

**BERICHT DER ABWICKLUNGSSTELLE ÜBER
DIE BESTELLUNG GEMEINWIRTSCHAFT-
LICHER LEISTUNGEN IM SCHIENEN-
PERSONENVERKEHR 2012**

Mobilität für Österreich

03. Juni 2013

**Zertifiziert nach ISO 9001
und akkreditiert nach ISO 17020**

URHEBERRECHT

HAFTUNG

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung sind vorbehalten. Kein Teil des Werks darf in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung der SCHIG mbH reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme gespeichert, verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Der Herausgeber haftet nur für vorsätzliche und grob fahrlässig verschuldete Verletzungen der übernommenen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Erstellung des gegenständlichen Berichts. Der gegenständliche Bericht entfaltet Dritten gegenüber keinerlei Rechtswirkung und diese können daraus insbesondere keine Ansprüche - auch keine Schadenersatzansprüche - gegenüber der SCHIG mbH ableiten.

Wien, 2013

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 0. | Executive Summary | 6 |
| 1. | Einleitung | 7 |
| 2. | VDV ÖBB-Personenverkehr AG | 8 |
| 2.1. | Vertragsaufbau | 8 |
| 2.2. | Leistungsumfang | 8 |
| 2.3. | Prüfung der Überkompensation 2010..... | 12 |
| 2.4. | Abgeltung | 15 |
| 2.4.1. | Wertsicherung..... | 15 |
| 2.4.2. | Neukalkulation der Abgeltungsbeträge 2012..... | 15 |
| 2.4.3. | Leistungsentgelt..... | 16 |
| 2.5. | Aktualisierung des VDV | 18 |
| 2.5.1. | Rückwirkende Anpassung..... | 18 |
| 2.5.2. | Vertragsaktualisierung | 19 |
| 2.6. | Leistungskontrolle | 19 |
| 2.6.1. | Definition Leistungsstörungen | 19 |
| 2.6.2. | Schieneersatzverkehr | 21 |
| 2.6.3. | Messung der Leistungsabweichungen | 21 |
| 2.6.4. | Messergebnisse Leistungsabweichungen 2012..... | 22 |
| 2.6.5. | Summe der Zugfahrten mit Abweichungen vom Regelfall..... | 26 |
| 2.6.6. | Unterbeauftragung..... | 27 |
| 2.7. | Qualitätsmanagement..... | 28 |
| 2.7.1. | Qualitätsmessung | 28 |
| 2.7.2. | Objektive Qualitätsparameter Zielwerte und Ergebnisse | 30 |
| 2.7.3. | Subjektive Qualitätsparameter Zielwerte und Messergebnisse | 33 |
| 2.7.4. | Bonus-/Malus-System..... | 35 |
| 2.7.5. | Weitere Qualitätsparameter | 37 |
| 2.7.6. | Arbeitsgruppe Qualität | 38 |
| 2.7.7. | Entwicklung der Fahrgastzahlen ÖBB-PV AG..... | 38 |
| 3. | VDV Privatbahnen | 41 |
| 3.1. | Allgemeines | 41 |
| 3.1.1. | Aktualisierung der VDV | 42 |
| 3.1.2. | Wertsicherung..... | 42 |
| 3.1.3. | Prüfung der Überkompensation | 43 |
| 3.1.4. | Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung | 45 |
| 3.1.5. | Qualitätsmanagement..... | 46 |
| 3.2. | Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen..... | 47 |
| 3.2.1. | Aktualisierung der Vertragsinhalte | 47 |
| 3.2.2. | Leistungsumfang | 47 |
| 3.2.3. | Prüfung der Überkompensation | 47 |
| 3.2.4. | Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung | 48 |
| 3.2.5. | Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen | 48 |
| 3.3. | Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH | 51 |
| 3.3.1. | Aktualisierung der Vertragsinhalte | 51 |
| 3.3.2. | Leistungsumfang | 51 |

