Einhaltung der Qualitätsstandards hin geprüft hat. Vereinbarungsgemäß waren im Jahr 2021 pro VDV im Ver-

tragsgebiet 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 ÖBB-PV AG 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 der 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. Sind die Qualitätsziele übererfüllt worden, wird ein zusätzlicher Bonus ausbezahlt. Dabei sind jene Parameter stärker gewichtet, die auch aus Sicht der Fahrgäste von größerer Bedeutung sind.

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 (Malus)	Obergrenze (Bonus)
Pünktlichkeit VDV NV	35%	95,5%-97,0%	95,5%-97,0%	90%	100%
Pünktlichkeit VDV FV	50%	80,0%	86,0%	88,0%	100%
Anschlussreichung VDV FV	5%	Kriterium wurde im laufenden Fahrplan nicht bewertet, Einbeziehung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt			
Sauberkeit VDV NV	10%	96,5%	97,5%	85,0%	100%
Sauberkeit VDV FV	10%	85,0%	94,0%	96,0%	100%
Schadensfreiheit VDV NV	10%	95,5%	98,0%	85,0%	100%
Schadensfreiheit VDV FV	10%	85,0%	95,0%	98,0%	100%
Fahrgastinformaton VDV NV	20%	95,0%	98,0%	85,0%	100%
Fahrgastinformation VDV FV	20%	85,0%	95,0%	98,0%	100%
Beschwerdemanagement VDV NV	5%	95,0%	98,0%	85,0%	100%
Beschwerdemanagement VDV FV	5%	85,0%	95,0%	98,0%	100%

Tabelle 1: objektive Qualitätsparameter

Neben den objektiv gemessenen Qualitätsparametern wird die Bewertung der Fahrgäste systematisch durch ein unabhängiges Institut abgefragt. Durch diese Befragung werden die subjektiven Qualitätsparameter gemessen. Dazu werden einmal jährlich Reisende mittels standardisierten Fragebogens zu ihren Wahrnehmungen vor, während und nach der Zugfahrt befragt. Als Stichprobe werden dabei zahlreiche Kundinnen und Kunden in Zügen zufällig ausgewählt und gebeten, den Fragebogen auszufüllen.

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 (Malus)	Obergrenze (Bonus)
Pünktlichkeit	20%	1,7	1,5	2,2	1
Anschlussreichung 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	2,2	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 (Bewertung nach Schulnotensystem)

2.14. Arbeitsgruppe Qualität

Die SCHIG mbH hat pro Verkehrsdienstvertrag eine Arbeitsgruppe Qualität eingerichtet, die mindestens einmal jährlich tagt und in der mit dem Land, der Verkehrsorganisationsgesellschaft 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 BMK und den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland eine Leistungsmenge von 41.904.009 Zugkm (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen) bestellt. Für die Streckenabschnitte Unterretzbach–Znojmo (rd. 74.700 Zugkm), Bernhardsthal Grenze–Břeclav (rd. 57.400 Zugkm) und Gmünd Grenze–České Velenice (rd. 6.400 Zugkm) erfolgte eine Unterbeauftragung an das tschechische EVU Česke Drahy, a.s (CD). Für den Streckenabschnitt Neusiedl am See–Staatsgrenze nächst Pamhagen (rd. 571.600 Zugkm) erfolgte eine Unterbeauftragung an GySEV. Für die Streckenabschnitte Marchegg Grenze–Devinska Nová Ves (rd. 59.400 Zugkm) und Kittsee Grenze–Bratislava Petralka (rd. 36.900 Zugkm) erfolgte eine Unterbeauftragung an Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK).

Laut VDV Ostregion sind zur Sicherstellung des Fahrgastservice mindestens 409.904 Fahrstunden zu leisten. Diese verteilen sich auf folgende Personalkategorien:

Personalkategorie	Anzahl Einsatzstunden p.a.
Zugbegleiter:innen	163.731 Stunden
Service- und Kontrollpersonal	209.233 Stunden
Sicherheitspersonal	36.940 Stunden

Tabelle 3: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugbegleitpersonal-Einsatzstunden VDV Ostregion

2.15.2. Messergebnisse Leistungsstörungen 2021

Die Leistungsstörungen für das Jahr 2021 wurden nach den oben beschriebenen Messmethoden ermittelt. Es wurden dabei folgende Leistungsabweichungen identifiziert:

Ausgefallene Leistungen

Vom 13.12.2020 bis 11.12.2021 sind 243.119 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 0,58 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2021. Der gemäß § 50 VDV festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen in Höhe von 0,30 % wurde somit überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 117.399 Zugkm. Die hohe Zahl an ausgefallenen Zugkilometern in den Monaten Juni, Juli und August 2021 ist primär durch Fahrzeugstörungen bedingt. Da das Fahrplanjahr 2021 eine Laufzeit von 13.12.2020 bis 11.12.2021 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2020 und 2021) um Rumpfwerte.

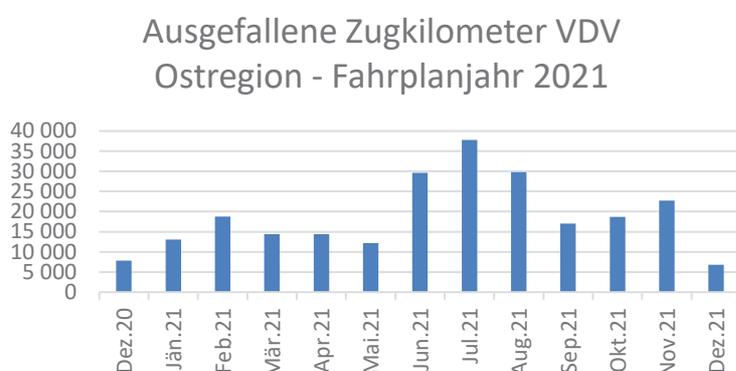


Abbildung 6: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Ostregion

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Bezogen auf den Abgeltungsbetrag wurde ein Abzug von 0,49 % vorgenommen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurden insgesamt vier Stunden als nicht erbracht festgestellt. Das sind 1,29 % der überprüften Zugbegleiter:innen-Fahrstunden.

2.15.3. 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.

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

Bestellte Leistung VDV Ostregion [km]	41.904.009
Davon im SEV erbracht [km]	687.888
Anteil SEV an bestellter Leistung	1,64 %

Tabelle 4: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Ostregion

2.15.4. Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 3,0 % 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 13,1 % des maximal möglichen Bonusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.15.5. Messergebnisse der objektiven Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2021 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2021 auf 97,2 % (Vergleichswert 2020: 97,2 %).

Der Pünktlichkeitsgrad hat sich über das Jahr hinweg folgendermaßen entwickelt:

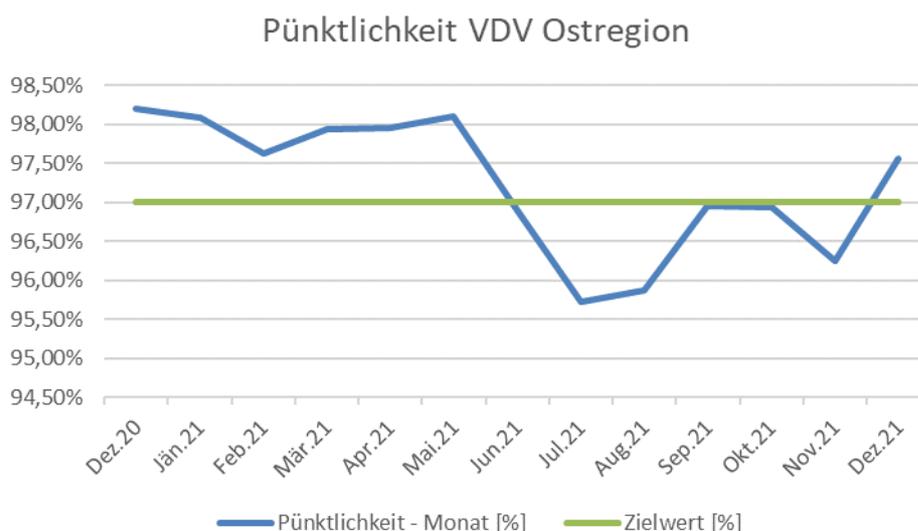


Abbildung 7: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Ostregion 2021

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

Insgesamt wurde im Jahr 2021 eine Gesamtstichprobe im Umfang von 549 Ziehungen erreicht. 290 davon wurden in mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzten Zügen gezogen. Es handelte sich also bei 52,82 % aller geprüften Zugfahrten um mit Zugbegleitpersonal besetzte Züge.

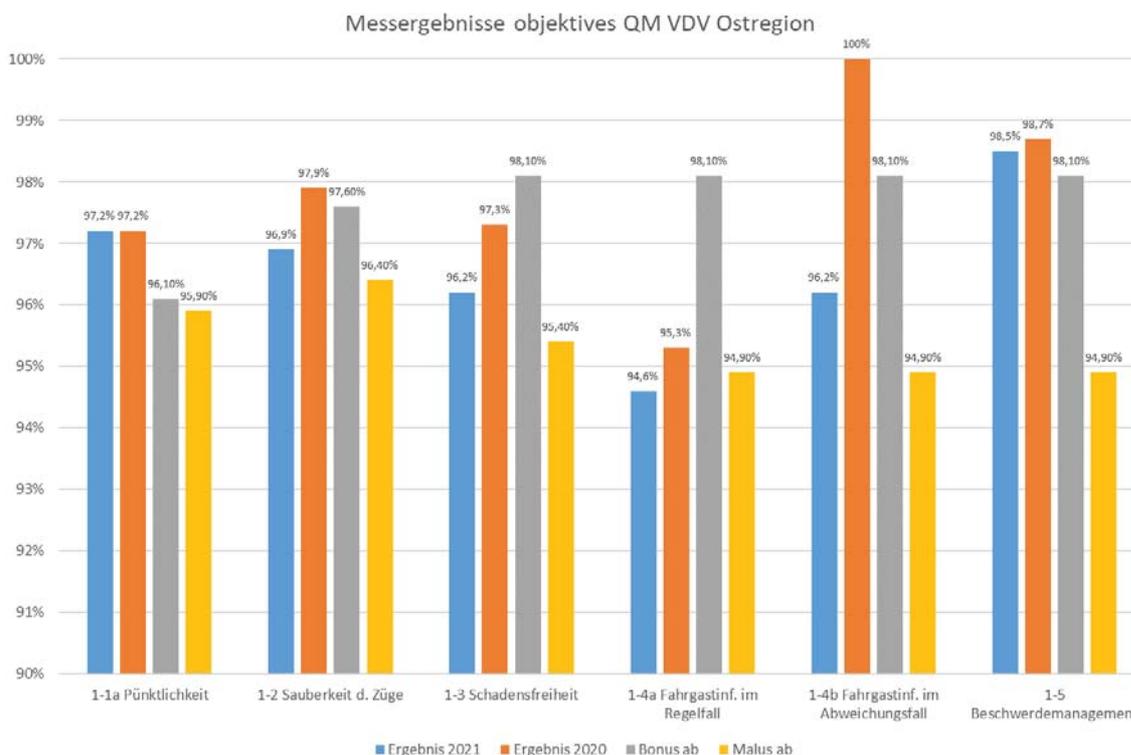


Abbildung 8: Messergebnisse objektives QM VDV Ostregion

Ein Bonus konnte bei den objektiven Qualitätskriterien Pünktlichkeit und Beschwerdemanagement erzielt werden. Bei den objektiven Qualitätskriterien Sauberkeit, Schadensfreiheit und Fahrgastinformation im Abweichungsfall konnte weder ein Bonus noch ein Malus erzielt werden. Beim objektiven Qualitätskriterium Fahrgastinformation im Regelfall wurde ein Malus erzielt. Im Vergleich zum Vertragsjahr 2020 haben sich für alle objektiven Qualitätskriterien bis auf das Qualitätskriterium Pünktlichkeit (gleichbleibend) die erreichten Werte verschlechtert.

2.15.6. Messergebnisse der subjektiven Qualitätsparameter

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

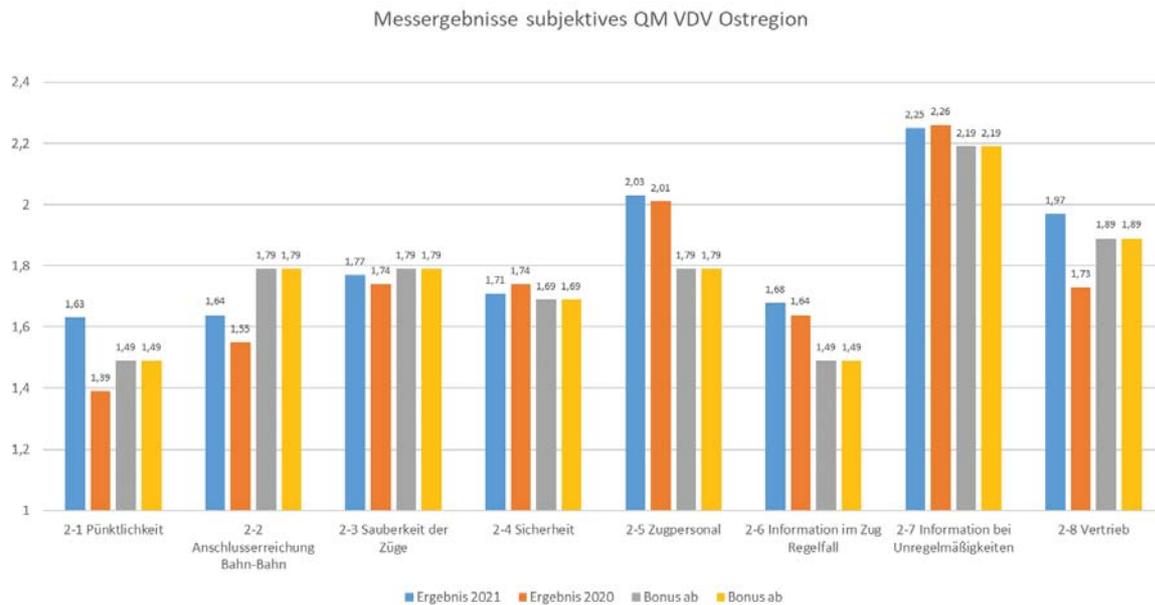


Abbildung 9: Messergebnisse subjektives QM VDV Ostregion

Hinsichtlich der Qualitätskriterien Anschlussreichung Bahn-Bahn und Sauberkeit der Züge konnte ein Bonus erzielt werden. Das subjektive Qualitätskriterium Zugpersonal weist einen Malus auf. Alle weiteren subjektiven Qualitätskriterien befinden sich weder im Bonus- noch im Malusbereich. Insgesamt ergaben die subjektiven Qualitätskriterien einen Bonus. Im Vergleich zum Vertragsjahr 2020 haben sich bis auf das Qualitätskriterium Sicherheit die Ergebnisse verschlechtert.

2.16. VDV Oberösterreich

2.16.1. Leistungsumfang

In Summe wurde in Abstimmung mit dem BMK und dem Land Oberösterreich eine Leistungsmenge von 11.592.885 Zugkm (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen) bestellt.

Laut VDV Oberösterreich sind zur Sicherstellung des Fahrgastservice mindestens 106.089 Fahrstunden zu leisten. Diese verteilen sich auf folgende Personalkategorien:

Personalkategorie	Anzahl Einsatzstunden p.a.
Zugbegleiter:innen	45.885 Stunden
Service- und Kontrollpersonal	41.622 Stunden
Sicherheitspersonal	18.582 Stunden

Tabelle 5: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugbegleitpersonal-Einsatzstunden VDV Oberösterreich

2.16.2. Messergebnisse Leistungsstörungen 2021

Ausgefallene Leistungen

Vom 13.12.2020 bis 11.12.2021 sind 23.206 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 0,2 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2021. 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 11.593 Zugkm.



Abbildung 10: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Oberösterreich

Baustellenbedingt kam es im Februar zu einer hohen Zahl an ausgefallenen Zugkilometern (Attnang-Puchheim und Freilassing) aufgrund einer Güterzugentgleisung bei Seekirchen am Wallersee. Die Abweichung im Juli 2021 war primär durch Unwetterschäden zwischen Freistadt und Summerau sowie Pregarten und Kefermarkt begründet.

Da das Fahrplanjahr eine Laufzeit von 13.12.2020 bis 11.12.2021 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2020 und 2021) um Rumpfwerte.

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Bezogen auf den Abgeltungsbetrag wurde ein Abzug von 0,25 % vorgenommen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurden rund zehn Stunden als nicht erbracht festgestellt. Das sind 2,68 % der überprüften Zugbegleiter:innen-Fahrstunden.

2.16.3. 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 2021 [km]	11.592.885
Davon im SEV erbracht [km]	362.065
Anteil SEV an bestellter Leistung	3,1 %

Tabelle 6: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Oberösterreich

2.16.4. Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 3,0 % 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 18,11 % des maximal möglichen Bonusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.16.5. Messergebnisse der objektiven Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2021 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2021 auf 96,5 % (Vergleichswert 2020: 96,2 %).

Der Pünktlichkeitsgrad hat sich über das Jahr 2021 hinweg folgendermaßen entwickelt:

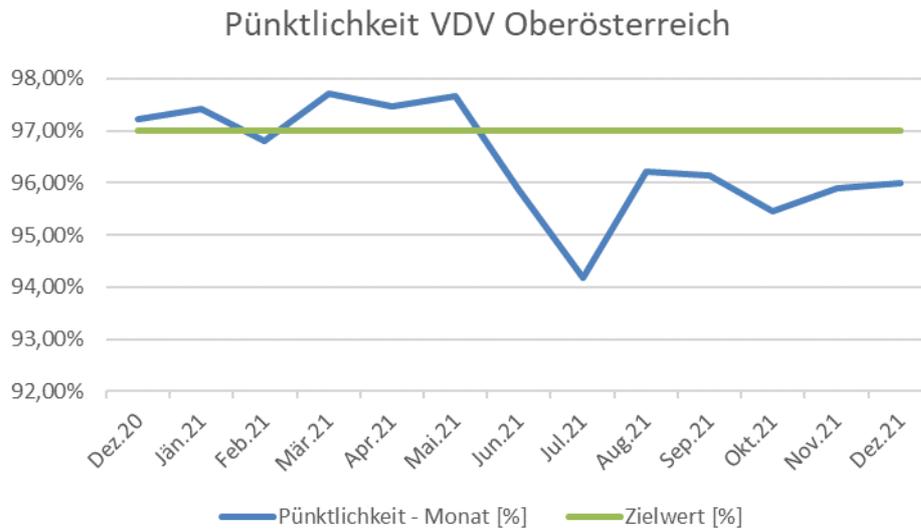


Abbildung 11: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Oberösterreich 2021

Der starke Einbruch der Pünktlichkeit im Juli 2021 ist durch die zahlreichen Baustellen insbesondere auf den Strecken zwischen Wels und Grünau, Attnang-Puchheim und Ried im Innkreis, Reichraming und Weißenbach-St. Gallen, Linz Urfaahr und Aigen-Schlägl, Amstetten und St. Valentin sowie Stainach-Irdning und Bad Aussee begründet.

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

Insgesamt wurde im Jahr 2021 eine Gesamtstichprobe im Umfang von 463 Stichprobenziehungen erreicht. 300 Stichproben wurden in mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzten Zügen gezogen. Es handelte sich also bei 64,79 % um mit Zugbegleitpersonal besetzte Züge.

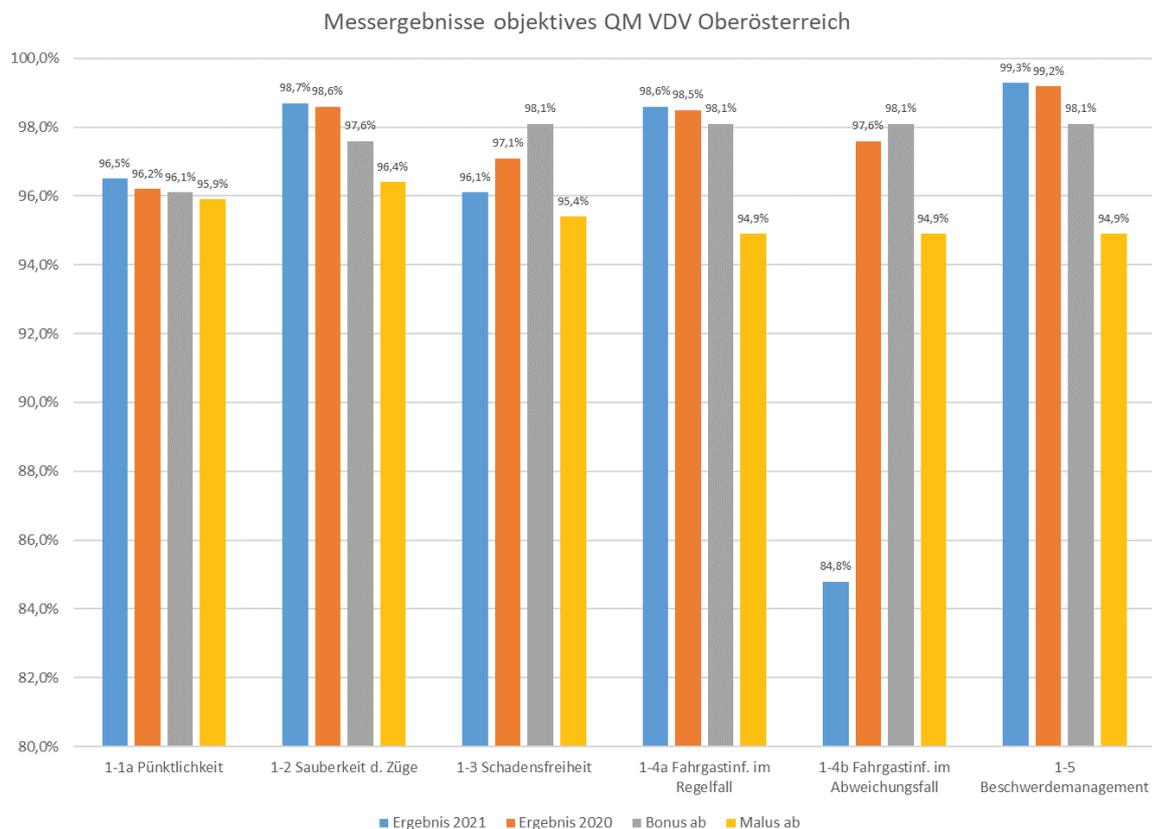


Abbildung 12: Messergebnisse objektives QM VDV Oberösterreich

Hinsichtlich der objektiven Qualitätskriterien Pünktlichkeit, Sauberkeit, Fahrgastinformation im Regelfall und Beschwerdemanagement konnte ein Bonus erreicht werden. Für das objektive Kriterium Schadensfreiheit wurde weder ein Bonus noch ein Malus erzielt. Für das objektive Kriterium Fahrgastinformation im Abweichungsfall wurde ein Malus lukriert. Die Ergebnisse bezüglich der objektiven Qualitätskriterien unterscheiden sich bis auf das objektive Qualitätskriterium „Fahrgastinformation in Abweichungsfall“ nur unwesentlich von den Werten des Fahrplanjahrs 2020.

2.16.6. Messergebnisse der subjektiven Qualitätsparameter

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

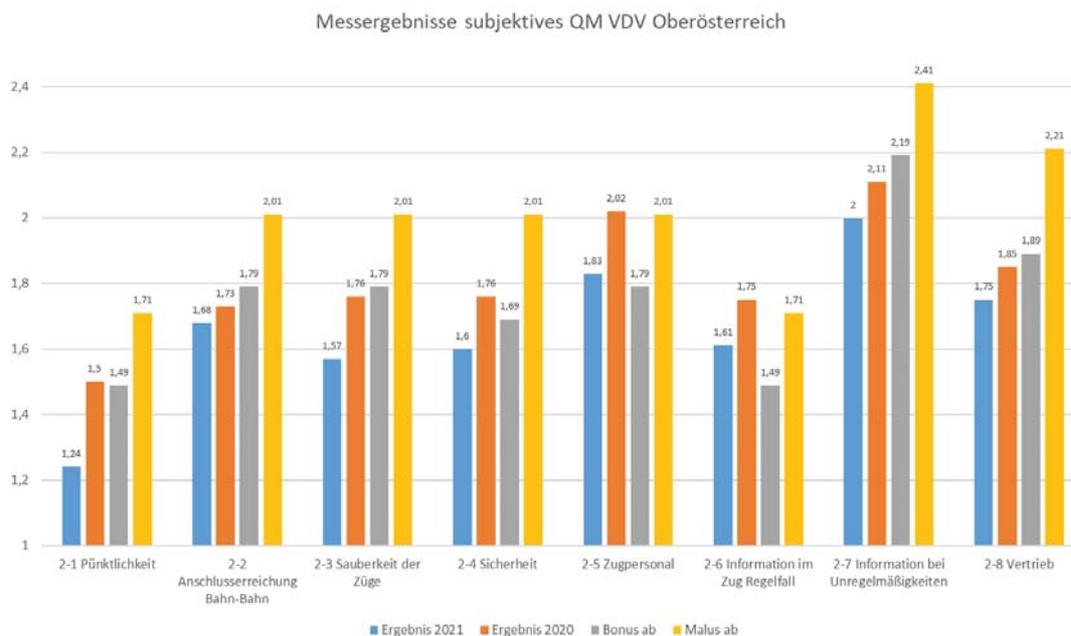


Abbildung 13: Messergebnisse subjektives QM VDV Oberösterreich

Hinsichtlich der subjektiven Qualitätskriterien Pünktlichkeit, Anschlusserrreichung Bahn-Bahn, Sauberkeit, Information bei Unregelmäßigkeit und Vertrieb konnte ein Bonus erzielt werden. Hinsichtlich aller weiteren subjektiven Qualitätskriterien wurde weder ein Bonus noch ein Malus erzielt. Sämtliche Bewertungen für die subjektiven Qualitätskriterien haben sich gegenüber dem vorhergehenden Fahrplanjahr 2020 verbessert.

2.17. VDV Salzburg

2.17.1. Leistungsumfang

In Summe wurde in Abstimmung mit dem BMK und dem Land Salzburg eine Leistungsmenge von 3.839.816 Zugkm (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen) bestellt.

Laut VDV Salzburg sind zur Sicherstellung des Fahrgastservice mindestens 59.173 Fahrstunden zu leisten. Diese verteilen sich auf folgende Personalkategorien:

Personalkategorie	Anzahl Einsatzstunden p.a.
Zugbegleiter:innen	47.056 Stunden
Service- und Kontrollpersonal	7.539 Stunden
Sicherheitspersonal	4.578 Stunden

Tabelle 7: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugbegleitpersonal-Einsatzstunden VDV Salzburg

2.17.2. Messergebnisse Leistungsstörungen 2021

Die Leistungsstörungen für das Jahr 2021 wurden nach den oben beschriebenen Messmethoden ermittelt. Es wurden dabei folgende Leistungsabweichungen identifiziert:

Ausgefallene Leistungen

Vom 13.12.2020 bis 11.12.2021 sind 14.772 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 0,38 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2021. Der gemäß § 50 VDV festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen in Höhe von 0,10 % wurde somit deutlich überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 10.751 Zugkm.

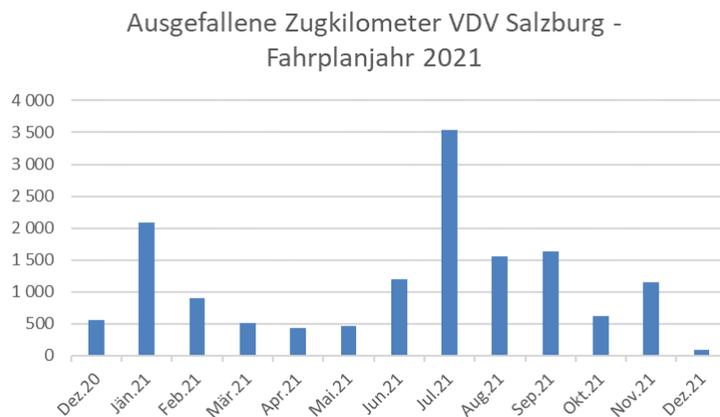


Abbildung 14: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Salzburg

Die Zugausfälle im Juli 2021 sind u.a. Folge eines Salzach-Hochwassers zwischen Taxenbach-Rauris und Zell am See. Da das Fahrplanjahr eine Laufzeit von 13.12.2020 bis 11.12.2021 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2020 und 2021) um Rumpfwerte.

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Bezogen auf den Abgeltungsbetrag wurde ein Abzug von 0,47 % vorgenommen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurden rund 0,5 Stunden als nicht erbracht festgestellt. Das sind 0,002 % der überprüften Zugbegleiter:innen-Fahrstunden.

2.17.3. 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 2021 [km]	3.839.816
Davon im SEV erbracht [km]	140.688
Anteil SEV an bestellter Leistung	3,66 %

Tabelle 8: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Salzburg

Der hohe Anteil an Leistungen, die im Schienenersatzverkehr erbracht wurden, ist durch Bauarbeiten auf der Mattigtalbahn von Juli bis September 2021 begründet.

2.17.4. 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 18,22 % des maximal möglichen Bonusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.17.5. Messergebnisse der objektiven Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2021 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2021 auf 96,0 % (Vergleichswert 2020: 96,1 %).

Der Pünktlichkeitsgrad hat sich über das Jahr hinweg folgendermaßen entwickelt:

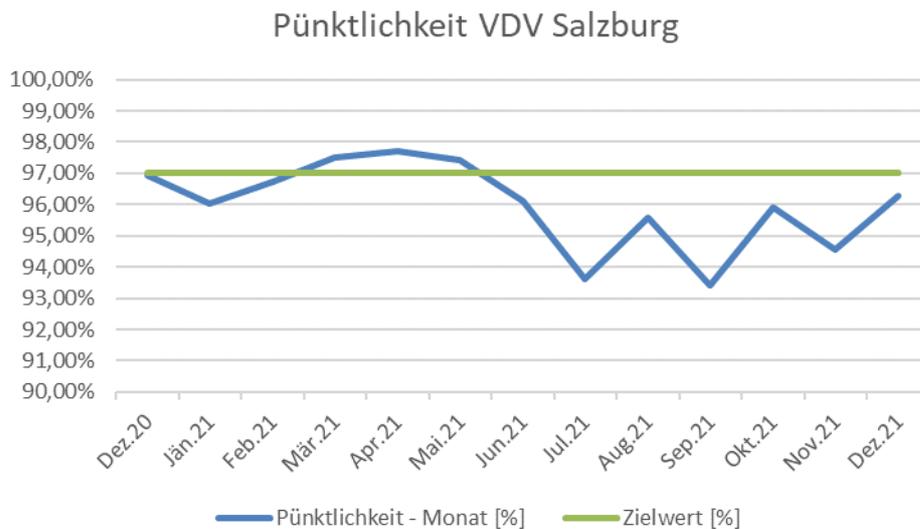


Abbildung 15: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Salzburg 2021

Die geringeren Pünktlichkeitswerte für die Monate Juli bis Dezember 2021 sind u.a. durch witterungs- und baustellenbedingte Einschränkungen der Infrastruktur begründet.

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

Insgesamt wurde im Jahr 2021 eine Gesamtstichprobe im Umfang von 367 Stichprobenziehungen erreicht. Der vereinbarte Wert von zumindest 250 Stichproben von mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzten Zügen wurde mit 300 Stichproben übererfüllt. Es handelte sich also bei 81,74 % aller geprüften Zugfahrten um mit Zugbegleitpersonal besetzte Züge.

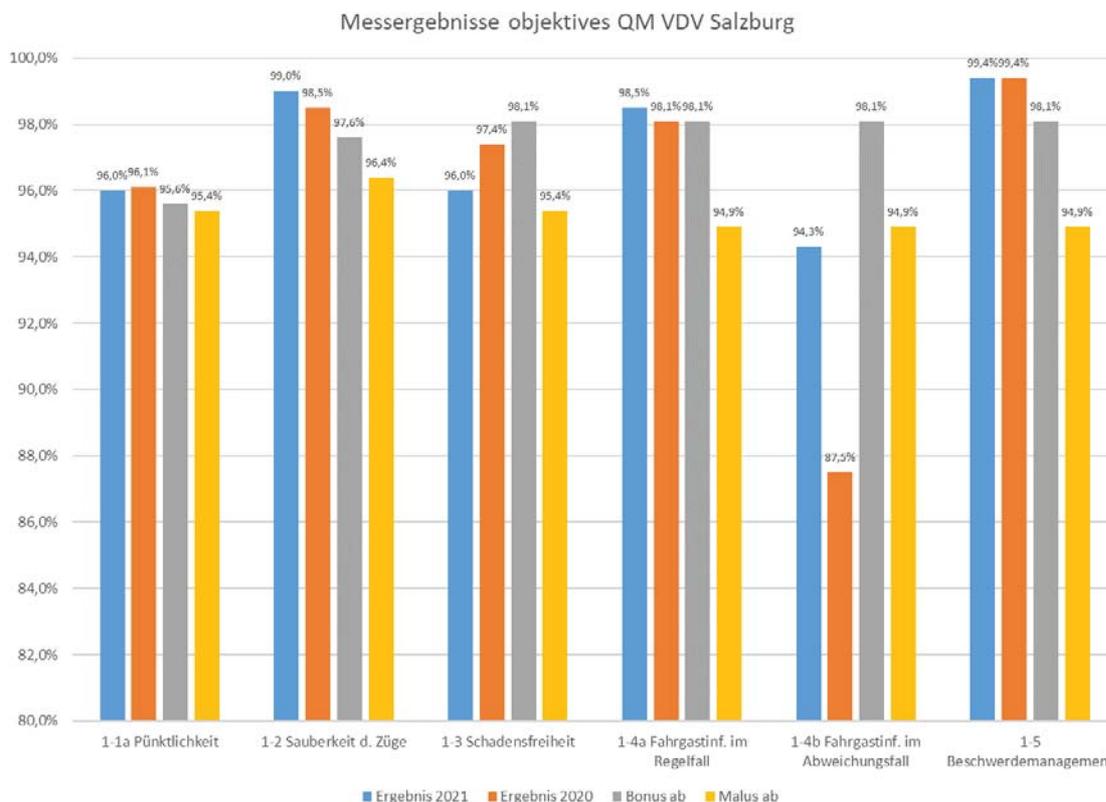


Abbildung 16: Messergebnisse objektives QM VDV Salzburg

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter für 2021 weisen für die Kriterien Pünktlichkeit, Sauberkeit, Fahrgastinformation im Regelfall und Beschwerdemanagement einen Bonus, für das Kriterium Fahrgastinformation im Abweichungsfall einen Malus aus. Für das Kriterium Schadensfreiheit konnte weder ein Bonus noch ein Malus erzielt werden. Im Vergleich zum Berichtsjahr 2020 haben sich die Ergebnisse für Schadensfreiheit, Fahrgastinformation im Regelfall und Fahrgastinformation im Abweichungsfall verbessert. Die Ergebnisse bezüglich Pünktlichkeit und Schadensfreiheit verschlechterten sich. Das Ergebnis für Beschwerdemanagement hat sich gegenüber dem Berichtsjahr 2020 nicht verändert.

2.17.6. Messergebnisse der subjektiven Qualitätsparameter

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

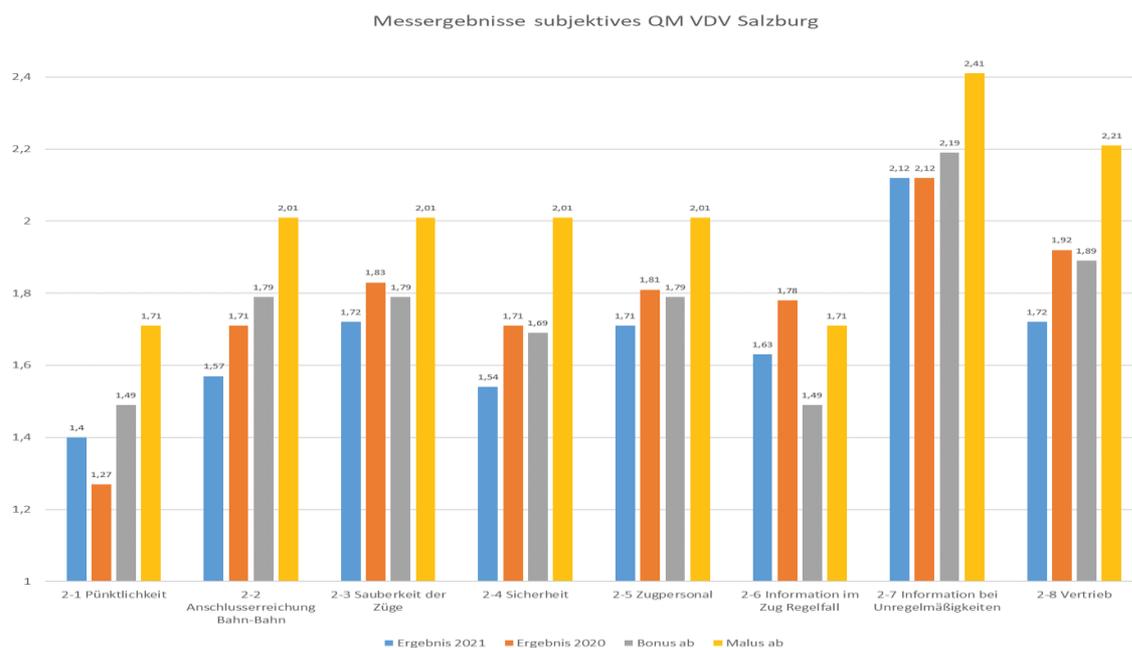


Abbildung 17: Messergebnisse subjektives QM VDV Salzburg

Bei allen subjektiven Qualitätskriterien konnte im Fahrplanjahr 2021 ein Bonus erzielt werden. Die Ergebnisse gegenüber dem Berichtsjahr 2020 haben sich für die Kriterien Anschlusserrreichung Bahn-Bahn, Sauberkeit der Züge, Sicherheit, Zugpersonal, Information im Regelfall und Vertrieb verbessert. Hinsichtlich des Qualitätskriteriums Pünktlichkeit wurde eine Verschlechterung erzielt. Die Ergebnisse hinsichtlich Information bei Unregelmäßigkeiten sind gegenüber dem Berichtsjahr 2020 gleichgeblieben.

2.18. VDV Tirol

2.18.1. Leistungsumfang

In Summe wurde in Abstimmung mit dem BMK und dem Land Tirol eine Leistungsmenge von 7.681.413 Zugkm (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen) bestellt.

Laut VDV Tirol sind zur Sicherstellung des Fahrgastservice mindestens 99.367 Fahrstunden zu leisten. Diese verteilen sich auf folgende Personalkategorien:

Personalkategorie	Anzahl Einsatzstunden p.a.
Zugbegleiter:innen	47.608 Stunden
Service- und Kontrollpersonal	37.771 Stunden
Sicherheitspersonal	13.988 Stunden

Tabelle 9: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugbegleitpersonal-Einsatzstunden VDV Tirol

2.18.2. Messergebnisse Leistungsstörungen 2021

Ausgefallene Leistungen

Vom 13.12.2020 bis 11.12.2021 sind 43.660 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 0,57 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2021. Der gemäß § 50 VDV festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen in Höhe von 0,10 % wurde somit überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 36.103 Zugkm.

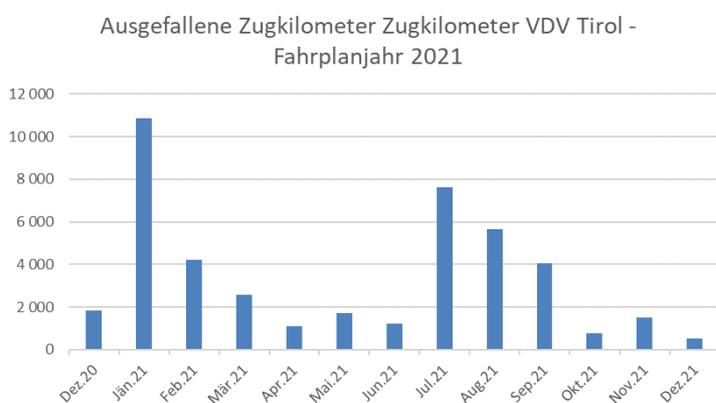


Abbildung 18: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Tirol

Die hohe Zahl an Zugausfällen im Jänner 2021 war primär durch starke Schneefälle und Schäden an der Infrastruktur bedingt. Die hohe Anzahl an Zugausfällen im Juli 2021 resultierte aus Beschädigungen der Infrastruktur infolge von Unwettern. Im August 2021 führten u.a. Bauarbeiten zur Errichtung der Weichenneuanlage Hall zu zahlreichen Zugausfällen. Da das Fahrplanjahr eine Laufzeit von 13.12.2020 bis 11.12.2021 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2020 und 2021) um Rumpfwerte.

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Bezogen auf den Abgeltungsbetrag wurde ein Abzug von 0,24 % vorgenommen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurden rund 7,5 Stunden als nicht erbracht festgestellt. Das sind 0,03 % der geprüften Zugbegleiter:innen-Fahrstunden.

2.18.3. 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 Tirol [km]	7.681.413
Davon im SEV erbracht [km]	227.237
Anteil SEV an bestellter Leistung	2,96 %

Tabelle 10: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Tirol

2.18.4. 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 Bonus für das Qualitätssystem in Höhe von 33,44 % des maximal möglichen Bonusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.18.5. Messergebnisse der objektiven Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2021 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2021 auf 97,3 % (Vergleichswert 2020: 97,4 %).

Der Pünktlichkeitsgrad hat sich über das Jahr hinweg folgendermaßen entwickelt:

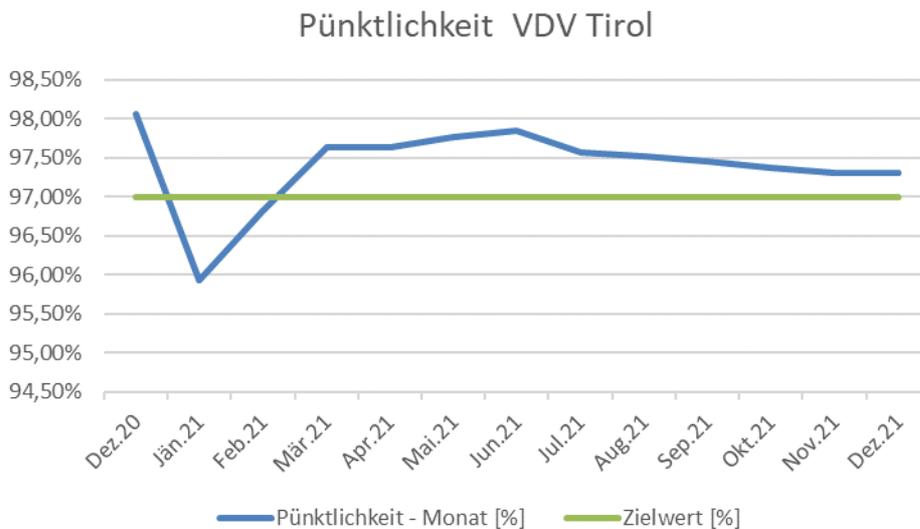


Abbildung 19: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Tirol 2021

Die geringere Pünktlichkeit im Jänner 2021 war durch schadhafte Rollmaterial und Schäden an der Infrastruktur bedingt.

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

Insgesamt wurde im Jahr 2021 eine Gesamtstichprobe im Umfang von 382 Stichprobenziehungen erreicht. 265 Stichproben wurden in mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzten Zügen gezogen. Es handelte sich also bei 69,37 % aller geprüften Zugfahrten um mit Zugbegleitpersonal besetzte Züge.

Im Jahr 2021 konnte die ÖBB-PV AG im VDV Tirol bei allen objektiven Qualitätskriterien bis auf Schadensfreiheit und Fahrgastinformation im Abweichungsfall einen Bonus lukrieren. Für das Kriterium Schadensfreiheit konnte weder ein Bonus noch ein Malus erzielt werden. Bezüglich des Kriteriums Fahrgastinformation im Abweichungsfall wurde ein Malus erreicht. Insgesamt konnte die ÖBB-PV AG in Tirol bei den objektiven Kriterien einen Bonus lukrieren. Die Veränderungen im Vergleich zum Jahr davor sind bis auf das objektive Qualitätskriterium Fahrgastinformation im Abweichungsfall marginal.