| | | |
|---------|--|----|
| 3.3.3. | Prüfung der Überkompensation | 52 |
| 3.3.4. | Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung | 52 |
| 3.3.5. | Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen | 53 |
| 3.4. | Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt..... | 55 |
| 3.4.1. | Aktualisierung der Vertragsinhalte | 55 |
| 3.4.2. | Leistungsumfang | 55 |
| 3.4.3. | Prüfung der Überkompensation | 55 |
| 3.4.4. | Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung | 56 |
| 3.4.5. | Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen | 57 |
| 3.5. | Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. | 60 |
| 3.5.1. | Aktualisierung der Vertragsinhalte | 60 |
| 3.5.2. | Leistungsumfang | 60 |
| 3.5.3. | Prüfung der Überkompensation | 61 |
| 3.5.4. | Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung | 62 |
| 3.5.5. | Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen | 62 |
| 3.6. | Salzburger Lokalbahn | 66 |
| 3.6.1. | Aktualisierung der Vertragsinhalte | 66 |
| 3.6.2. | Leistungsumfang | 66 |
| 3.6.3. | Prüfung der Überkompensation | 66 |
| 3.6.4. | Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung | 67 |
| 3.6.5. | Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen | 67 |
| 3.7. | Pinzgauer Lokalbahn | 69 |
| 3.7.1. | Aktualisierung der Vertragsinhalte | 69 |
| 3.7.2. | Leistungsumfang | 69 |
| 3.7.3. | Prüfung der Überkompensation | 69 |
| 3.7.4. | Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung | 70 |
| 3.7.5. | Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen | 70 |
| 3.8. | Zillertaler Verkehrsbetriebe AG..... | 72 |
| 3.8.1. | Aktualisierung der Vertragsinhalte | 72 |
| 3.8.2. | Leistungsumfang | 72 |
| 3.8.3. | Prüfung der Überkompensation | 72 |
| 3.8.4. | Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung | 73 |
| 3.8.5. | Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen | 73 |
| 3.9. | Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnhof GmbH | 75 |
| 3.9.1. | Aktualisierung der Vertragsinhalte | 75 |
| 3.9.2. | Leistungsumfang | 75 |
| 3.9.3. | Prüfung der Überkompensation | 75 |
| 3.9.4. | Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung | 76 |
| 3.9.5. | Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen | 76 |
| 3.10. | Montafonerbahn AG..... | 78 |
| 3.10.1. | Aktualisierung der Vertragsinhalte | 78 |
| 3.10.2. | Leistungsumfang | 78 |
| 3.10.3. | Prüfung der Überkompensation | 78 |
| 3.10.4. | Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung | 79 |
| 3.10.5. | Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen | 79 |
| 3.11. | Steiermärkische Landesbahnen..... | 82 |
| 3.11.1. | Aktualisierung der Vertragsinhalte | 82 |
| 3.11.2. | Leistungsumfang | 82 |
| 3.11.3. | Prüfung der Überkompensation | 83 |
| 3.11.4. | Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung | 84 |
| 3.11.5. | Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen | 84 |
| 3.12. | Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH | 88 |
| 3.12.1. | Aktualisierung der Vertragsinhalte | 88 |

| | | |
|-----------|---|------------|
| 3.12.2. | Leistungsumfang | 88 |
| 3.12.3. | Prüfung der Überkompensation | 89 |
| 3.12.4. | Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung | 89 |
| 3.12.5. | Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen | 90 |
| 3.13. | Zusammenfassung Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei den Privatbahnen | 92 |
| 4. | Verzeichnisse | 98 |
| 4.1. | Allgemeine Angaben | 98 |
| 4.2. | Abkürzungsverzeichnis | 99 |
| 4.3. | Abbildungsverzeichnis | 101 |
| 5. | Anlagen | 102 |
| 5.1. | Losverzeichnis bundesweit | 102 |
| 5.2. | Stichprobenverteilung Qualitätsprüfungen | 106 |
| 5.3. | Fahrzeugbeschreibungen Grundangebot ÖBB-PV AG | 107 |
| 5.3.1. | Elektrotriebwagen | 107 |
| 5.3.2. | Dieseltriebwagen | 108 |
| 5.3.3. | Lokbespannte Züge | 109 |
| 5.4. | Fahrzeugbeschreibungen Grundangebot Privatbahnen | 113 |

0. EXECUTIVE SUMMARY

Die SCHIG mbH wurde von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie beauftragt, die Leistungen des Grundangebots im öffentlichen Schienenpersonenverkehr gemäß ÖPNRV-G 1999 bei geeigneten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu bestellen. Diesem Auftrag entsprechend hat die SCHIG mbH derartige Verträge mit zwölf Unternehmen abgeschlossen, die von 2010 bis 2019 bzw. von 2011 bis 2020 laufen. Die Verträge wurden gemäß der Verordnung (EG) 1370/2007 direkt vergeben.