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter sind in folgender Graphik dargestellt:

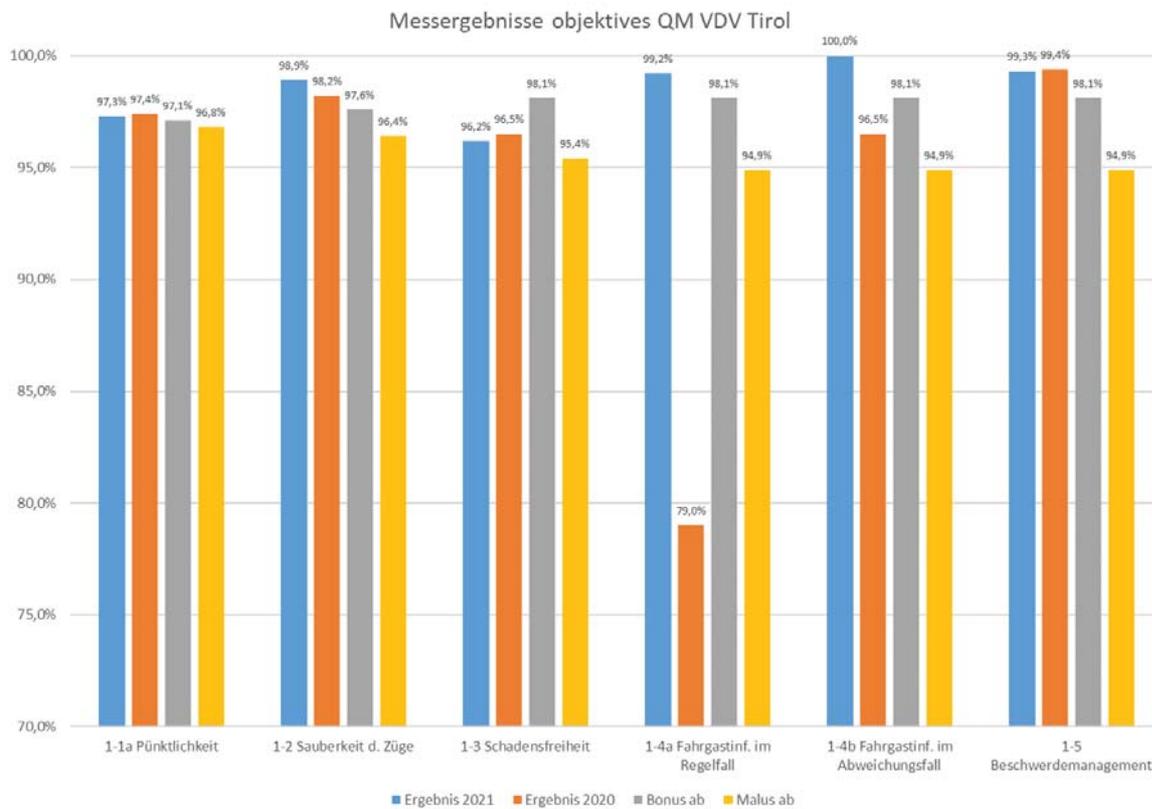


Abbildung 20: Messergebnisse objektives QM VDV Tirol

2.18.6. Messergebnisse der subjektiven Qualitätsparameter

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

Messergebnisse subjektives QM VDV Tirol

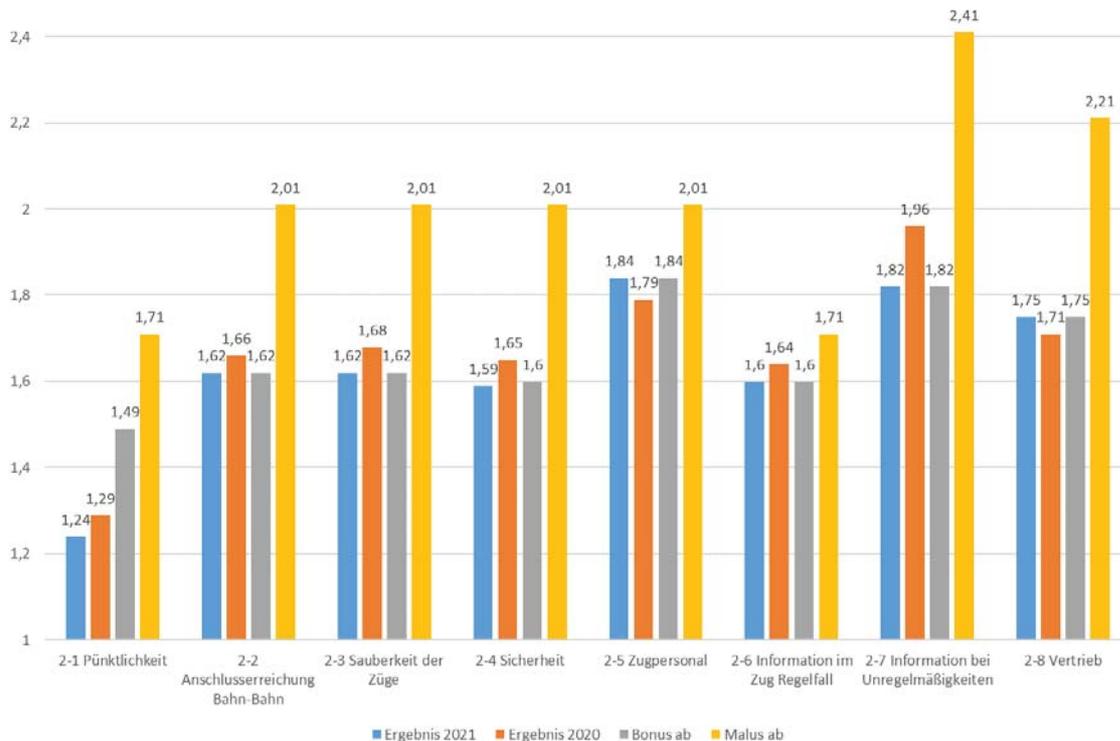


Abbildung 21: Messergebnisse subjektives QM VDV Tirol

Bei den subjektiven Kriterien ergab sich in allen Kategorien bis auf Zugpersonal ein Bonus. Für Letzteres liegt die Bewertung im Toleranzfeld, das heißt es wurde weder ein Bonus noch ein Malus erzielt. Insgesamt ergaben die subjektiven Kriterien einen Bonus. Im Vergleich zum Jahr davor haben sich die Messergebnisse der Mehrzahl der subjektiven Qualitätskriterien verbessert.

Es ergibt sich insgesamt ein Bonus für das Qualitätssystem in der Höhe von 33,44 % des maximal möglichen Bonusbetrages.

2.19. VDV Vorarlberg

2.19.1. Leistungsumfang

In Summe wurde in Abstimmung mit dem BMK und dem Land Vorarlberg eine Leistungsmenge (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen) von 3.308.522 Zugkm bestellt.

Laut VDV Vorarlberg sind zur Sicherstellung des Fahrgastservice mindestens 44.042 Zugbegleiter:innen-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 11: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugpersonal-Einsatzstunden VDV Vorarlberg

2.19.2. Messergebnisse Leistungsstörungen 2021

Ausgefallene Leistungen

Vom 13.12.2020 bis 11.12.2021 sind 56.164 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 1,7 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2021. 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 54.591 Zugkm.

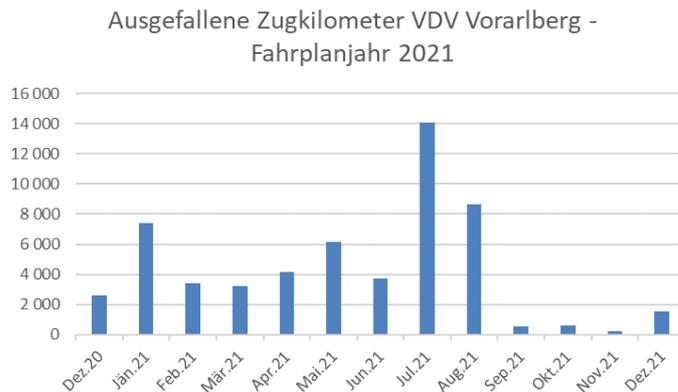


Abbildung 21: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Vorarlberg

Bei den angegebenen Werten sind sämtliche Abweichungsdefinitionen bei der Leistungserbringung (zu frühe Abfahrten, übermäßige Verspätungen, ausgelassene Zughalte, ausgefallene Züge) für ausgefallene Leistungen inkludiert. Die große Anzahl an Zugausfällen in den Monaten Jänner, Juli und August ist durch schadhafte Infrastruktur bedingt.

Da das Fahrplanjahr eine Laufzeit von 13.12.2020 bis 11.12.2021 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2020 und 2021) um Rumpfwerte.

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Bezogen auf den Abgeltungsbetrag wurde ein Abzug von 2,13 % vorgenommen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurden rund 2,5 Stunden als nicht erbracht festgestellt. Das sind 0,01 % der geprüften Zugbegleiter:innen-Fahrstunden.

2.19.3. 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 2021 [km]	3.308.522
Davon im SEV erbracht [km]	63.802
Anteil SEV an bestellter Leistung	1,93 %

Tabelle 12: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistungen VDV Vorarlberg

2.19.4. Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 1,94 % 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 37,71 % des maximal möglichen Bonusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.19.5. Messergebnisse der objektiven Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2021 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2021 auf 98,1 % (Vergleichswert 2020: 98,0 %).

Der Pünktlichkeitsgrad hat sich über das Jahr 2021 hinweg folgendermaßen entwickelt:

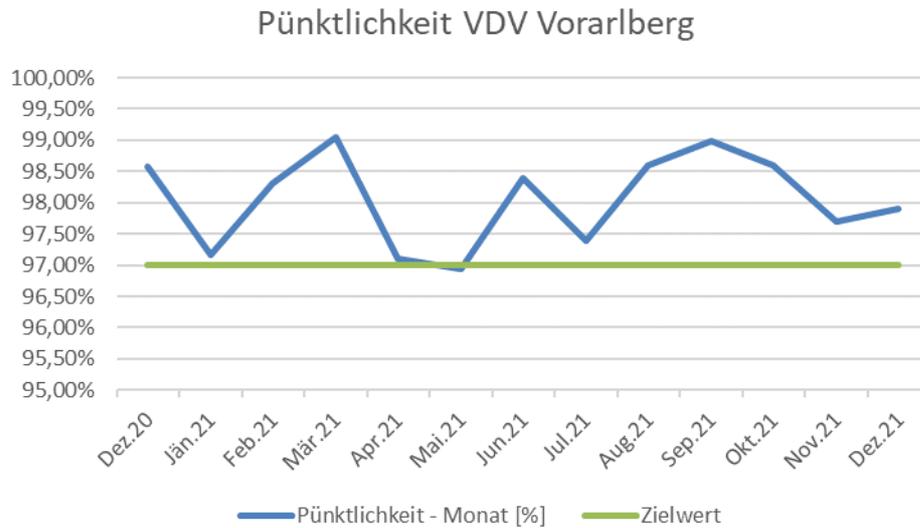


Abbildung 22: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Vorarlberg 2021

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 2021 494 Stichproben gezogen (eine Zugfahrt entspricht dabei einer Stichprobe; dabei wird jeder im Zugverband vorhandene Waggon mit einer Checkliste bewertet), wobei 262 dieser Stichproben bei mit Zugbegleitpersonal besetzten Zügen gezogen wurden. Es handelte sich also bei 53,04 % aller geprüften Zugfahrten um mit Zugbegleiter:innen besetzte Züge.

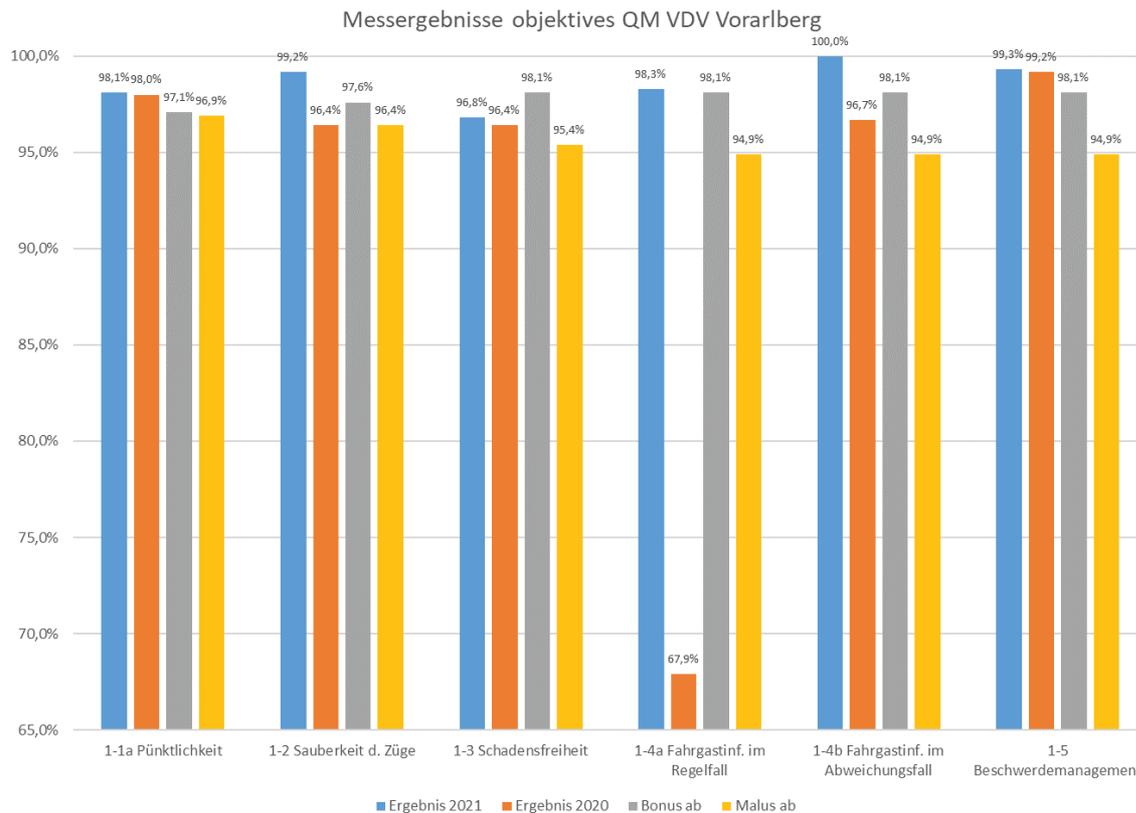


Abbildung 23: Messergebnisse objektives QM VDV Vorarlberg

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter zeigen für 2021 folgendes Bild: Für alle objektiven Qualitätskriterien bis auf Schadensfreiheit konnte ein Bonus erzielt werden. Für das objektive Qualitätskriterium Schadensfreiheit wurde weder ein Bonus noch ein Malus erzielt, da sich der erzielte Wert im Toleranzbereich befindet. Die Ergebnisse konnten hinsichtlich aller objektiven Qualitätskriterien im Vergleich zum Jahr 2020 verbessert werden.

2.19.6. Messergebnisse der subjektiven Qualitätsparameter

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

Messergebnisse subjektives QM VDV Vorarlberg

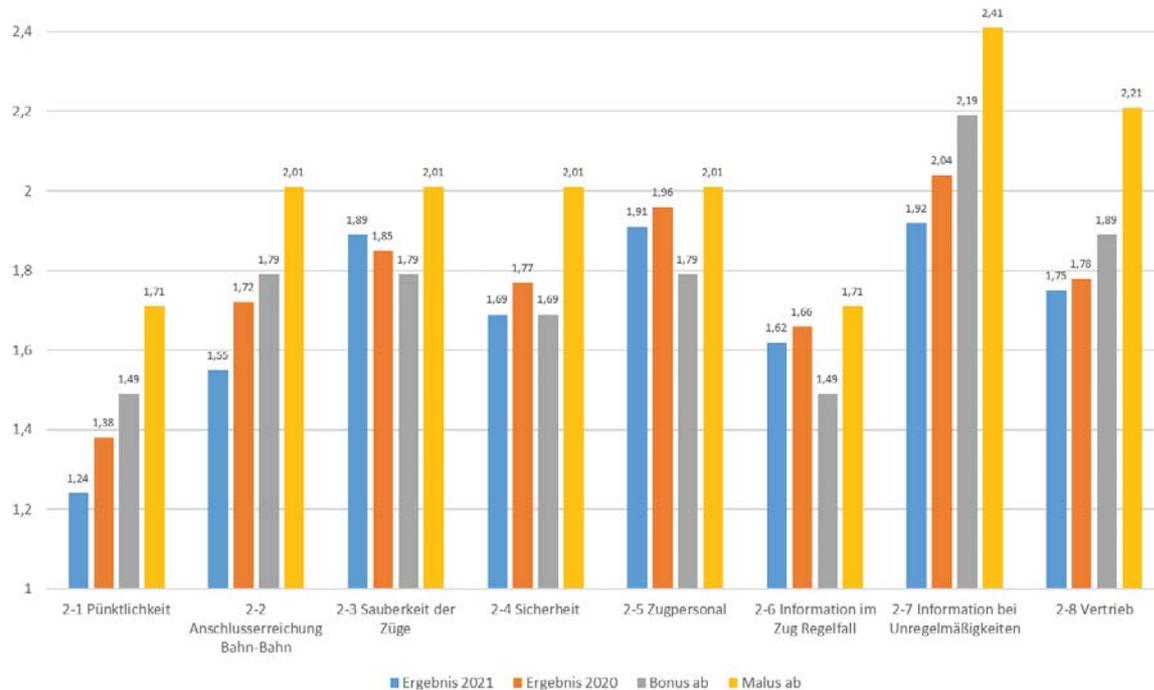


Abbildung 24: Messergebnisse subjektives QM VDV Vorarlberg

Alle subjektiven Kriterien bis auf Zugpersonal weisen einen Bonus aus. Letzteres befindet sich im Toleranzbereich, d.h. es wurde weder ein Bonus noch ein Malus erzielt. Die Ergebnisse haben sich gegenüber dem vorangehenden Berichtszeitraum größtenteils verbessert.

2.20. VDV Steiermark

2.20.1. Leistungsumfang

In Abstimmung mit dem BMK und dem Land Steiermark wurde eine Leistungsmenge von 7.040.006 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 Fahrgastservice mindestens 36.149 Fahrstunden zu leisten. Diese verteilen sich wie folgt auf die Personalkategorien:

Personalkategorie	Anzahl Einsatzstunden p.a.
Zugbegleiter:innen	7.765 Stunden
Service- und Kontrollpersonal	28.384 Stunden

Tabelle 13: Anzahl der zu leistenden Zugpersonal-Einsatzstunden VDV Steiermark

2.20.2. Messergebnisse Leistungsstörungen 2021

Ausgefallene Leistungen

Vom 13.12.2020 bis 11.12.2021 sind 12.915 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 0,18 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2021. Der festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen im Jahr 2020 in Höhe von 0,10 % wurde somit überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 5.632 Zugkm.

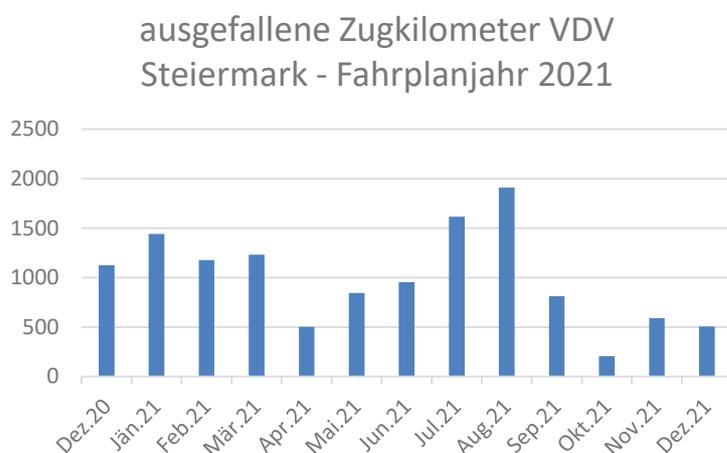


Abbildung 25: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Steiermark

Da das Fahrplanjahr eine Laufzeit von 13.12.2020 bis 11.12.2021 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2020 und 2021) um Rumpfwerte.

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Bezogen auf den Abgeltungsbetrag wurde ein Abzug von 0,11 % vorgenommen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurden rund drei Stunden als nicht erbracht festgestellt. Das sind 0,01 % der geprüften Zugbegleiter:innen-Fahrstunden.

2.20.3. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

Die mit Schienenersatzverkehr (SEV) erbrachten Leistungen gelten gemäß § 5 I 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 2021 [km]	7.040.006
Davon im SEV erbracht [km]	163.394
Anteil SEV an bestellter Leistung	2,32 %

Tabelle 14: Übersicht der erbrachten Schienenverkehr-Ersatzleistung VDV Steiermark

2.20.4. Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 2,3 % 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 27,65 % des maximal möglichen Bonusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.20.5. Messergebnisse der objektiven Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2021 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2021 auf 97,9 % (Vergleichswert 2020: 97,6 %).

Der Pünktlichkeitsgrad hat sich über das Jahr 2021 hinweg folgendermaßen entwickelt:

Pünktlichkeit VDV Steiermark

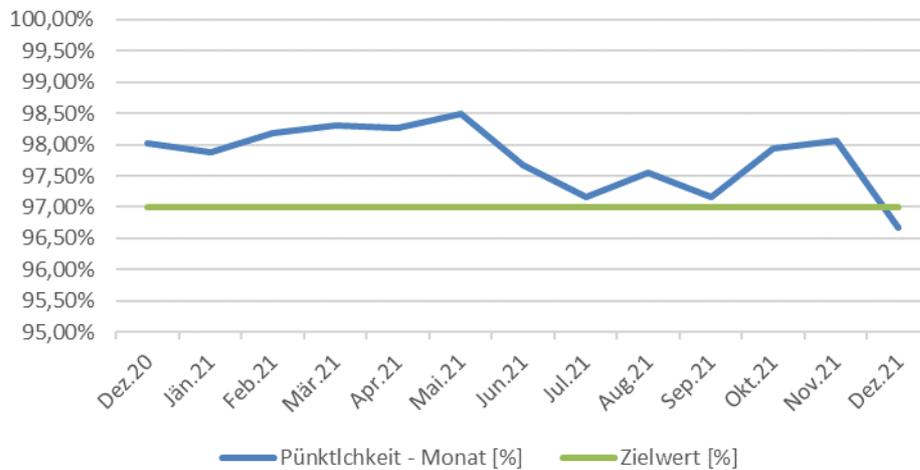


Abbildung 26: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Steiermark 2021

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 2021 461 Stichproben gezogen (eine Zugfahrt entspricht dabei einer Stichprobe; dabei wird jeder im Zugverband vorhandene Waggon mit einer Checkliste bewertet), wobei 285 dieser Stichproben bei mit Zugbegleitpersonal besetzten Zügen gezogen wurden. Es handelte sich also bei 61,82 % aller geprüften Zugfahrten um mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzte Züge.

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter weisen für 2021 bei den Kriterien Pünktlichkeit, Sauberkeit, Fahrgastinformation im Regelfall und Beschwerdemanagement einen Bonus, bei den Kriterien Schadensfreiheit und Fahrgastinformation im Abweichungsfall einen Malus auf.

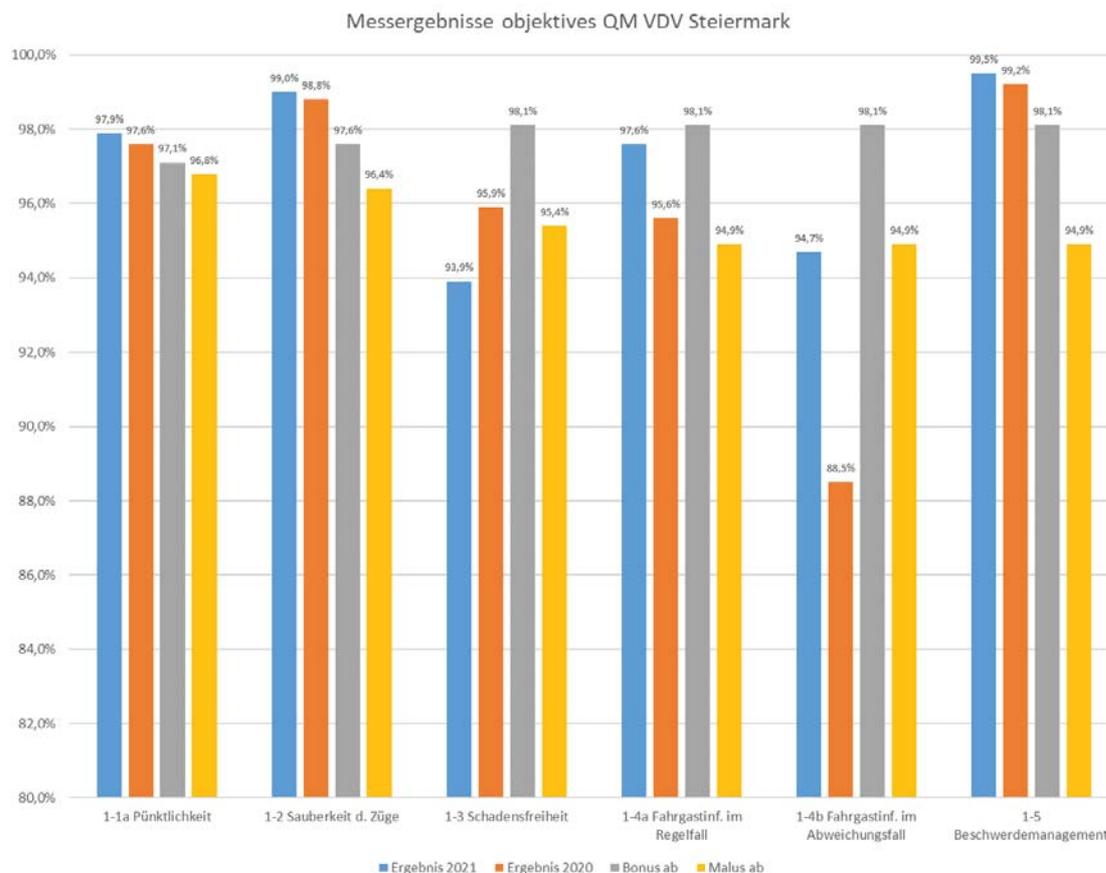


Abbildung 27: Messergebnisse objektives QM VDV Steiermark

2.20.6. Messergebnisse der subjektiven Qualitätsparameter

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

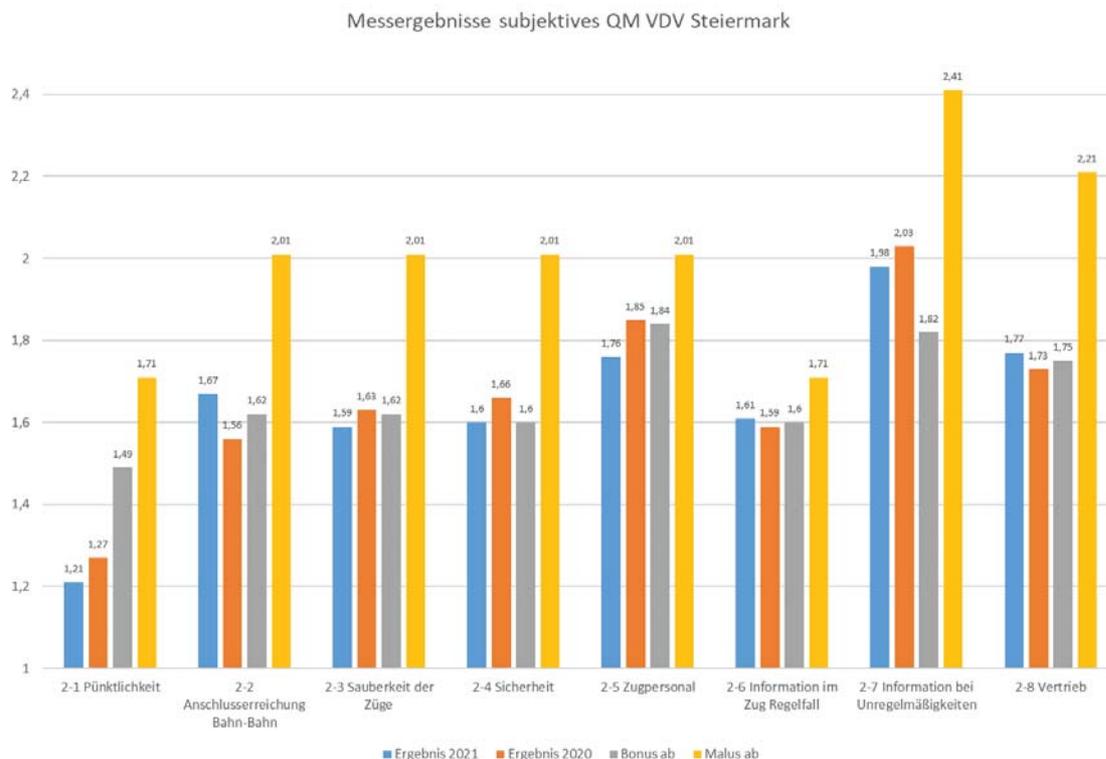


Abbildung 28: Messergebnisse subjektives QM VDV Steiermark

Hinsichtlich der Kriterien Pünktlichkeit, Sauberkeit der Züge, Sicherheit und Zugpersonal konnte ein Bonus erzielt werden. Alle anderen subjektiven Qualitätskriterien befinden sich im Toleranzbereich, d.h. es wurde weder ein Bonus noch ein Malus erzielt. Die Ergebnisse für subjektives QM haben sich bei der Mehrzahl der subjektiven Qualitätskriterien gegenüber 2020 verbessert.

2.21. VDV Kärnten

2.21.1. Leistungsumfang

In Summe wurde in Abstimmung mit dem BMK und dem Land Kärnten eine Leistungsmenge von 5.660.557 Zugkm (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen) bestellt.

Laut VDV Kärnten sind zur Sicherstellung des Fahrgastservice mindestens 33.505 Fahrstunden zu leisten. Diese verteilen sich auf folgende Personalkategorien:

Personalkategorie	Anzahl Einsatzstunden p.a.
Zugbegleiter:innen	18.412 Stunden
Service- und Kontrollpersonal	15.093 Stunden

Tabelle 15: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugbegleitpersonal-Einsatzstunden VDV Kärnten

2.21.2. Messergebnisse Leistungsstörungen 2021

Ausgefallene Leistungen

Vom 13.12.2020 bis 11.12.2021 sind 35.053 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 2021. Der gemäß § 50 VDV festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen in Höhe von 0,10 % wurde somit überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 29.421 Zugkm.

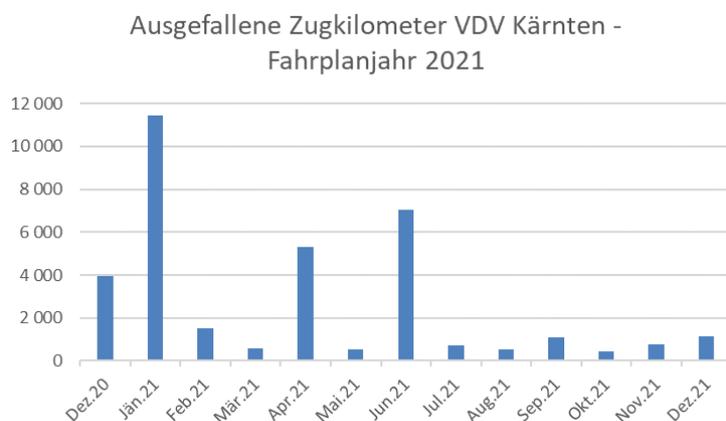


Abbildung 29: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Kärnten

Die Zugausfälle im Jänner waren bedingt durch starke Schneefälle, die hohe Zahl an Zugausfällen im Juni war durch Stromausfälle in Folge eines Unwetters begründet. Da das Fahrplanjahr eine Laufzeit von 13.12.2020 bis 11.12.2021 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2020 und 2021) um Rumpfwerte.

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Bezogen auf den Abgeltungsbetrag wurde ein Abzug von 0,28 % vorgenommen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurden rund 10,5 Stunden als nicht erbracht festgestellt. Das sind 0,05 % der geprüften Zugbegleiter:innen-Fahrstunden.

2.21.3. 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 2021 [km]	5.660.557
Davon im SEV erbracht [km]	206.046
Anteil SEV an bestellter Leistung	3,64 %

Tabelle 16: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leitung im VDV Kärnten

2.21.4. Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 2,5 % 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 22,75 % des maximal möglichen Bonusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.21.5. Messergebnisse der objektiven Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2021 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2021 auf 97,7 % (Vergleichswert 2020: 98,4 %).

Der Pünktlichkeitsgrad hat sich über das Jahr hinweg folgendermaßen entwickelt:

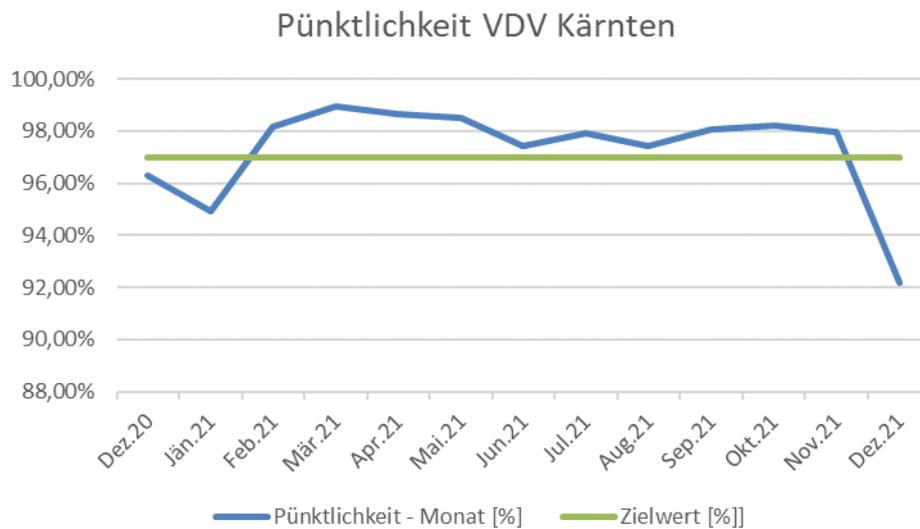


Abbildung 30: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Kärnten 2021

Der niedrige Pünktlichkeitswert im Dezember 2021 ist durch starke Schneefälle bedingt.

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

Insgesamt wurde im Jahr 2021 eine Gesamtstichprobe im Umfang von 393 Stichprobenziehungen erreicht. 264 Stichproben wurden in einem mit Zugbegleitpersonal besetzten Zug gezogen. Es handelte sich also bei 74,81 % aller geprüften Zugfahrten um mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzte Züge.

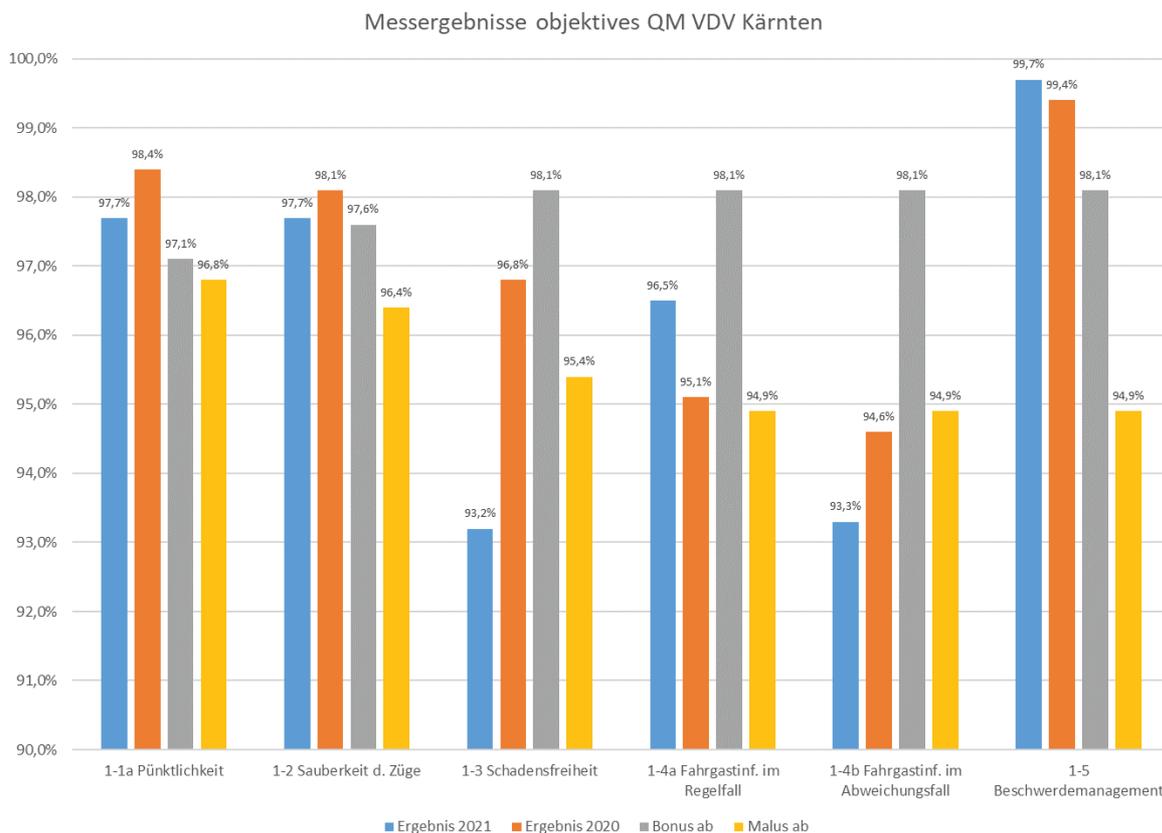


Abbildung 31: Messergebnisse objektives QM VDV Kärnten

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter für 2021 weisen für die Kriterien Pünktlichkeit, Sauberkeit, und Beschwerdemanagement einen Bonus aus. Für die Kriterien Schadensfreiheit und Fahrgastinformation im Abweichungsfall wurde ein Malus lukriert. Die Werte haben sich gegenüber dem Fahrplanjahr 2020 größtenteils nur geringfügig geändert. Die Verschlechterung des Ergebnisses des Kriteriums Schadensfreiheit mit $-3,6\%$ fällt am deutlichsten aus.

2.21.6. Messergebnisse der subjektiven Qualitätsparameter

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

Messergebnisse subjektives QM VDV Kärnten

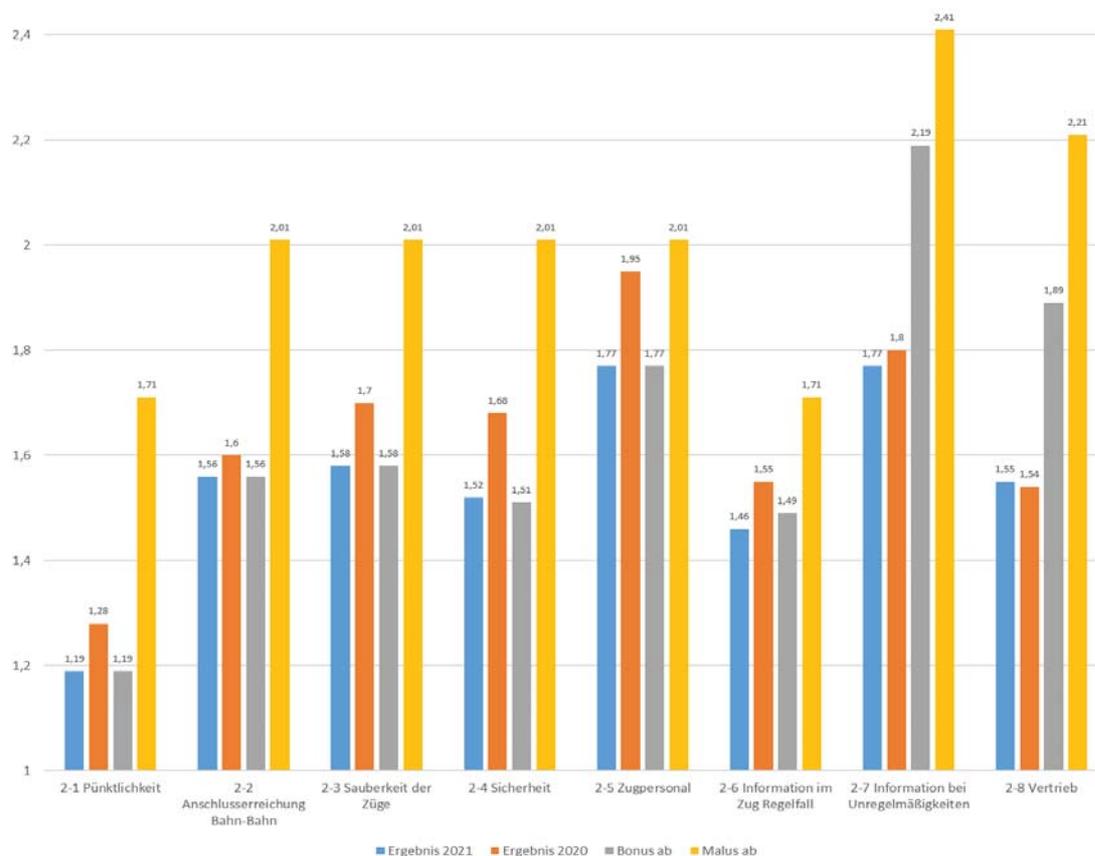


Abbildung 32: Messergebnisse subjektives QM VDV Kärnten

Für alle subjektiven Qualitätskriterien bis auf Sicherheit wurde ein Bonus erzielt. Für das Qualitätskriterium Sicherheit wurde weder ein Bonus noch ein Malus erzielt. Die Ergebnisse haben sich gegenüber dem Ergebnis betreffend Fahrplanjahr 2020 größtenteils verbessert.

2.22. VDV Fernverkehr

Aufgrund der von der Österreichischen Bundesregierung angeordneten COVID 19-Maßnahmen waren, wie bereits im Jahr 2020, auch im Jahr 2021 im Schienenpersonenfernverkehr erhebliche Fahrgastrückgänge zu verzeichnen, was unter anderem im Rahmen der gemeinwirtschaftlich geführten Verkehrsdienste bei der ÖBB-Personenverkehr AG der geringen Fahrgastnachfrage zu erheblichen Einnahmenminderungen führte.

Somit konnte ein Großteil der Kosten, der zuvor durch Tarifeinnahmen finanziert war, nicht mehr abgedeckt werden.

Um die Aufrechterhaltung des VDV in seiner derzeit vereinbarten Form für das Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gewährleisten, wurden zur Kompensation der entfallenden Erlöse im VDV Zusatzvereinbarungen zwischen den Vertragsparteien getroffen und einzelne Anlagen angepasst.

2.22.1. Leistungsumfang

In Summe wurde in Abstimmung mit dem BMK eine Leistungsmenge von 16.752.141 Zugkm (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen) bestellt.

Laut VDV Fernverkehr sind zur Sicherstellung des Fahrgastservice mindestens 299.819 Einsatzstunden zu leisten.

2.22.2. Messergebnisse Leistungsstörungen 2021

Ausgefallene Leistungen

Vom 13.12.2020 bis 11.12.2021 sind 613.474 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 3,66 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2021. 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 512.961 Zugkm.

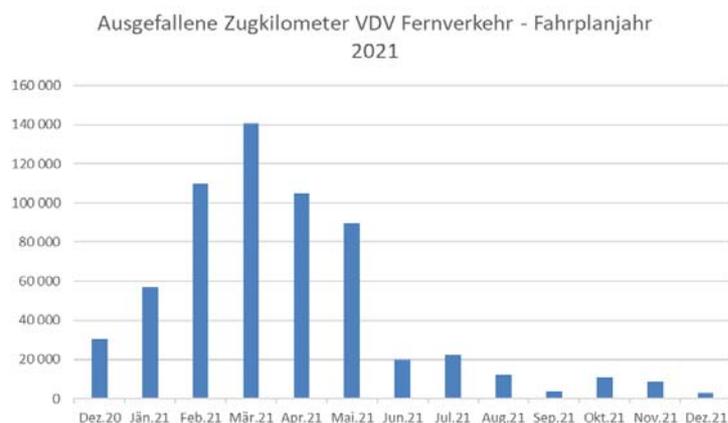


Abbildung 33: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Fernverkehr

Die hohe Zahl an Zugausfällen zwischen Februar 2021 und Mai 2021 liegt in der Beschränkung der internationalen Verbindungen aufgrund der COVID 19-Pandemie begründet. Im Februar 2021 ereignete sich eine Güterzugentgleisung zwischen Hallwang-Elixhausen und Seekirchen, infolge derer das Betriebsangebot für den Zeitraum 10.02.2021 bis 21.02.2021 entsprechend gekürzt werden

musste. Da das Fahrplanjahr 2021 eine Laufzeit von 13.12.2020 bis 11.12.2021 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2020 und 2021) um Rumpfwerte.

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Bezogen auf den Abgeltungsbetrag wurde ein Abzug von 1,54 % vorgenommen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurden rund 7,5 Stunden als nicht erbracht festgestellt. Das sind 0,006 % der geprüften Zugbegleiter:innen-Fahrstunden.

2.22.3. 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]	23.503.062
Davon im SEV erbracht [km]	227.879
Anteil SEV an bestellter Leistung	0,97 %

Tabelle 17: Übersicht der erbrachten Schienenverkehr-Leistung VDV Fernverkehr

2.22.4. Bonus-/Malus-System

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 Bonus für das Qualitätssystem in Höhe von 32,93 % des maximal möglichen Bonusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.22.5. Messergebnisse der objektiven Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2021 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten

nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2021 auf 87,2 % (Vergleichswert 2020: 89,3 %).

Der Pünktlichkeitsgrad hat sich über das Jahr hinweg folgendermaßen entwickelt:

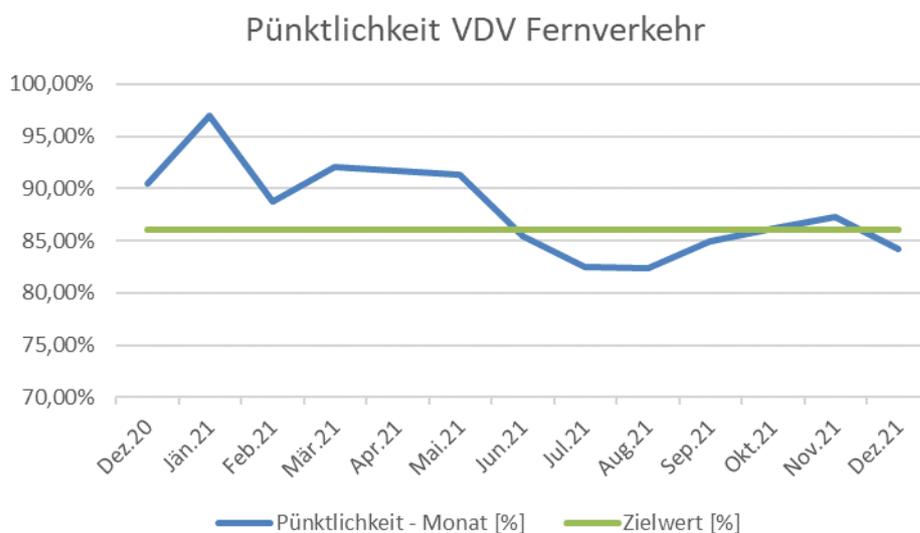


Abbildung 34: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Fernverkehr 2021

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

Insgesamt wurde im Jahr 2021 eine Gesamtstichprobe im Umfang von 380 Stichprobenziehungen erreicht. 379 Stichproben wurden in mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzten Zügen gezogen. Es handelte sich also bei 99,74 % aller geprüften Zugfahrten um mit Zugbegleitpersonal besetzte Züge.