Den größten Wert hat der mit der ÖBB-Personenverkehr AG abgeschlossene Vertrag mit rund 4.160 Zugfahrten am Tag, die über das Jahr hinweg rund 71 Mio. Zugkm erbrachten. Bei den elf Privatbahnen wurden rund 6 Mio. Zugkm pro Jahr bestellt. Für die Sicherstellung der österreichweiten Mobilität wurden vom Bund im Wege der SCHIG mbH in Summe also ca. 77 Mio. Zugkm bestellt und abgegolten. Für das Grundangebot im Schienenpersonenverkehr wurden im Jahr 2012 exklusive QM-Bonus und Abzug für Leistungsstörungen EUR 654,2 Mio. aufgewendet.

Das nach den Bestimmungen der Verordnung (EG) 1370/2007 je bestelltem Zugkm zu leistende Entgelt ist nach Leistungsqualität und Kosten- und Erlössituation des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens individuell ermittelt worden

Die Überprüfung der tatsächlichen Leistungserbringung und der Leistungsqualität beruhte 2012 noch weitgehend auf den Selbstmeldungen der Unternehmen. Lediglich der Vertrag mit der ÖBB-Personenverkehr AG sieht ein umfassendes Qualitätsmanagement vor. Dies wird durch ein monetäres Anreizsystem komplettiert, um einen Anreiz für ein hohes Qualitätsniveau bei den erbrachten Leistungen zu setzen. Die ÖBB-Personenverkehr AG konnte 2012 einen Qualitätsbonus in Höhe von ca. EUR 5,2 Mio. erzielen, dies entspricht knapp 1/3 der maximal erreichbaren Bonussumme. Dennoch gab es bei rund 13,0 % der Zugfahrten kundenrelevante Abweichungen.

Im Bereich der Privatbahnen wurde ein vergleichbares Qualitätsmanagement in den Übergangsbestimmungen bis zum 31.12.2013 ausgesetzt. Die SCHIG mbH beobachtet in dieser Übergangsphase die Qualitätsmeldungen und wird unter Berücksichtigung dieser Erfahrungen einen Vorschlag zur Weiterentwicklung der Qualität im Bereich der Privatbahnen ausarbeiten.

1. EINLEITUNG

Die SCHIG mbH hat im Auftrag der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) am 03.02.2011 mit Gültigkeit ab 01.04.2010 einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag über die Bestellung von Leistungen im Schienenpersonenverkehr (SPV) mit der ÖBB-Personenverkehr AG (ÖBB-PV AG) abgeschlossen.

Weitere Verträge wurden in den Jahren 2011 und 2012 mit elf „Privatbahnen“ (PB) abgeschlossen. Diese Verträge sind mit 01.01.2011 in Kraft getreten.

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

- Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz (1999) idgF
- Bundesvergabegesetz 2006 idgF

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

2. VDV ÖBB-PERSONENVERKEHR AG

2.1. Vertragsaufbau

Der VDV besteht aus einem textlichen Vertragsteil, in dem alle wesentlichen Regelungen zu Bestellung, Leistungsumfang, Leistungsstörungen und kommerziellen und rechtlichen Bedingungen enthalten sind. Die Liste mit den bestellten Zugfahrten, die Leistungsmessung und die Regelungen zum Qualitätsmanagement sind in Anlagen enthalten.