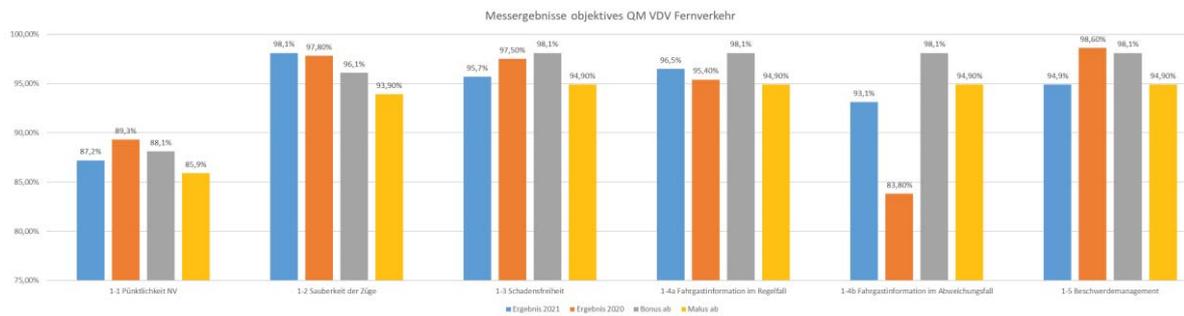


Abbildung 35: Messergebnisse objektives QM VDV Fernverkehr

Die objektiven Qualitätskriterien Pünktlichkeit und Sauberkeit weisen einen Bonus aus. Hinsichtlich des Qualitätskriteriums Fahrgastinformation im Abweichungsfall wurde ein Malus erzielt. Alle weiteren objektiven Qualitätskriterien liegen im Toleranzbereich, das heißt, es konnte weder ein Bonus noch ein Malus erzielt werden. Im Vergleich zum Berichtszeitraum Fahrplanjahr 2020 konnten bessere Werte hinsichtlich der Pünktlichkeit, Sauberkeit, Fahrgastinformation im Regelfall und Fahrgastinformation im Abweichungsfall erreicht werden. Die weiteren objektiven Qualitätskriterien haben sich im Vergleich zur Vorjahresperiode verschlechtert.

2.22.6. Messergebnisse der subjektiven Qualitätsparameter

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

Messergebnisse subjektives QM VDV Fernverkehr

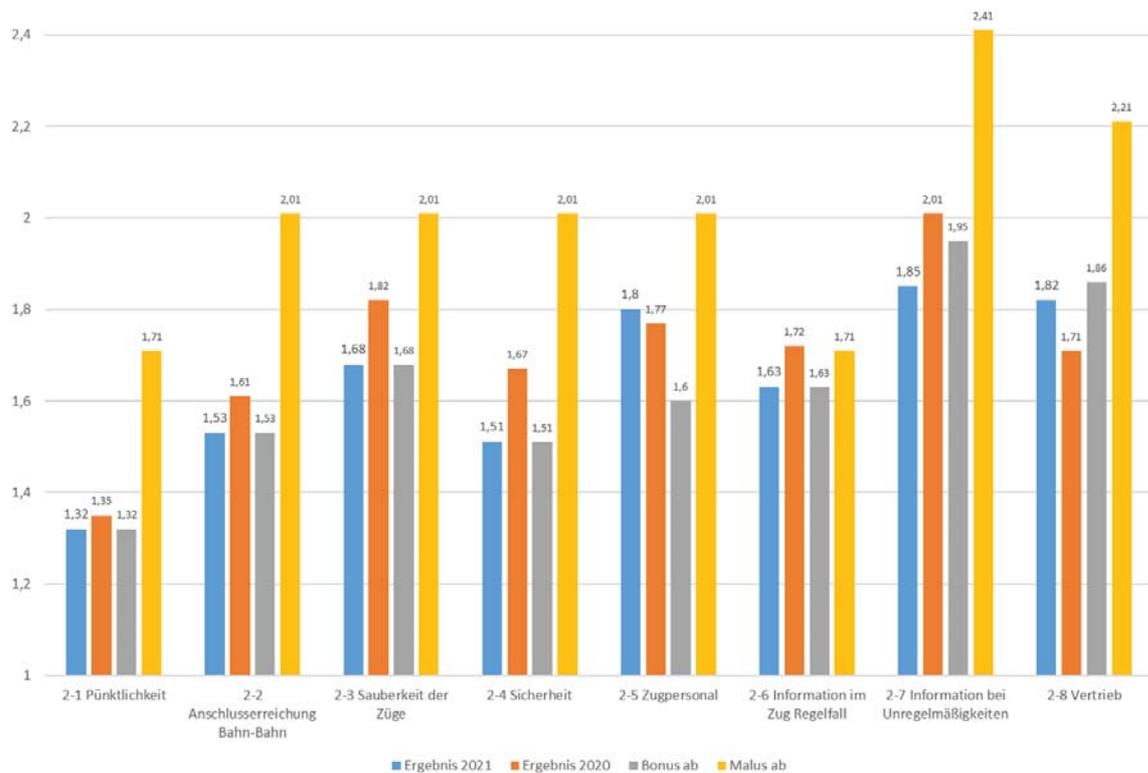


Abbildung 36: Messergebnisse subjektives QM VDV Fernverkehr

Hinsichtlich aller subjektiven Qualitätskriterien bis auf Zugpersonal konnte ein Bonus erzielt werden. Der Wert für Zugpersonal weist weder einen Bonus noch einen Malus aus. Im Vergleich zum Fahrplanjahr 2020 haben sich die Werte bis auf die Qualitätskriterien Zugpersonal und Vertrieb verbessert. Die Werte für Letztere haben sich verschlechtert.

2.23. Zusammenfassung ÖBB-PV AG

2.23.1. Bestellte Leistung ÖBB-PV AG

Im Jahr 2021 wurde eine Leistung von insgesamt Zugkm 97.779.349 bei der ÖBB-PV AG im Rahmen der VDV bestellt (2020: 91.284.117 Zugkm).

Zugkm ÖBB-PV AG VDV	2021	2020
Zugkm SPNV Ostregion	41.904.009	39.832.844
Zugkm SPNV Oberösterreich	11.592.885	10.941.703
Zugkm SPNV Salzburg	3.839.816	3.682.862
Zugkm SPNV Tirol	7.681.413	6.877.206
Zugkm SPNV Vorarlberg	3.308.522	3.189.064
Zugkm SPNV Kärnten	5.660.557	4.855.581
Zugkm SPNV Steiermark	7.040.006	6.729.673
Summe Zugkm ÖBB-PV AG SPNV	81.027.208	76.108.933
Summe Zugkm ÖBB-PV AG SPFV	16.752.141	15.175.184
Summe Zugkm ÖBB PV-AG SPV	97.779.349	91.284.117

Tabelle 18: Zugkm VDV ÖBB-PV AG

2.24. Gesamtabgeltung

Unter Berücksichtigung des Qualitätsmanagements sowie der Leistungsüberwachung stellt sich die Abrechnung für das Leistungsjahr 2021 für die ÖBB-PV AG wie folgt dar:

	gesamt	davon Land	davon Bund
Finanzierungsaufwand	€ 1 260 075 133	€ 361 169 604	€ 898 383 566
Leistungsstörung	-€ 23 965 651	-€ 3 280 107	-€ 20 683 523
Abzug für abgestimmte Abweichungsfahrpläne gem. §10	-€ 189 422	-€ 49 281	-€ 140 141
Qualitätsmanagement	€ 3 908 246	€ 548 174	€ 3 360 072
Summe	€ 1 239 828 305	€ 358 388 390	€ 880 919 973

Tabelle 19: tatsächliche Auszahlung an die ÖBB-PV AG im Jahr 2021 ohne VDV Fernverkehr (in EUR)

Die Werte für die Gesamtabgeltung sind nicht final, da u.a. die Abrechnung des VDV FV und VDV Ostregion zum Zeitpunkt der Berichtslegung nicht abgeschlossen ist. Der Abschluss der offenen Abrechnungen wird voraussichtlich im Herbst 2023 erfolgen und die endgültigen Werte im Folgebericht für das Fahrplanjahr 2022 dargestellt.

2.25. Fahrgastzahlen

Die gemeinwirtschaftlichen Leistungen bilden eine tragende Säule des Schienenpersonenverkehrs in Österreich. Seitens der Gebietskörperschaften wurden rund 78 % aller Zugkm der ÖBB-PV AG im Personenverkehr bestellt. Die restlichen 22 % der Zugkm umfassen die eigenwirtschaftlich geführten Verkehre auf der Weststrecke und der Strecke Wien – Prag.

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.

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

	Fahrgastzahlen 2021	Fahrgastzahlen 2020	Veränderung Fahrgastzahlen [%]	Personenkm 2021	Personenkm 2020	Veränderung Personenkm [%]
Nahverkehr						
VDV Ostregion	1 19 739 349	1 01 390 758	18,10%	2 236 040 675	2 045 261 930	9,33%
VDV Oberösterreich	9 704 369	9 924 537	-2,22%	300 157 477	315 445 429	-4,85%
VDV Salzburg	4 498 998	4 562 459	-1,39%	149 745 027	140 339 500	6,70%
VDV Tirol	9 951 068	7 872 086	26,41%	364 419 432	294 280 549	23,83%
VDV Vorarlberg	7 087 102	7 590 769	-6,64%	166 242 081	174 929 108	-4,97%
VDV Kärnten	5 787 372	4 539 995	27,48%	164 694 086	132 506 225	24,29%
VDV Steiermark	6 433 108	6 275 318	2,51%	184 486 697	169 278 704	8,98%
Summe SPNV	163 201 365	142 155 922	14,80%	3 565 785 475	3 272 041 445	8,98%
Fernverkehr						
VDV Fernverkehr	11 670 329	10 416 945		2 041 948 314	1 806 051 453	
Summe SPFV	11 670 329	10 416 945	3,79%	2 041 948 314	1 806 051 453	4,33%
Summe gemeinwirtschaftlicher Schienenpersonenverkehr	174 871 694	152 572 867	14,62%	5 607 733 789	5 078 092 898	10,43%

Tabelle 20: Fahrgastzahlen/Personenkm VDV

Im Fahrplanjahr 2021 ist im Vergleich zum ersten Jahr der COVID 19-Pandemie wieder zu einem Anstieg der Fahrgastzahlen (14,62 %) und damit einhergehend der gefahrenen Personenkilometer (10,43 %) gekommen, wenn auch die Fahrgastzahlen des Fahrplanjahres 2019 aufgrund der Folgen der andauernden COVID 19-Pandemie bei weitem nicht erreicht werden konnten.

3. VDV PRIVATBAHNEN

3.1. Allgemeines

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

- Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt. (GySEV), H-Sopron
- 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 GySEV (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 1.1.2021) wurde von der SCHIG mbH für eine Laufzeit von 3 Jahren mit einer Option auf 2 weitere Jahre abgeschlossen.

Für sieben weitere von den VOG bestellte VDV wurde seitens der SCHIG mbH im Fahrplanjahr 2021 ein finanzieller Zuschuss geleistet.

Die VDV bestehen mit folgenden EVUs:

- 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 Stubaitalbahnen 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 und kommerziellen und rechtlichen Bedingungen enthalten sind. Der

Leistungsumfang, die Leistungsmessung und die Regelungen zum Qualitätsmanagement sind in Anlagen enthalten.

Die bestellten Leistungen sind als Zugfahrten in den 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 anzupassen. In den folgenden Kapiteln werden zunächst die zu aktualisierenden Vertragsinhalte erläutert und anschließend, gesondert je Privatbahn, die im Rahmen der Aktualisierung für das Jahr 2021 angepassten Anlagen aufgelistet. In diesen Kapiteln sind ebenfalls die Ergebnisse des Leistungs- und Qualitätscontrollings enthalten.

3.3. Wertsicherung

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

3.4. 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. Zum Zeitpunkt der Berichtserstellung liegen noch keine ex-post-Prüfergebnisse für die Geschäftsjahre 2016 bis 2020 vor. Für die VDV MBS und GKB liegen Ex-ante-Prüfergebnisse für das Fahrplanjahr 2020 (MBS) und für das Fahrplanjahr 2021 (GKB) 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 I 4 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 möglich. Soweit damit eine adäquate Verkehrsbedien­ung sichergestellt ist, gilt die Leistung als vertragskonform erbracht. Die Kriterien für eine adäquate Verkehrsbedien­ung sind:

- Bei absehbaren (planmäßigen) Ersatzverkehren die rechtzeitige Bekanntgabe und Sicher­stellung der Fahrtmöglichkeiten wie beim Schienenverkehr
 - Bei unvorhersehbaren Ereignissen die ad hoc-Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs in­nerhalb von 120 Minuten
 - Nach 180 Minuten ist ein Schienenersatzverkehr anzubieten, der sich am Fahrplan des re­gulären Zugverkehrs orientiert.
 - Im Stadtverkehr kann das EVU in Kooperation mit innerstädtischen Verkehrsunternehmen einen Schienenersatzverkehr einrichten.
- **Messung der Leistungsstörungen**
Die Privatbahnen sind gemäß den Bestimmungen des VDV verpflichtet, über die ausgefallenen Leistungen und den Schienenersatzverkehr quartalsweise zu berichten. Die Angaben sind spä­testens einen Monat nach Ende des Berichtsquartals an die SCHIG mbH zu übermitteln. Über Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz ist seitens der Privatbahnen jährlich zu be­richten.

3.6. 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 unterschieden in objektiv gemessene und subjektiv von den Fahrgästen wahrge­nommene Qualität.

Objektive Qualitätsparameter

Die objektiv gemessenen Parameter Sauberkeit, Schadensfreiheit und Fahrgastinformation werden in Stichproben durch geschultes Personal erhoben, deren Anzahl und zeitliche Verteilung im VDV festgelegt sind. 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, wobei ihnen der genaue Prüftag zuvor nicht bekannt ist.

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 acht 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. Dabei sind jene Parameter stärker gewichtet, die auch aus Sicht der Fahrgäste von größerer Bedeutung sind.

Objektiv zu messende Teilqualitäten:

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

Tabelle 21: Gewichtung der objektiven Qualitätskriterien bei Privatbahnen

Parameter	Gewichtung	Toleranzfeld		Erreichen der max. Bonus-/Malus-Beträge bei	
		Untergrenze	Obergrenze	Untergrenze	Obergrenze
Pünktlichkeit	30%	1,7	1,5	2,2	1,0
Anschlusserrreichung Bahn-Bahn (nur MBS)	10%	2,0	1,8	2,5	1,3
Sauberkeit der Züge	10%	2,0	1,8	2,5	1,3
Sicherheit	10%	2,0	1,7	2,5	1,2
Zugpersonal	10%	2,0	1,8	2,5	1,3
Information im Regelfall	10%	1,7	1,5	2,2	1,0
Information bei Unregelmäßigkeiten/Verspätungen	25%	2,4	2,2	2,9	1,6
Vertrieb	5%	2,2	1,9	2,7	1,4

Tabelle 22: Gewichtung der subjektiven Qualitätsparameter

Der subjektive Qualitätsparameter Anschlusserrreichung Bahn-Bahn fließt nur bei der MBS in die Berechnung des Qualitätsbonus ein, da der Parameter für die anderen VDV mit den Privatbahnen erst zu Beginn des 2. Vertragsjahres, somit Fahrplanjahr 2022, für die Berechnung des Qualitätsbonus relevant ist.

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

Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt je Privatbahn 3,0 % des Vertragswerts, wovon 70 % den objektiven und 30 % den subjektiven Kriterien 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. Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt (GySEV)



Abbildung 37: Strecke der bestellten Verkehrsleistung GySEV

3.7.1. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte bei der GySEV im Berichtszeitraum 2021 einen Leistungsumfang im Ausmaß von 1.201.108 Zugkm für die Raaberbahn (Deutschkreutz<>Wien Hauptbahnhof).

3.7.2. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2021 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des VDV zu überprüfen, wurden die im VDV vorgesehenen Berichtspflichten der GySEV wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**

Im Jahr 2021 lagen, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, ausgefallene Zugleistungen in der Höhe von 2.433 Zugkilometern vor. Des Weiteren gab es keine ausgelassenen planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum. Daher werden 2.433 Zugkilometer als nicht erbrachte Zugleistung gewertet, das entspricht ca. 0,2 % der bestellten Verkehrsleistung. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert von 0,3 % nicht überschritten und es kommt zu keinen Leistungskürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**

Im Berichtszeitraum kam es teilweise zu qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz. Das Ausmaß des Abzuges ist zu Berichtszeitpunkt noch in Prüfung.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**

Im Jahr 2021 wurden, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, von der GySEV insgesamt 312 Zugkm im SEV geführt. Die im SEV erbrachten Leistungen entsprechen insgesamt 0,03 % der bestellten Verkehrsleistung.

3.7.3. Qualitätsmanagement

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

Objektive Qualitätsmessung

Neben der Ermittlung der Pünktlichkeit via Rohdaten aus dem Zugsleitsystem 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 2021 zumindest 50 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 GySEV stellt sich 2021 wie folgt dar:

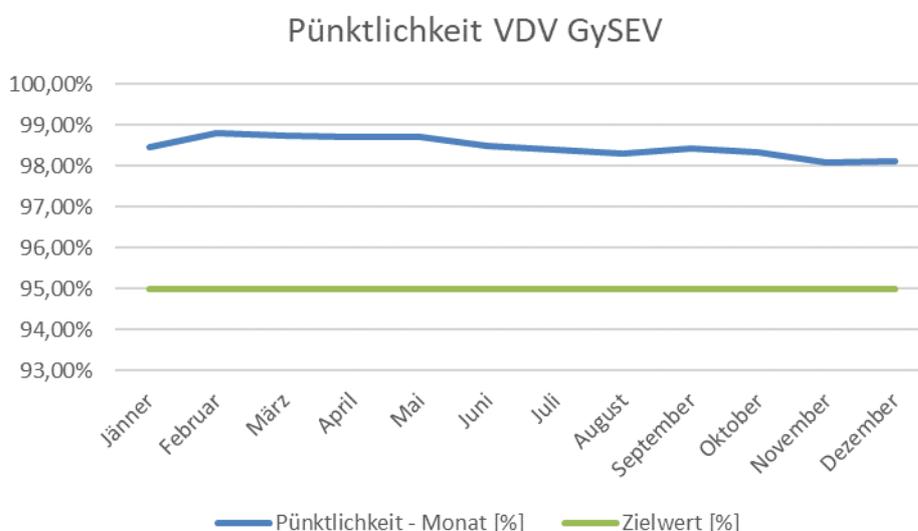


Abbildung 38: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der GySEV

Der gemessene Pünktlichkeitsgrad auf beiden Strecken der GYSEV beläuft sich auf 98,1% im Fahrplanjahr 2021 (Vergleichswert 2020: 98,9%).

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter zeigen für 2021 folgendes Bild:

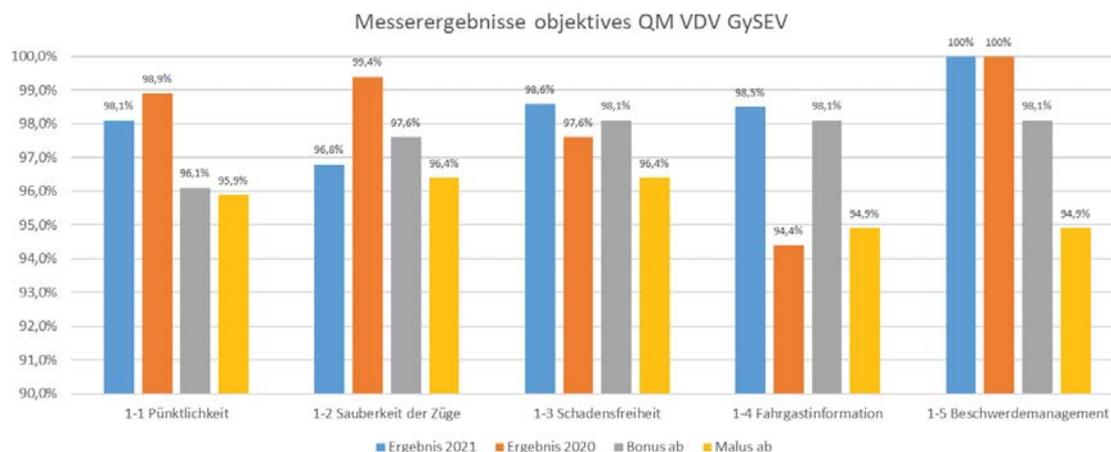


Abbildung 39: Messergebnisse objektives QM VDV GySEV

Für alle objektiven Qualitätsparameter bis auf den Parameter Sauberkeit der Züge konnte ein Bonus erzielt werden. Der Parameter Sauberkeit der Züge befindet sich im Toleranzbereich, d.h. es wurde weder ein Bonus noch ein Malus erzielt.

Subjektive Qualitätsmessung

Die Fahrgastbefragung zur Erhebung der subjektiven Qualitätskriterien wurde von Mai bis Oktober 2021 durch ein unabhängiges von der SCHIG beauftragtes Unternehmen durchgeführt.

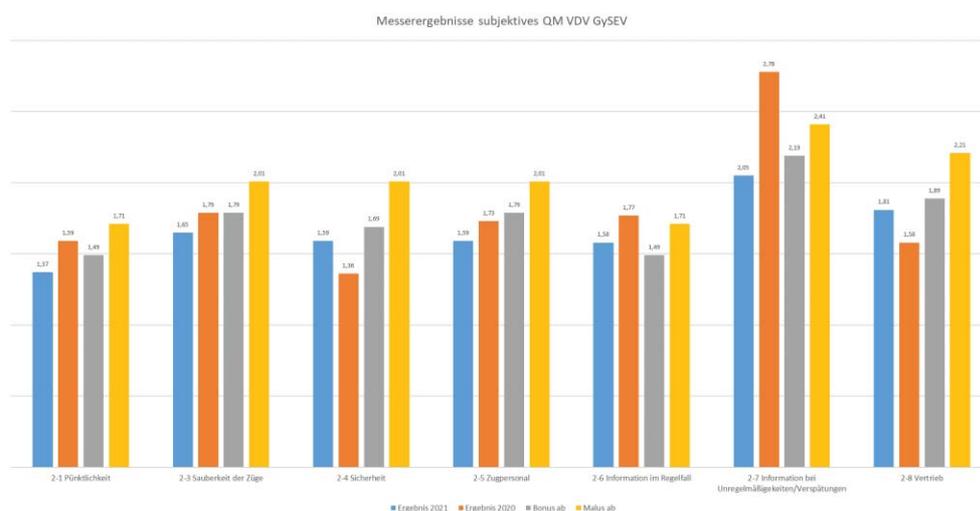


Abbildung 40: Messergebnis subjektives QM VDV

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. Für alle anderen subjektiven Qualitätsparameter konnte ein Bonus lukriert werden. Im Vergleich zum Vertragsjahr 2020 konnte bei den subjektiven Qualitätskriterien Pünktlichkeit, Sauberkeit der Züge, Zugpersonal, Information im Regelfall und Information bei Unregelmäßigkeiten/Verspätungen eine Verbesserung erreicht werden, hinsichtlich Sicherheit und Vertrieb trat eine Verschlechterung ein.

Bonus-/Malus-System

Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Insgesamt konnte GySEV für das Jahr 2021 36,63 % des maximalen Bonus erreichen.

3.7.4. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2021 wurden auf der Raaberbahn insgesamt 1.272.000 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 41: Strecke der bestellten Verkehrsleistung ZVB

3.8.1. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte bei der ZVB im Berichtszeitraum 2021 einen Leistungsumfang im Ausmaß von 345.776 Zugkm.

3.8.2. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2021 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 2021 lagen, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, ausgefallene Zugleistungen in der Höhe von 254 Zugkm vor. Des Weiteren gab es keine ausgelassenen planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum. Daher werden 254 Zugkilometer als nicht erbrachte Zugleistung gewertet, das entspricht 0,07 % der bestellten Verkehrsleistung. Da der im VDV definierte Schwellenwert von 0,2 % nicht überschritten wurde, kommt es zu keinen Leistungskürzungen.

- **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 2021 wurden, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, von der ZVB insgesamt 360 Zugkm im Schienenersatzverkehr geführt. Das entspricht ca. 0,1 % der bestellten Verkehrsleistung.

3.8.3. Qualitätsmanagement

Mit dem VDV, abgeschlossen zwischen SCHIG mbH und ZVB, wurde auch ein Qualitätsmanagement implementiert. Zielsetzung ist die Steigerung der 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 2021 zumindest 24 Stichproben zu ziehen. Die Zahl der zu ziehenden Stichproben wurde erfüllt.

Die Pünktlichkeit stellt sich im Jahr 2021 wie folgt dar:

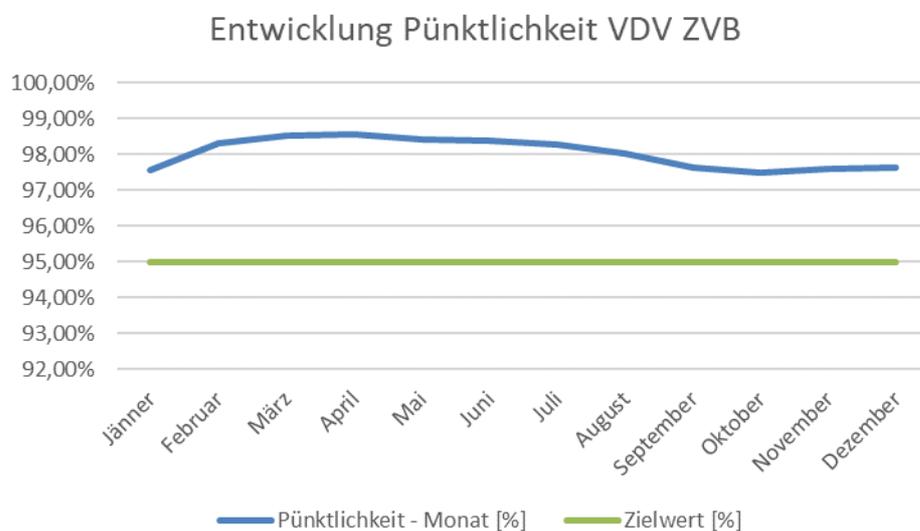


Abbildung 42: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der ZVB

Der gemessene Pünktlichkeitsgrad der ZVB im Fahrplanjahr 2021 beträgt 97,6 % (Vergleichswert 2020: 99,1 %).

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter zeigen für das Fahrplanjahr 2021, wie bereits im Fahrplanjahr 2020, eine positive Abweichung vom jeweiligen Zielwert:

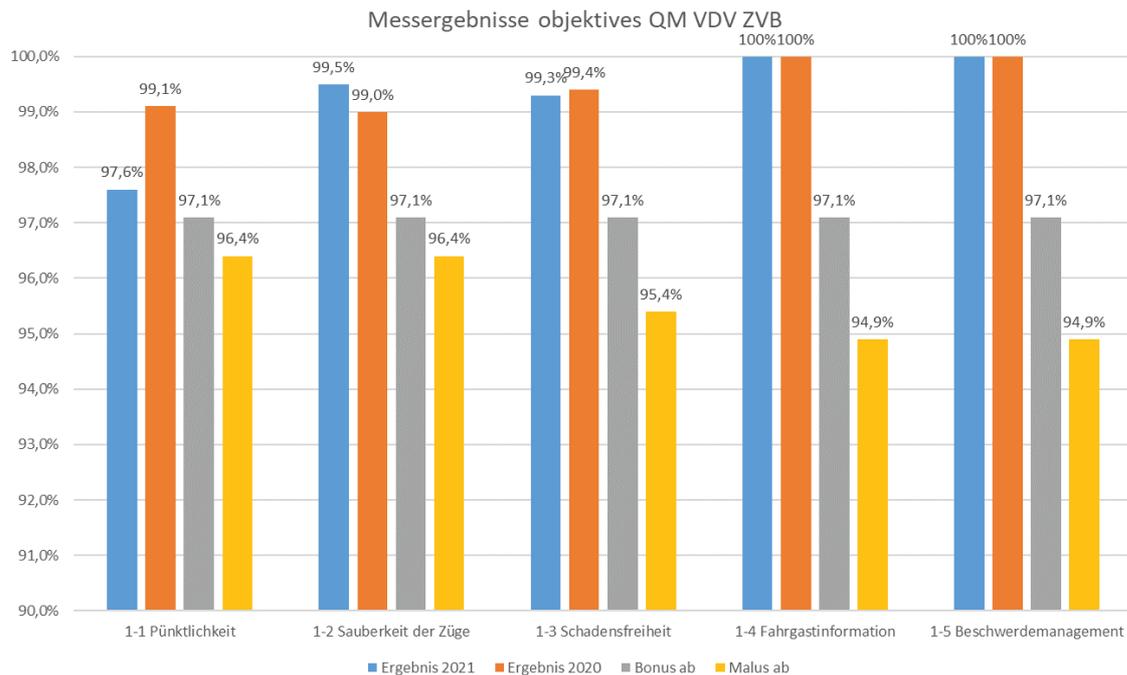


Abbildung 43: Messergebnisse objektives QM VDV ZVB

Bezüglich aller objektiven Qualitätskriterien konnte, wie bereits im Fahrplanjahr 2020, im Fahrplanjahr 2021 ein Bonus erzielt werden.

Subjektive Qualitätsmessung

Die Fahrgastbefragung zur Erhebung der subjektiven Qualitätskriterien wurde von Mai bis Oktober 2021 durch ein unabhängiges von der SCHIG beauftragtes Unternehmen durchgeführt.

Messergebnisse subjektives QM VDV ZVB

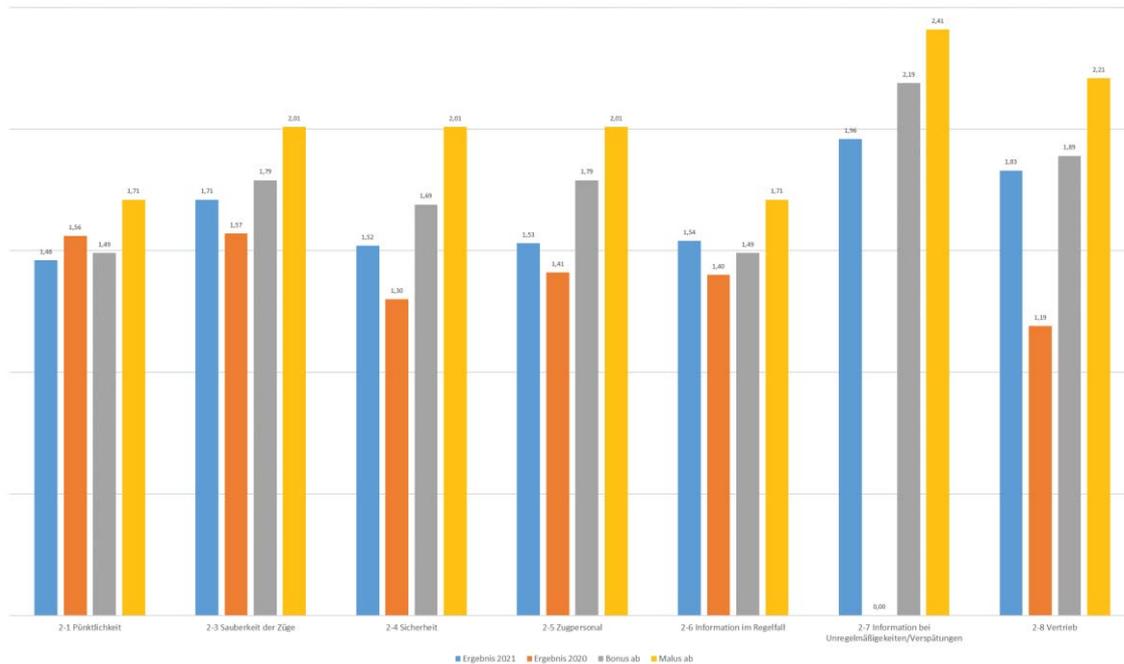


Abbildung 44: Messergebnisse subjektives QM VDV ZVB

Bei allen subjektiven Qualitätskriterien bis auf Fahrgastinformation im Regelfall konnte ein Bonus erzielt werden. Die erreichten Werte haben sich gegenüber dem Fahrplanjahr 2020 verschlechtert. Lediglich beim Kriterium Pünktlichkeit konnte eine Verbesserung des Ergebnisses erreicht werden.

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 2021 44,17 % des maximalen Bonus erreichen.

3.8.4. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2021 wurden laut ZVB insgesamt 2.362.728 Personen befördert. Die Fahrgastzahlen werden auf Basis der verkauften Tickets, hochgerechnet mit bestimmten Multiplikationsfaktoren je Ticketart, ermittelt.

3.9. Montafonerbahn (MBS)



Abbildung 45: Strecke der bestellten Verkehrsleistung MBS

3.9.1. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte bei der MBS für das Fahrplanjahr 2021 einen Leistungsumfang von 296.255 Zugkm.

3.9.2. Prüfung auf Überkompensation

Der zwischen der SCHIG mbH und der MBS AG abgeschlossene VDV legt fest, dass die von der SCHIG mbH an die MBS 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 2023 wurde der Bericht der von der SCHIG mbH beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft über die Prüfung der ex-ante Kalkulation des Jahres 2020 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 MBS AG vor.

3.9.3. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2021 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 2021 lagen, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, ausgefallene Zugleistungen in der Höhe von 2.328 Zugkm vor. Des Weiteren gab es keine ausgelassenen planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum. Daher werden 2.328 Zugkilometer (0,79 % der vertragsgegenständlichen Leistung) als nicht erbrachte Zugleistung gewertet. Da damit der im VDV definierte Schwellenwert von 0,05 % überschritten wird, kommt es zu einer entsprechenden Leistungsentgeltkürzung.

- **Abweichende Zugbildung**

Im Berichtszeitraum kam zu keinen qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**

Im Jahr 2021 wurden von der MBS 3.309 Zugkm, das entspricht 1,12 % der vertragsgegenständlichen Leistung, im Schienenersatzverkehr geführt. Der vergleichsweise hohe Anteil des Schienenersatzverkehrs ist auf Bauarbeiten zurückzuführen.

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 2021 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 2021 stellt sich wie folgt dar:

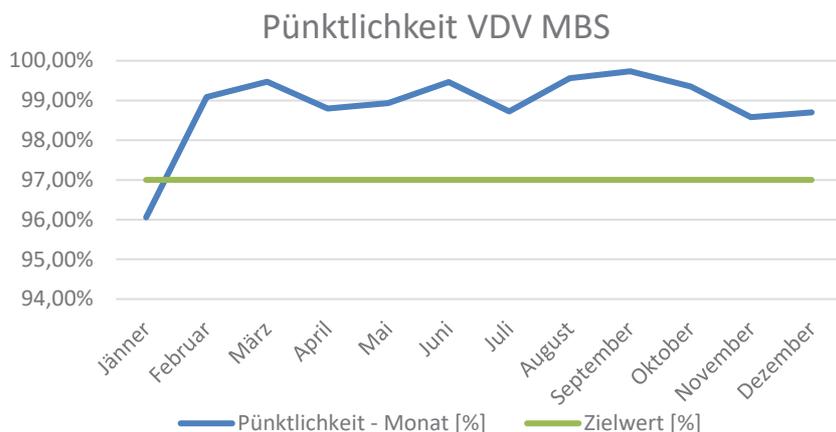


Abbildung 46: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der MBS

Der gemessene Pünktlichkeitsgrad der MBS im Fahrplanjahr 2021 beläuft sich auf 99,0 % (Vergleichswert 2020: 98,9 %). Der niedrigere Wert für den Monat Jänner 2021 ist durch starke Schneefälle bedingt.

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter weisen folgendes Bild auf:

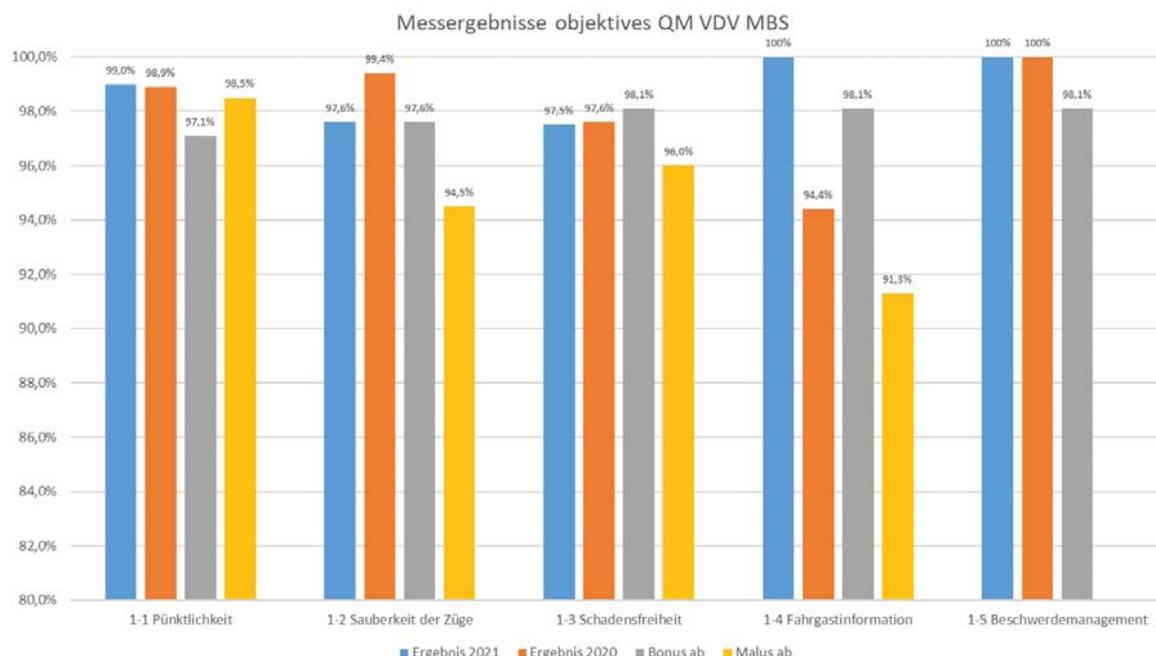


Abbildung 47: Messergebnisse objektives QM VDV MBS

Hinsichtlich des objektiven Qualitätsparameters Schadensfreiheit wurde weder ein Bonus noch ein Malus erreicht. Hinsichtlich aller weiteren objektiven Qualitätskriterien wurde im Fahrplanjahr 2021

ein Bonus erreicht. Gegenüber dem Fahrplanjahr 2020 konnte bei den Kriterien Pünktlichkeit und Fahrgastinformation eine Verbesserung erreicht werden. Bei den Kriterien Sauberkeit der Züge und Schadensfreiheit verschlechterte sich das Ergebnis. Beim Kriterium Beschwerdemanagement konnte sowohl im Fahrplanjahr 2020 als auch im Fahrplanjahr 2021 das Maximalergebnis (100 %) erreicht werden.

Subjektive Qualitätsmessung

Die Fahrgastbefragung zur Erhebung der subjektiven Qualitätskriterien wurde von Mai bis Oktober 2021 durch ein unabhängiges von der SCHIG beauftragtes Unternehmen durchgeführt.

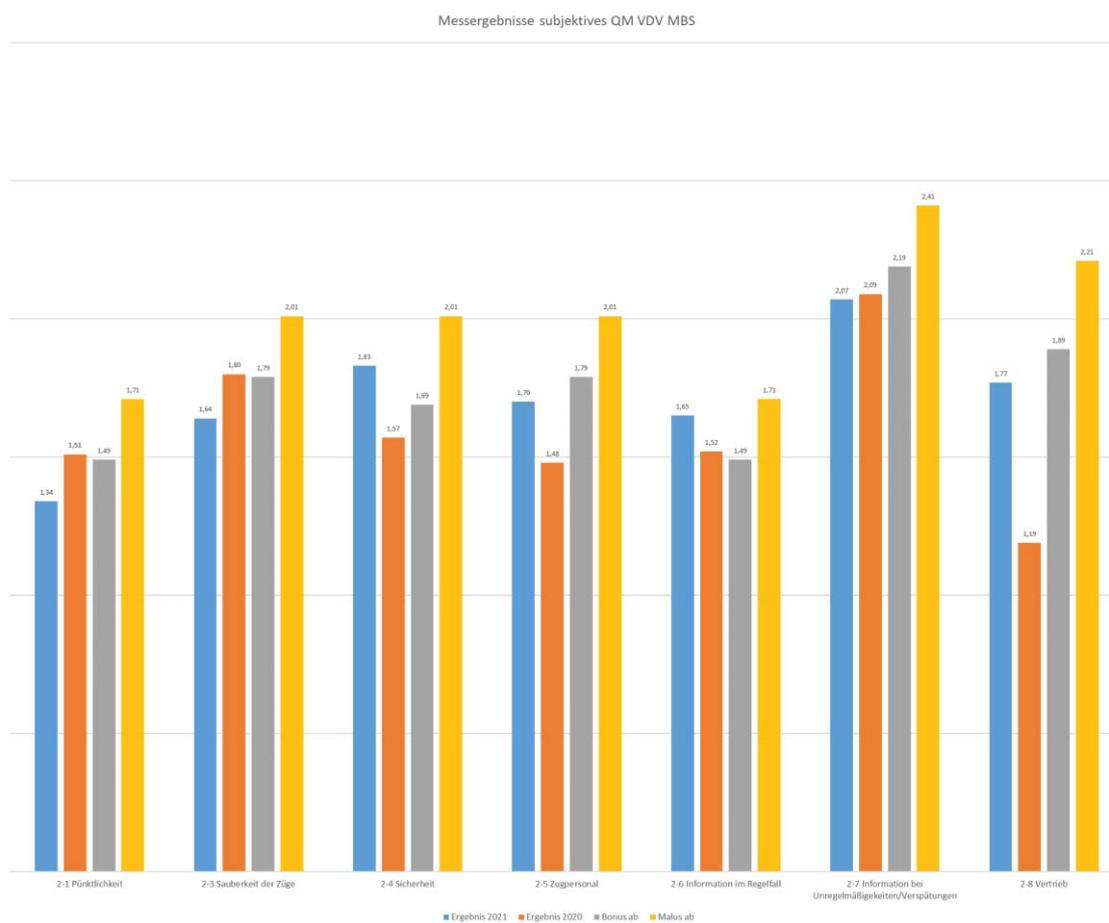


Abbildung 48: Messergebnisse subjektives QM VDV MBS

Hinsichtlich der subjektiven Qualitätskriterien Pünktlichkeit, Sauberkeit der Züge, Zugpersonal, Information bei Unregelmäßigkeiten/Verspätungen und Vertrieb wurde ein Bonus erzielt. Alle weiteren subjektiven Qualitätskriterien befinden sich im Toleranzbereich, d.h. es wurde weder ein Bonus noch ein Malus erzielt. Im Vergleich zum Fahrplanjahr 2020 haben sich die Ergebnisse hinsicht-

lich der Kriterien Pünktlichkeit, Sauberkeit der Züge und Information bei Unregelmäßigkeiten/Verzögerungen verbessert, bei allen weiteren Kriterien ist eine Verschlechterung gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen.

Bonus-/Malus-System

Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Insgesamt konnte die MBS im Berichtszeitraum 49,06 % des maximalen Bonus erreichen.

3.9.5. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2021 wurden laut MBS insgesamt 953.592 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 49: Strecke der bestellten Verkehrsleistung GKB

3.10.1. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte bei der GKB im Berichtszeitraum 2021 einen Leistungsumfang im Ausmaß von 1.709.335 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.

Im Jahr 2023 wurde der Bericht der von der SCHIG mbH beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft über die Prüfung der ex-ante Kalkulation des Jahres 2021 vorgelegt. Der darüber erstellte schriftliche Bericht hält folgende Ergebnisse fest:

- Die der ex-ante Kalkulation zugrunde gelegten Leistungsmengen entsprechen den beauftragten Leistungen des Jahres 2021.
- 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 GKB vor.
- Die Leistungsverrechnung mit dem Infrastrukturbereich der GKB entspricht den veröffentlichten Schienennetznutzungsbedingungen 2021 der GKB.

3.10.3. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2021 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des VDV zu überprüfen, wurden die im VDV vorgesehenen Berichtspflichten der GKB wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**

Im Jahr 2021 lagen, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, ausgefallene Zugleistungen in der Höhe von 2.217 Zugkm vor. Daher werden 2.217 Zugkilometer als nicht erbrachte Zugleistung gewertet, das entspricht 0,13 % der bestellten Verkehrsleistung. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert von 0,10 % überschritten und daraus folgend kommt es zu Leistungsentgeltkürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**

Im Berichtszeitraum kam es teilweise zu qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz. Infolgedessen wurden 0,04 % des Gesamtabgeltungsbetrages in Abzug gebracht.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**

Im Jahr 2021 wurden, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, von der GKB insgesamt 39.147 Zugkm, das entspricht 2,3 % der vertragsgegenständlichen Leistung, im Schienenersatzverkehr geführt.