Die bestellten Zugfahrten sind in den Anlagen 3a, 3c und 14 verzeichnet. Die Zugfahrten werden anhand folgender Eckdaten beschrieben:

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

2.2. Leistungsumfang

Mit dem Verkehrsdienstvertrag, welcher zwischen SCHIG mbH und ÖBB-PV AG abgeschlossen ist, werden österreichweit Leistungen im SPV bestellt. Die Leistungsbestellung beinhaltet sowohl Züge des SPNV als auch Züge des SPFV. Die bestellten Leistungen sind im Leistungsverzeichnis definiert.

In Summe wurden im Jahr 2012 täglich 4.160 Züge bestellt. Die Fahrten sind jeweils Losen zugeordnet. Die Lose wurden anhand geographischer Geschlossenheit und einheitlicher Produktion festgelegt. Die Lose bilden jeweils eine wirtschaftliche Einheit. Die nachfolgenden Graphiken veranschaulichen die Loseinteilung sowohl im Nah- als auch Fernverkehr.

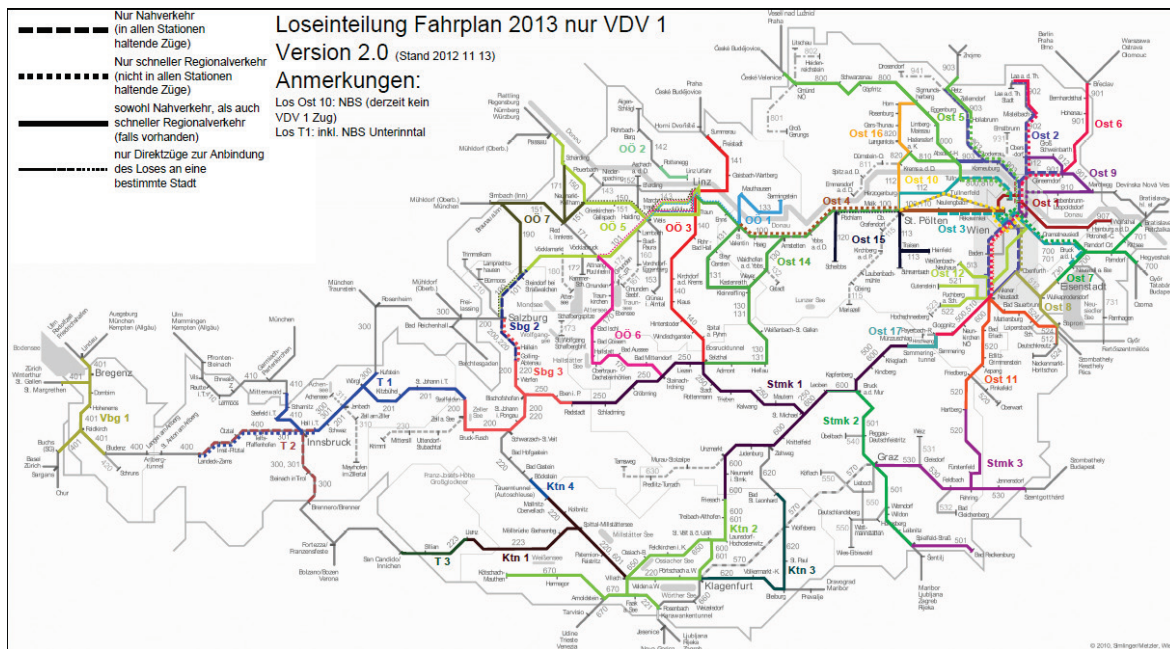