3.10.4. Qualitätsmanagement

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

Objektive Qualitätsmessung

Neben der Messung der Pünktlichkeit via Rohdaten aus dem Zugleitsystem 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 2021 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 2021 stellt sich wie folgt dar:

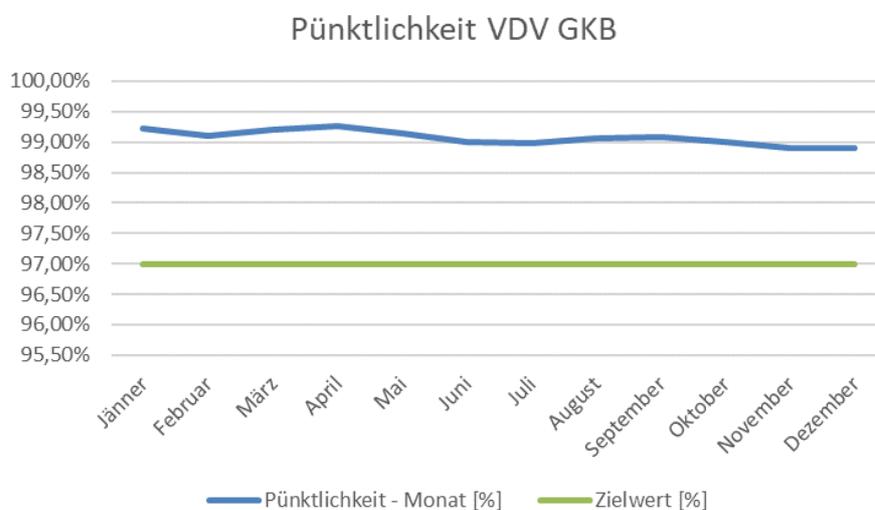


Abbildung 50: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der GKB

Der gemessene Pünktlichkeitsgrad der GKB im Fahrplanjahr 2021 beläuft sich auf 98,9 % (Vergleichswert 2020:98,9 %).

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter zeigen für 2021 folgendes Bild:

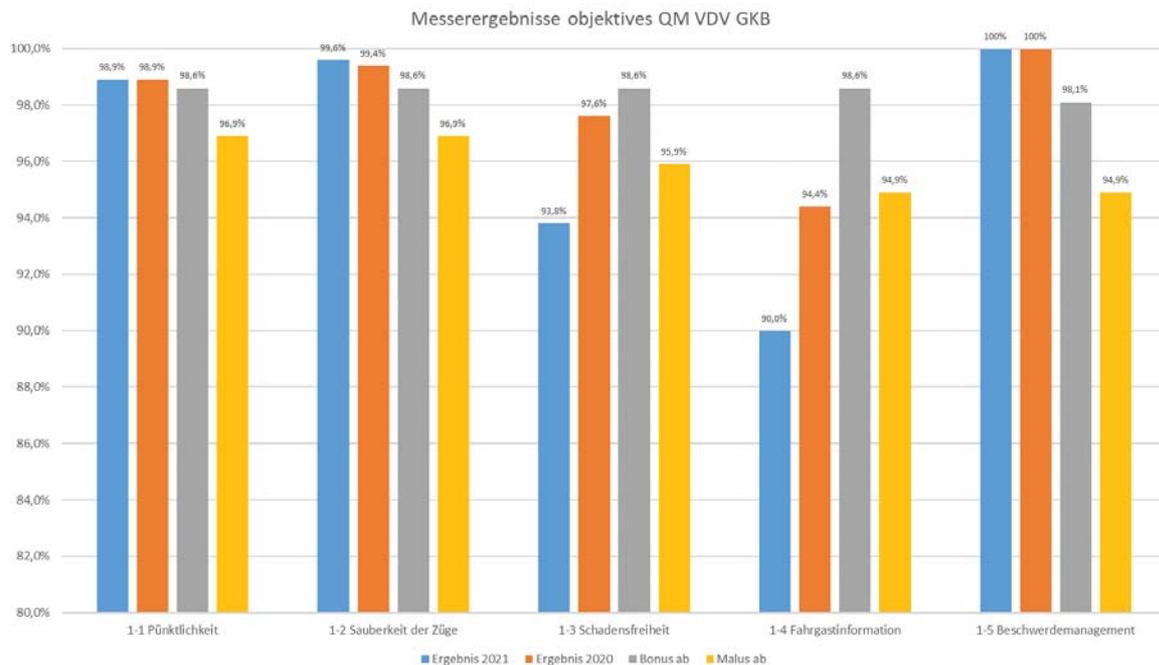


Abbildung 51: Messergebnis objektives QM VDV GKB

Ein Bonus konnte hinsichtlich der objektiven Qualitätskriterien Pünktlichkeit, Sauberkeit der Züge und Beschwerdemanagement erzielt werden. Die Ergebnisse für die weiteren objektiven Qualitätskriterien weisen einen Malus aus. Die Werte für Fahrgastinformation und Schadensfreiheit haben sich gegenüber dem Fahrplanjahr 2020 erheblich verschlechtert, die Werte für Pünktlichkeit und Beschwerdemanagement entsprechen den im Fahrplanjahr 2020 erreichten Werten (100 %). Der Wert für Sauberkeit der Züge hat sich im Fahrplanjahr 2021 gegenüber dem Fahrplanjahr 2020 um 0,2% auf 99,6% marginal verbessert.

Subjektive Qualitätsmessung

Die Fahrgastbefragung zur Erhebung der subjektiven Qualitätskriterien wurde von Mai bis Oktober 2021 durch ein unabhängiges von der SCHIG beauftragtes Unternehmen durchgeführt.

Messergebnis subjektives QM VDV GKB

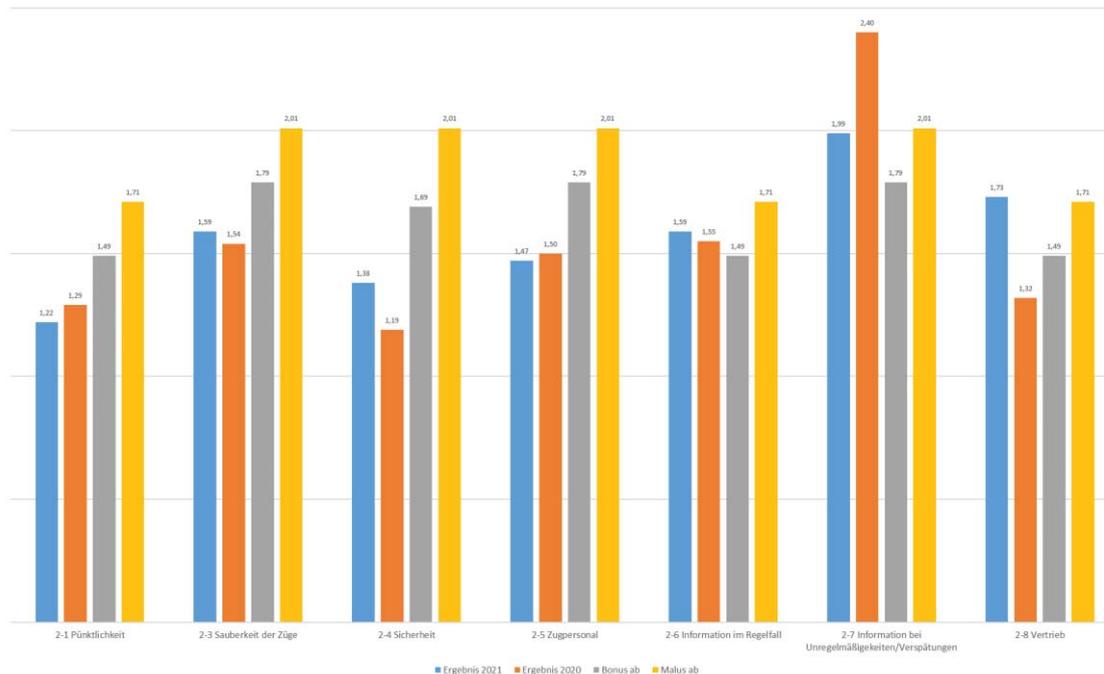


Abbildung 52: Messergebnis subjektives QM VDV GKB

Bei den subjektiven Qualitätskriterien Pünktlichkeit, Sauberkeit der Züge, Sicherheit und Zugpersonal wurde ein Bonus erzielt, hinsichtlich des Qualitätskriteriums Vertrieb ein Malus. Alle weiteren subjektiven Qualitätskriterien befinden sich im Toleranzbereich, d.h. es gab weder einen Bonus noch einen Malus. Die Ergebnisse für die Kriterien Pünktlichkeit und Zugpersonal haben sich gegenüber dem Fahrplanjahr 2020 verbessert. Bezüglich aller weiteren subjektiven Qualitätskriterien haben sich die Ergebnisse gegenüber dem Fahrplanjahr 2020 verschlechtert.

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 2021 19,78 % des maximalen Bonus erreichen.

3.10.5. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2021 wurden laut GKB insgesamt 3.949.845 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 2021 wie folgt dar:



Abbildung 53: bestellte Zugkm 2021 Privatbahnen

Im Jahr 2021 wurden bei den Privatbahnen insgesamt 3.546.114 Zugkm bestellt.

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

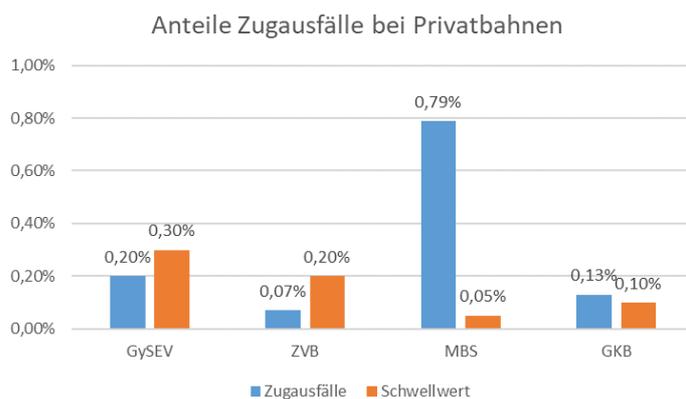


Abbildung 54: Anteile der Zugausfälle bei den Privatbahnen im Jahr 2021

Der in den VDV definierte Schwellenwert wurde von der MBS und der GKB überschritten.

Abweichende Zugbildungen wurden im Jahr 2021 bei GKB festgestellt. In Bezug auf den Abgeltungsbetrag wurden 0,04 % (GKB) in Abzug gebracht.

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

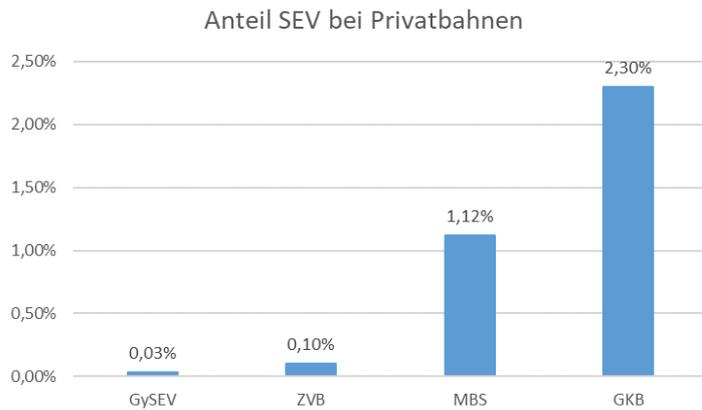


Abbildung 55: Anteile der Schienenersatzverkehre bei den Privatbahnen im Jahr 2021

Im Schienenersatzverkehr erbrachte Leistungen gelten, sofern Zugleistungen nicht länger als sechs Monate durch Schienenersatzverkehr ersetzt werden, als vertragskonform erbracht. Durchschnittlich 0,89 % der bei den Privatbahnen bestellten Leistungen wurden im Schienenersatzverkehr geführt.

Um einen Anreiz zur Steigerung des Qualitätsniveaus zu setzen, wurde mit dem Qualitätsmanagement mit den Privatbahnen auch ein Bonus-/Malus-System analog zu den VDV mit der ÖBB-PV AG implementiert. Bei unzureichender Qualität wird ein Malus in Abzug gebracht. Wurden die Qualitätsziele übererfüllt, wird ein zusätzlicher Bonus ausbezahlt. Dabei sind jene Parameter stärker gewichtet, die auch aus Sicht der Fahrgäste von größerer Bedeutung sind.

Die Pünktlichkeitswerte stellen sich bei den Privatbahnen im Fahrplanjahr 2021 wie folgt dar:

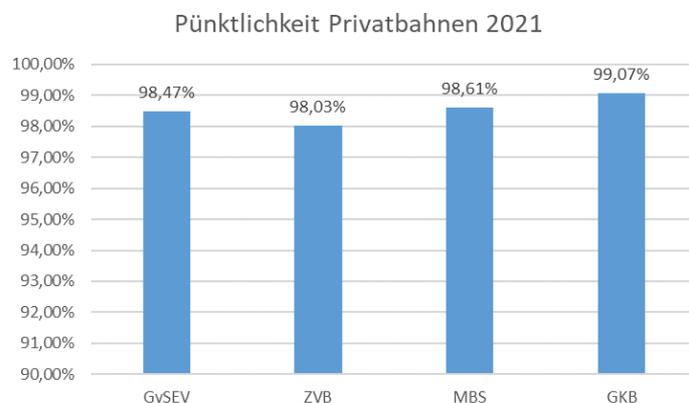


Abbildung 56: Pünktlichkeitswerte der Privatbahnen im Jahr 2021

Alle Werte beruhen auf einer automatisierten Messung.

Die durchschnittliche Gesamtpunktlichkeit bei allen Privatbahnen betrug 2021 98,55 %.

In der Gesamtbetrachtung (also hinsichtlich der Summe der einzelnen Kategorien) konnten fast alle Privatbahnen einen Qualitätsbonus lukrieren, sowohl was die objektiven als auch die subjektiven Kriterien betrifft. Die StB erreichte als einzige Privatbahn einen Malus.

Für das Jahr 2021 wurden an die Privatbahnen für das Qualitätsmanagement insgesamt EUR 252.978 ausbezahlt.

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

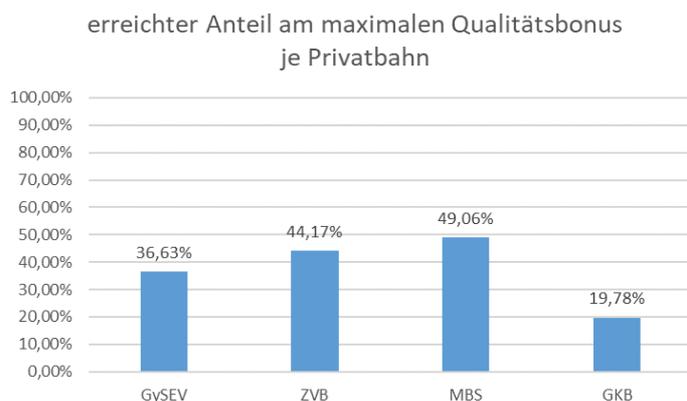


Abbildung 57: Erreichter Anteil am maximal möglichen QM-Bonus/-Malus je Privatbahn 2021

Im Durchschnitt wurden von den Privatbahnen im Jahr 2021 37,41 % des maximal erreichbaren QM-Bonus erreicht.

Unter Berücksichtigung des Qualitätsmanagements sowie der zu Berichtszeitpunkt bekannten Abzüge für Leistungsstörungen stellt sich die Abrechnung für die Privatbahnen für das Leistungsjahr 2021 wie folgt dar:

Gesamtabgeltungsbetrag ohne QM-Bonus	€ 52.756.550
QM-Bonus	€ 252.978
Abzug Leistungsstörungen	- € 1.056.075
Tatsächliche Auszahlungssumme	€ 51.953.453

Tabelle 25: Tatsächlicher Zahlungsbetrag inkl. QM Bonus und abzüglich Leistungsstörungen

Die tatsächliche Summe der Auszahlung für die Privatbahnen für den Leistungszeitraum 2021 unter Berücksichtigung des QM-Bonus und des Abzugs für Leistungsstörungen beträgt somit EUR 51.953.453.

Die übermittelte Anzahl der beförderten Fahrgäste der Privatbahnen stellt sich im Jahr 2021 wie folgt dar:

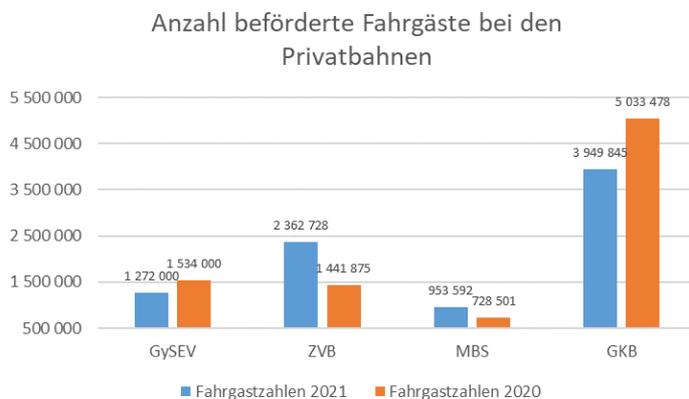


Abbildung 58: Anzahl der beförderten Fahrgäste

Die Gesamtanzahl der Fahrgäste von GySEV, ZVB, MBS und GKB betrug im Jahr 2021 rund 8,5 Millionen. 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 Zugkilometer
WLB	2 305 133
NÖVOG	914 040
St&H	1 804 469
SLB	1 037 221
PLB	653 000
IVB StB	428 075
StB	683 421
SUMME	7 825 359

Tabelle 23: vom Bund kofinanzierte Privatbahn-VDV

Für die von den VOG bestellten VDV leistete der Bund einen Kofinanzierungsanteil in Summe von rund EUR 41 Millionen.

4. VDV COVID

Infolge der im Zusammenhang mit der COVID 19-Pandemie von der österreichischen Bundesregierung ergriffenen Notmaßnahmen (im Wesentlichen Kontaktreduktion durch Ausgangsbeschränkungen) drohte auch im Fahrplanjahr 2021 der bisher auf den Strecken zwischen den Verkehrsstationen Salzburg bzw. Passau – (Wels) – Wien bzw. darüber hinaus Flughafen eigenwirtschaftlich geführte Schienenpersonenfernverkehr von den Betreibern ÖBB-PV AG und WESTbahn Management GmbH eingestellt zu werden. Zur Wiederherstellung und Aufrechterhaltung einer in diesen Relationen erforderlichen Grundversorgung mit Schienenpersonenfernverkehrsleistungen beauftragte die SCHIG mbH auch im Jahr 2021 aufgrund einer vom BMK als zuständige Behörde getroffenen Notmaßnahme auf Grundlage des Artikels 5 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen.

Der Abschluss und die Abwicklung der Notvergaben im Zusammenhang mit COVID 19 erfolgte durch die SCHIG mbH. Da die Vertragsgestaltung der im Rahmen der COVID-Notvergaben mit der ÖBB-PV AG und der WESTbahn Management GmbH geschlossenen VDV grundsätzlich auf den bereits mit der ÖBB-PV AG geschlossenen VDV FV aufbaut, wird bezüglich vertragliche Details zu Vertragsaufbau, Abgeltung, Leistungsstörung und Qualitätsmanagement auf Kapitel 2.1. verwiesen. Im Gegensatz zum VDV FV handelte es sich bei den VDV COVID II bis IV um Bruttoverträge, d.h. Erlöse und das damit verbundene Erlörisiko verblieben beim Auftraggeber. Gewinne seitens der Auftragnehmerinnen ÖBB-PV AG und WESTbahn Management GmbH konnten im Rahmen der VDV COVID nicht erzielt werden.

Im Einzelnen wurden im Fahrplanjahr 2021 folgende COVID19-Notvergaben von der SCHIG mbH abgeschlossen:

- COVID III mit WESTbahn Management GmbH (Laufzeit 08.02.2021 bis 04.07.2021)
- COVID III mit ÖBB-PV AG (Laufzeit 08.02.2021 bis 04.07.2021)
- COVID IV mit WESTbahn Management GmbH (Laufzeit: 22.11.2021 bis 11.12.2021)

Ebenfalls ist die zweite Notvergabe „VDV COVID II“ (Laufzeit von 09.11.2020 bis 07.02.2021) hinsichtlich des 2021 betreffenden Zeitraumes (01.01.2021 bis 07.02.2021) (Vertragspartner: ÖBB-PV AG und WESTbahn Management GmbH) Gegenstand dieses Berichtes. Auf den Vertragszeitraum 09.11.2020 bis 31.12.2020 wurde bereits im Bericht 2020 eingegangen.

4.1. VDV COVID II ÖBB-PV AG

4.1.1. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte für den Zeitraum vom 01.01.2021 bis 07.02.2021 eine Leistung von 871.179 Zugkm bei der ÖBB PV AG.

4.1.2. Messergebnisse Leistungsstörungen

Vom 01.01.2021 bis 07.02.2021 sind 23.722 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 1,15 % der bestellten Leistung. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 23.722 Zugkm.

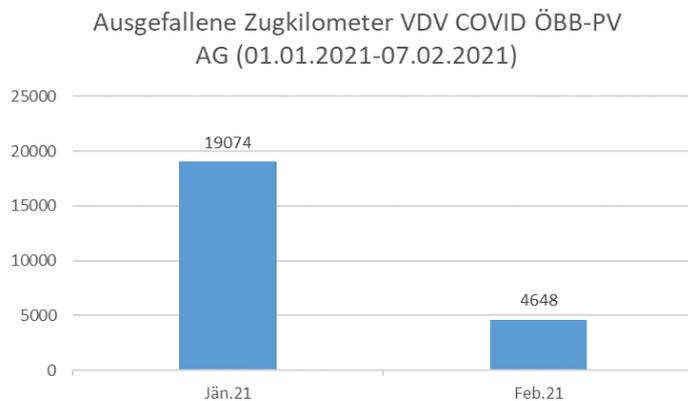


Abbildung 59: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV COVID II (01.01.2021-07.02.2021)

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Es wurde ein Abzug in Höhe von 0,22% in Bezug auf den Gesamtabgeltungsbetrag vorgenommen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Zugbegleiter:innen-Fahrstunden wurden 100 % der bestellten Einsatzstunden erbracht.

4.1.3. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

Für die bestellten Leistungen musste im Vertragszeitraum kein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden.

4.1.4. Qualitätsmanagement

In diesem Vertrag ist ein Qualitätsmanagement vorgesehen. Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 0,315 % des Vertragswerts abzüglich des Anteils für Infrastrukturbenutzungsentgelten. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt: Es ergibt sich insgesamt ein Bonus für das Qualitätssystem in Höhe von 36 % des maximal möglichen Bonusbetrages für den gesamten Vertragszeitraum 09.11.2020 bis 07.02.2021. Im Rahmen der VDV COVID werden lediglich objektive Qualitätsparameter erhoben.

4.1.5. Messergebnisse der Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH im Rahmen des VDV COVID II bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich auf 90,5 %.

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

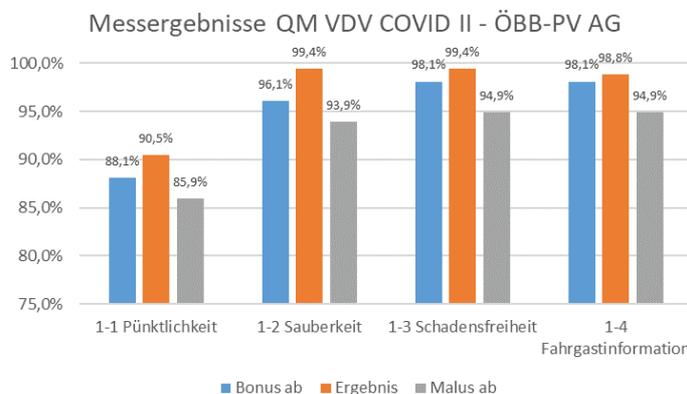


Abbildung 60: Messergebnisse QM VDV COVID II – ÖBB-PV AG

Hinsichtlich aller Qualitätsparameter im Rahmen des VDV COVID II konnte die ÖBB-PV AG einen Bonus erzielen.