Abbildung 1: Loseinteilung im SPNV

Loseinteilung im VDV-Bund – Teil Fernverkehr Fahrplan 2013

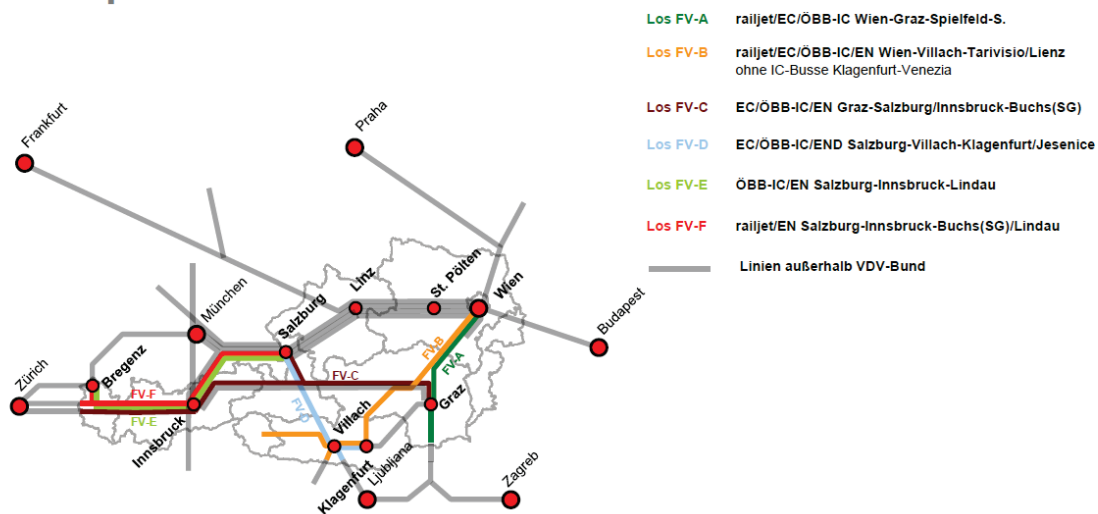


Abbildung 2: Loseinteilung im SPFV

Die genaue Aufstellung der Lose ist im Anhang enthalten.

In Summe wurde in Abstimmung mit dem bmvit folgende Leistungsmenge bestellt (mit Vergleich zum Vorjahr, Änderungen aufgrund von Fahrplanänderungen berücksichtigt):

| | 2012 | 2011 | Änderung |
|------------|-------------------|------------|----------|
| Zugkm SPNV | 58.318.975 | 58.371.204 | -52.229 |
| Zugkm SPFV | 12.743.917 | 12.780.194 | -36.277 |
| SUMME | 71.062.892 | 71.151.398 | -88.506 |

Der geringfügige Rückgang der bestellten Zugkilometerleistung ergibt sich insbesondere aus der Anpassung von Verkehrstagen. Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingung kann das Verkehrsangebot als stabil bezeichnet werden (Verringerung fahrplanbedingt um lediglich 0,1 %).