4.2. VDV COVID II WESTbahn Management GmbH

4.2.1. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte für den Zeitraum vom 01.01.2021 bis 07.02.2021 eine Leistung von 267.330 Zugkm bei der WESTbahn Management GmbH.

4.2.2. Messergebnisse Leistungsstörungen

Vom 01.01.2021 bis 07.02.2021 sind 71 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 0,29 % der bestellten Leistung. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 71 Zugkm.

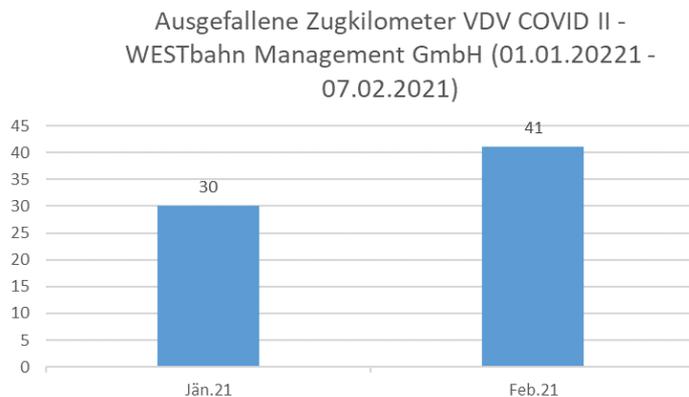


Abbildung 61: Entwicklung der Zugausfälle bei der WESTbahn Management GmbH im VDV COVID II 2021

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Es wurde kein Abzug in Bezug auf den Gesamtabgeltungsbetrag vorgenommen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Zugbegleiter:innen-Fahrstunden wurden 100 % der bestellten Einsatzstunden erbracht.

4.2.3. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

Für die bestellten Leistungen musste im Vertragszeitraum kein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden.

4.2.4. Qualitätsmanagement

In diesem Vertrag ist ein Qualitätsmanagement vorgesehen. Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 0,315 % des Vertragswerts abzüglich des Anteils für Infrastrukturbenutzungsentgelten. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt: Es ergibt sich insgesamt ein Bonus für das Qualitätssystem in Höhe von 77 % des maximal möglichen Bonusbetrages für den gesamten Vertragszeitraum 09.11.2020 bis 07.02.2021. Im Rahmen der VDV COVID werden lediglich objektive Qualitätsparameter erhoben.

4.2.5. Messergebnisse der Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH im Rahmen des VDV COVID II bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich auf 96,5 %.

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

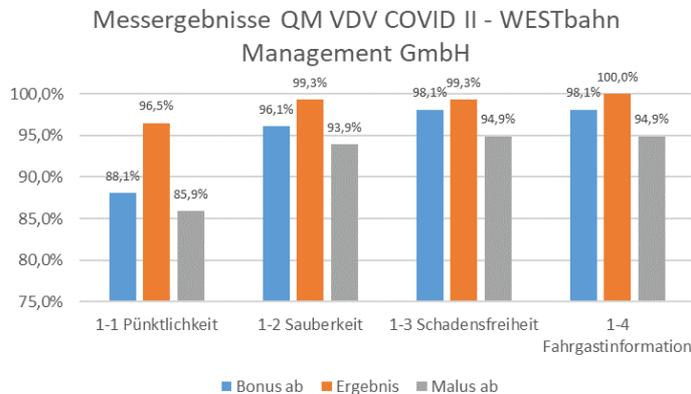


Abbildung 62: Messergebnisse QM VDV COVID II – WESTbahn Management GmbH

Hinsichtlich aller Qualitätsparameter im Rahmen des VDV COVID II konnte die WESTbahn Management GmbH einen Bonus erzielen.

4.3. VDV COVID III ÖBB-PV AG

4.3.1. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte für den Zeitraum 08.02.2021 bis 04.07.2021 eine Leistung von 3.366.638 Zugkm bei der ÖBB-PV AG.

4.3.2. Messergebnisse Leistungsstörungen

Vom 08.02.2021 bis 04.07.2021 sind 298.696 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 8,87 % der bestellten Leistung. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 298.696 Zugkm.

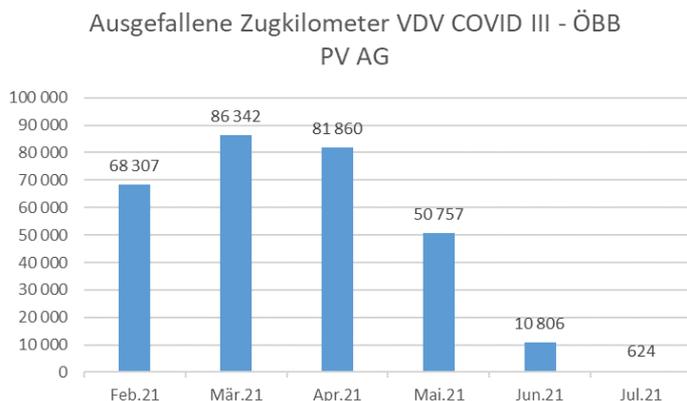


Abbildung 63: Entwicklung der Zugausfälle VDV COVID III bei der ÖBB-PV AG

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Es wurde ein Abzug in Höhe von 0,35% in Bezug auf den Gesamtabgeltungsbetrag vorgenommen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Zugbegleiter:innen-Fahrstunden wurden 100 % der bestellten Einsatzstunden erbracht.

4.3.3. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

Für die bestellten Leistungen musste im Vertragszeitraum kein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden.

4.3.4. Qualitätsmanagement

In diesem Vertrag ist ein Qualitätsmanagement vorgesehen. Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 0,315 % des Vertragswerts abzüglich des Anteils für Infrastrukturbenützungsentgelten. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt: Es ergibt sich insgesamt ein Bonus für das Qualitätssystem in Höhe von 49,3 % des maximal möglichen Bonusbetrages für den gesamten Vertragszeitraum 08.02.2021 bis 04.07.2021. Im Rahmen der VDV COVID werden lediglich objektive Qualitätsparameter erhoben.

4.3.5. Messergebnisse der Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH im Rahmen des VDV COVID III bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich auf 91,7 %.

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

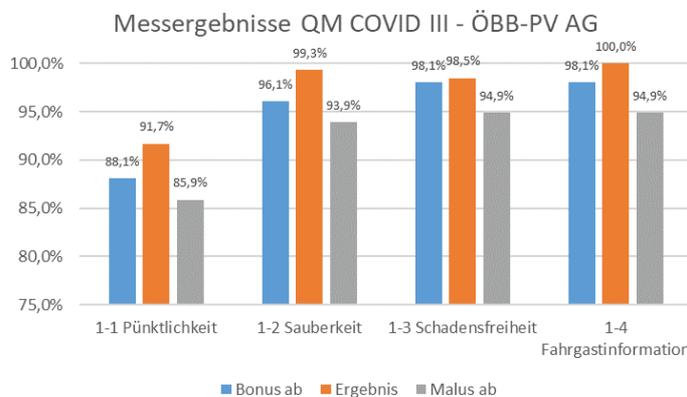


Abbildung 64: Messergebnisse QM VDV COVID III – ÖBB-PV AG

Die ÖBB-PV AG konnte im Rahmen des VDV COVID III bezüglich aller Qualitätsparameter einen Bonus erzielen.

4.4. VDV COVID III WESTbahn Management GmbH

4.4.1. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte für den Zeitraum 08.02.2021 bis 04.07.2021 eine Leistung von 1.035.473 Zugkm bei der WESTbahn Management GmbH.

4.4.2. Messergebnisse 2021 Leistungsstörungen

Vom 08.02.2021 bis 04.07.2021 sind 2.350 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 0,23 % der bestellten Leistung. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 2.350 Zugkm.

4.4.3. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

12.164 Zugkm (0,90 % der bestellten Leistung) wurden im Schienenersatzverkehr geführt und eine entsprechende Abgeltungsminderung berücksichtigt.

4.4.4. Qualitätsmanagement

In diesem Vertrag ist ein Qualitätsmanagement vorgesehen. Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 0,315 % des Vertragswerts abzüglich des Anteils für Infrastrukturbenutzungsentgelte. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt: Es ergibt sich insgesamt ein Bonus für das Qualitätssystem in Höhe von 78,53 % des maximal möglichen Bonusbetrages für den gesamten Vertragszeitraum 08.02.2021 bis 04.07.2021. Im Rahmen der VDV COVID werden lediglich objektive Qualitätsparameter erhoben.

4.4.5. Messergebnisse der Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH im Rahmen des VDV COVID III bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich auf 96,5 %.

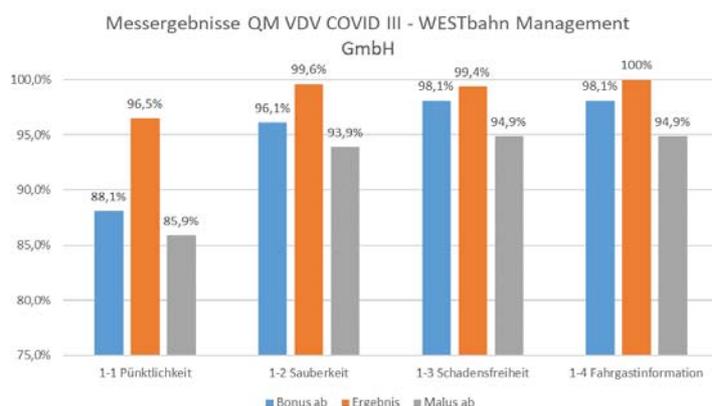


Abbildung 65: Messergebnisse QM VDV COVID III – WESTbahn Management GmbH

Die WESTbahn Management GmbH konnte hinsichtlich aller Qualitätsparameter einen Bonus erreichen.

4.5. VDV COVID IV WESTbahn Management GmbH

4.5.1. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte für den Zeitraum 22.11.2021 bis 11.12.2021 eine Leistung von 198.114 Zugkm bei der WESTbahn Management GmbH. Im Rahmen des VDV COVID IV ist aufgrund der Kurzfristigkeit der Vergabe kein Qualitätsmanagement vorgesehen.

4.5.2. Messergebnisse 2021 Leistungsstörungen

Vom 22.11.2021 bis 11.12.2021 sind 121 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 0,06 % der bestellten Leistung. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 121 Zugkm.

4.5.3. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

Für die bestellten Leistungen musste im Vertragszeitraum kein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden.

4.6. Zusammenfassung VDV COVID

Insgesamt wurden im Rahmen der Notvergaben 6.919.271 Zugkm bei den EVU ÖBB-PV AG und WESTbahn Management GmbH bestellt.

Insgesamt sind im Rahmen der VDV COVID rd. 325.000 Zugkm ausgefallen. Im Rahmen des VDV COVID II der ÖBB-PV AG kam es bei 0,22 %, im Rahmen des VDV COVID III der ÖBB-PV AG bei 0,35 % der bestellten Züge zu einer Abweichenden Zugbildung. Weitere Leistungsstörungen sind im Rahmen der VDV COVID II, III und IV nicht aufgetreten.

Für die VDV COVID II, III und IV wurden in Summe EUR 44.416.552 an Bundesmitteln aufgewendet:

Plankosten	€ 122.394.691
Tariferlöse	€ 70.037.142
Leistungsstörungen	- € 8.115.026
Bonus	€ 174.028
SUMME	€ 44.416.552

Tabelle 24: Übersicht der Kosten COVID II, III, IV

5. ZUSAMMENFASSUNG

Im Berichtszeitraum wurden insgesamt rund 116 Millionen Schienenkilometer im gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonennah und -fernverkehr bestellt. Für die bestellte Leistung wurden rund EUR 1,4 Milliarden öffentliche Mittel (Bund und Länder) aufgewendet.

Bei der ÖBB-PV AG wurden 97.779.349 Zugkm zu Gesamtkosten von rund EUR 1,25 Milliarden bestellt.

Bei den Privatbahnen wurden 3.552.473 Zugkm zu Gesamtkosten von rund EUR 52 Millionen bestellt.

Weiters leistete der Bund für die Kofinanzierung von sieben von VOG bestellten VDV für 7.825.359 Zugkm einen Finanzierungsbetrag in Höhe von rund EUR 41 Millionen.

Im Rahmen der VDV COVID wurden bei ÖBB-PV AG und WESTbahn Management GmbH 5.738.734 Zugkm zu Gesamtkosten von rund EUR 45 Millionen bestellt.

Insgesamt wurden rund 183 Millionen Fahrgäste im gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr transportiert.

6. VERZEICHNISSE

6.1. Allgemeine Angaben

Auftraggeber	BMK, Abteilung II/4 Personenverkehr Mag. Reinhard Wöhrensimmel
Berichtersteller:	Mag. Jörg Leitner, MBA Thomas Grozurek Liana Kluck, MSc Christopher Lehner, BA Pamela Ranzdorf DI Astrid Storm, BSc DI Viktor Vogler, BA

6.2. Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Volltext
Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
BGBI	Bundesgesetzblatt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
bzw.	beziehungsweise
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
exkl.	exklusive
FIS	Fahrgastinformationssystem
FV	Fernverkehr
gem.	gemäß
GKB	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
GySEV	Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt.
Hbf.	Hauptbahnhof
IBE	Infrastrukturbenützungsentgelt
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
inkl.	inklusive
IVB	Innsbrucker Verkehrsbetriebe & Stubaitalbahnen GmbH
iVm	in Verbindung mit
Ktn	Kärnten

km	Kilometer
LiLo	Linzer Lokalbahn
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
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	Verkehrsdienstvertrag/Verkehrsdienstverträge
Vbg	Vorarlberg
VOG	Verkehrsorganisationsgesellschaft(en)
VO (EG) 1370/2007	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße
VPI	Verbraucherpreisindex
WLB	Wiener Lokalbahnen GmbH

z.B.	zum Beispiel
Zub	Zugbegleiter:in
Zugkm	Zugkilometer
ZVB	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

6.3. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht Laufzeiten VDV	8
Abbildung 2: Übersicht der Strecken, auf welchen gemeinwirtschaftliche Leistungen erbracht werden.	9
Abbildung 3: Übersichtsschema VDV	10
Abbildung 4: Schema der Auswertelogik der Abrechnungsdatenbank	17
Abbildung 5: Übersicht Datengrundlage für die Datenbankauswertung	18
Abbildung 6: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Ostregion	23
Abbildung 7: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Ostregion 2021	24
Abbildung 8: Messergebnisse objektives QM VDV Ostregion	25
Abbildung 9: Messergebnisse subjektives QM VDV Ostregion	26
Abbildung 10: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Oberösterreich	27
Abbildung 11: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Oberösterreich 2021	29
Abbildung 12: Messergebnisse objektives QM VDV Oberösterreich.....	30
Abbildung 13: Messergebnisse subjektives QM VDV Oberösterreich	31
Abbildung 14: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Salzburg	32
Abbildung 15: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Salzburg 2021	34
Abbildung 16: Messergebnisse objektives QM VDV Salzburg.....	35
Abbildung 17: Messergebnisse subjektives QM VDV Salzburg	36
Abbildung 18: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Tirol.....	37
Abbildung 19: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Tirol 2021	39
Abbildung 20: Messergebnisse objektives QM VDV Tirol	40
Abbildung 21: Messergebnisse subjektives QM VDV Tirol	41
Abbildung 22: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Vorarlberg 2021	44
Abbildung 23: Messergebnisse objektives QM VDV Vorarlberg.....	45
Abbildung 24: Messergebnisse subjektives QM VDV Vorarlberg	46
Abbildung 25: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Steiermark	47
Abbildung 26: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Steiermark 2021	49
Abbildung 27: Messergebnisse objektives QM VDV Steiermark.....	50
Abbildung 28: Messergebnisse subjektives QM VDV Steiermark	51
Abbildung 29: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Kärnten.....	52
Abbildung 30: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Kärnten 2021	54
Abbildung 31: Messergebnisse objektives QM VDV Kärnten	55
Abbildung 32: Messergebnisse subjektives QM VDV Kärnten	56

Abbildung 33: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Fernverkehr.....	57
Abbildung 34: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Fernverkehr 2021	59
Abbildung 35: Messergebnisse objektives QM VDV Fernverkehr	60
Abbildung 36: Messergebnisse subjektives QM VDV Fernverkehr	61
Abbildung 37: Strecke der bestellten Verkehrsleistung GySEV.....	71
Abbildung 38: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der GySEV	72
Abbildung 39: Messergebnisse objektives QM VDV GySEV	73
Abbildung 40: Messergebnis subjektives QM VDV	73
Abbildung 41: Strecke der bestellten Verkehrsleistung ZVB.....	75
Abbildung 42: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der ZVB	76
Abbildung 43: Messergebnisse objektives QM VDV ZVB.....	77
Abbildung 44: Messergebnisse subjektives QM VDV ZVB	78
Abbildung 45: Strecke der bestellten Verkehrsleistung MBS	79
Abbildung 46: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der MBS	81
Abbildung 47: Messergebnisse objektives QM VDV MBS.....	81
Abbildung 48: Messergebnisse subjektives QM VDV MBS	82
Abbildung 49: Strecke der bestellten Verkehrsleistung GKB	84
Abbildung 50: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der GKB	86
Abbildung 51: Messergebnis objektives QM VDV GKB	87
Abbildung 52: Messergebnis subjektives QM VDV GKB.....	88
Abbildung 53: bestellte Zugkm 2021 Privatbahnen.....	89
Abbildung 54: Anteile der Zugausfälle bei den Privatbahnen im Jahr 2021	89
Abbildung 55: Anteile der Schienenersatzverkehre bei den Privatbahnen im Jahr 2021	90
Abbildung 56: Pünktlichkeitswerte der Privatbahnen im Jahr 2021	90
Abbildung 57: Erreichter Anteil am maximal möglichen QM-Bonus/-Malus je Privatbahn 2021	91
Abbildung 58: Anzahl der beförderten Fahrgäste.....	92
Abbildung 59: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV COVID II (01.01.2021-07.02.2021)	95
Abbildung 60: Messergebnisse QM VDV COVID II – ÖBB-PV AG.....	96
Abbildung 61: Entwicklung der Zugausfälle bei der WESTbahn Management GmbH im VDV COVID II 2021	97
Abbildung 62: Messergebnisse QM VDV COVID II – WESTbahn Management GmbH	98
Abbildung 63: Entwicklung der Zugausfälle VDV COVID III bei der ÖBB-PV AG	99
Abbildung 64: Messergebnisse QM VDV COVID III – ÖBB-PV AG.....	100
Abbildung 65: Messerergebnisse QM VDV COVID III – WESTbahn Management GmbH	101

6.4. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: objektive Qualitätsparameter	21
Tabelle 2: subjektive Qualitätsparameter (Bewertung nach Schulnotensystem)	21
Tabelle 3: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugbegleitpersonal-Einsatzstunden VDV Ostregion	22
Tabelle 4: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Ostregion	24
Tabelle 5: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugbegleitpersonal-Einsatzstunden VDV Oberösterreich	26
Tabelle 6: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Oberösterreich	28
Tabelle 7: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugbegleitpersonal-Einsatzstunden VDV Salzburg.....	31
Tabelle 8: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Salzburg.....	33
Tabelle 9: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugbegleitpersonal-Einsatzstunden VDV Tirol.....	36
Tabelle 10: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Tirol	38
Tabelle 11: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugpersonal-Einsatzstunden VDV Vorarlberg.....	42
Tabelle 12: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistungen VDV Vorarlberg.....	43
Tabelle 13: Anzahl der zu leistenden Zugpersonal-Einsatzstunden VDV Steiermark.....	46
Tabelle 14: Übersicht der erbrachten Schienenverkehr-Ersatzleistung VDV Steiermark	48
Tabelle 15: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugbegleitpersonal-Einsatzstunden VDV Kärnten.....	51
Tabelle 16: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung im VDV Kärnten	53
Tabelle 17: Übersicht der erbrachten Schienenverkehr-Leistung VDV Fernverkehr	58
Tabelle 18: Zugkm VDV ÖBB-PV AG	62
Tabelle 19: tatsächliche Auszahlung an die ÖBB-PV AG im Jahr 2021 ohne VDV Fernverkehr (in EUR).....	62
Tabelle 20: Fahrgastzahlen/Personenkm VDV.....	63
Tabelle 21: Gewichtung der objektiven Qualitätskriterien bei Privatbahnen	69
Tabelle 22: Gewichtung der subjektiven Qualitätsparameter	69
Tabelle 23: vom Bund kofinanzierte Privatbahn-VDV.....	93
Tabelle 24: Übersicht der Kosten COVID II, III, IV.....	102

6.5. Fahrzeugbeschreibungen

6.5.1. Fahrzeugbeschreibungen ÖBB-PV AG

6.5.1.1. 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 m ²	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 m ²	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
Videüberwachung	Ja	Ja	Ja

Triebwagen ET 4744/4746 (BDET „Cityjet“)

Gattung	S-Bahn	R-Bahn
Serie	4746	4744
Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	217 + 27	221 + 38
Sitzplatzkapazität Gesamt	244	259
Stehplatzkapazität	248	229
Anzahl der vorhandenen Toiletten	2	2
Heizung Fahrgastraum vorhanden	Ja	Ja
Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Ja	Ja
Einstiegshöhe in cm	60	60
vorhandener Mehrzweckraum in m ²	9	14
Barrierefreiheit (Fahrzeug)	Ja	Ja
Fahrgastwechselsprecheinrichtung	Ja	Ja
akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	Ja (FIS)	Ja (FIS)
optische Fahrgastinformation	Ja	Ja
Videüberwachung	Ja	Ja

6.5.1.2. 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 m ²	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 m ²	10
Barrierefreiheit (Fahrzeug)	Ja
Fahrgastwechselsprech-einrichtung	Ja
akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	Ja (FIS)
optische Fahrgastinformation	Ja
Videoüberwachung	Nein

6.5.1.3. 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 m ²	-	-	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
Videüberwachung	Nein	Nein	Nein

Doppelstockwagen

Gattung	Bmpz-dl	Bmpz-dl Mehrzweck	Bmpz-ds	Bbfpz
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 m ²	-	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
Videüberwachung	Nein	Nein	Nein	Nein

Lokbespannter (Fernverkehrs-)Zug

Gattung	Amz, Ampz	ADbmpsz	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	-
Fahrgastwechselsprecheinrichtung	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

6.6. Fahrzeugbeschreibungen Privatbahnen

6.6.1. Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt.

Gattung	Talent	Ventus	DOSTO				CRD		
	BDET	B4mpzET	Bmpz-dl	Bmpz-dl Mehrzweck	Bmpz-ds	Bbfmpz	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
Einstiegshöhe 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

6.6.2. ZVB

Gattung	I Triebwagen	2 Reisezugwagen	
	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
Einstiegshöhe 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

6.6.3. 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 m ²	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

	Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.
	Datum	2023-11-20T11:51:53+01:00
	Seriennummer	1871969199
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-05,OU=a-sign-corporate-05,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/