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

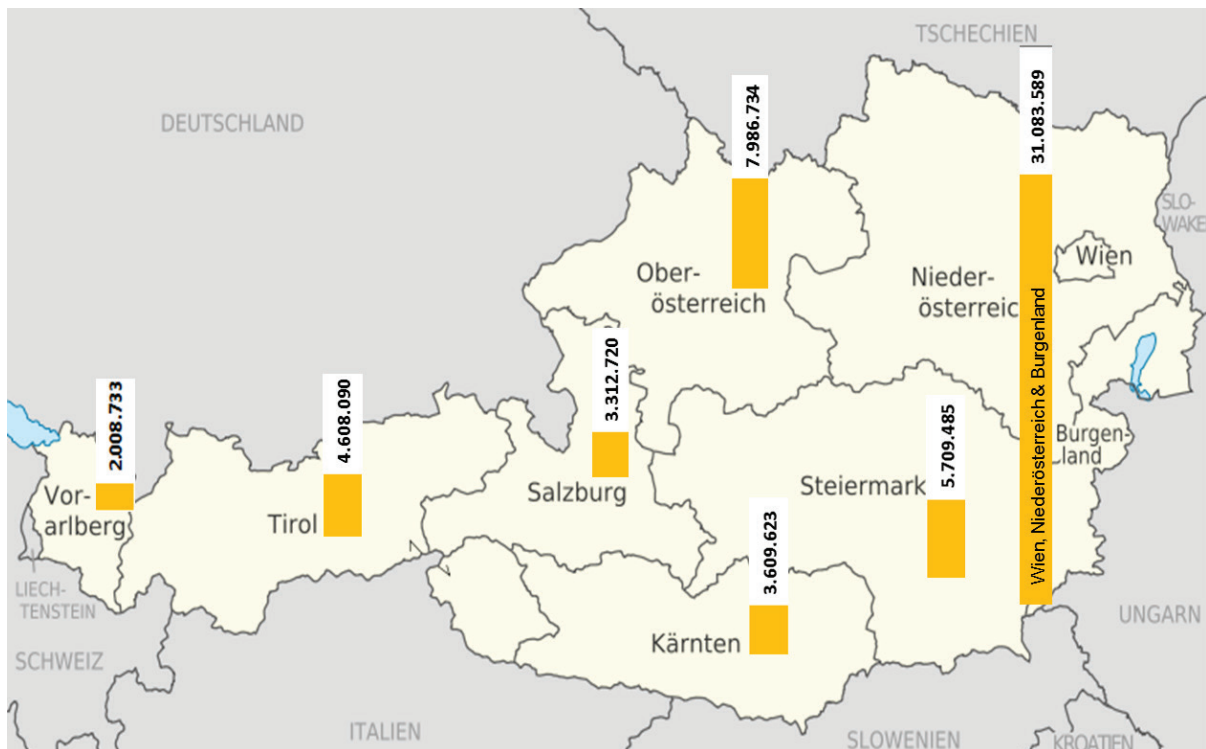


Abbildung 3: Übersicht Leistungsbestellung in den jeweiligen Regionen

Im Vergleich zum Vorjahr 2011 kam es zu geringfügigen Anpassungen der Leistungsbestellung in den einzelnen Regionen (die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland sind zur Region Ost zusammengefasst). In der Ostregion ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der mit dem Land Niederösterreich abgeschlossenen Grundsatzvereinbarung 50.000 Zugkilometer von der Bundesbestellung zum Land zu verlagern waren, was aber durch anderweitige Effekte in der Ostregion neutralisiert wurde. Die Tabelle gibt einen entsprechenden Überblick über die Bestellung im Nah- und Regionalverkehr:

| Region | Bestellung SPNV | Bestellung SPNV | absolut | |
|----------------|-------------------|-----------------|---------|-------------|
| | 2012 [Zugkm] | 2011 [Zugkm] | [Zugkm] | relativ [%] |
| Ost | 31.083.589 | 31.116.017 | -32.428 | -0,1% |
| Oberösterreich | 7.986.734 | 7.986.730 | 5 | 0,0% |
| Salzburg | 3.312.720 | 3.317.107 | -4.387 | -0,1% |
| Tirol | 4.608.090 | 4.627.377 | -19.287 | -0,4% |
| Vorarlberg | 2.008.733 | 2.004.080 | 4.653 | 0,2% |
| Kärnten | 3.609.623 | 3.613.371 | -3.748 | -0,1% |
| Steiermark | 5.709.485 | 5.706.522 | 2.963 | 0,1% |
| SUMME | 58.318.975 | 58.371.204 | -52.229 | -0,1% |

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

| Los | Bestellung SPNV 2012 [Zugkm] | Bestellung SPNV 2011 [Zugkm] | Änderung | |
|--|---------------------------------|---------------------------------|--------------------|-------------|
| | | | absolut [Zugkm] | relativ [%] |
| FV-A (Linie 5 Wien-Graz) | 2.616.587 | 2.548.660 | 67.927 | 2,7% |
| FV-B (Linie 6 Südbahn Wien - Lienz) | 2.496.519 | 2.483.315 | 13.204 | 0,5% |
| FV-C (Linie 7 inneralpin) | 1.391.736 | 1.384.538 | 7.198 | 0,5% |
| FV-D (Linie 8 Tauern Salzburg - Klagenfurt) | 1.669.755 | 1.656.564 | 13.191 | 0,8% |
| FV-E (Linie 4-2 IC Salzburg - Bregenz) | 1.794.444 | 1.864.593 | -70.149 | -3,8% |
| FV-F (Linie 3-2 RJ Salzburg - Buchs/Bregenz) | 2.774.875 | 2.842.524 | -67.649 | -2,4% |
| SUMME | 12.743.917 | 12.780.194 | -36.277 | -0,3% |

Die insgesamt geringfügigen Änderungen im Bestellumfang im SPNV beruhen vor allem auf Kalendereffekten (unterschiedliche Anzahl an Verkehrstagen in den beiden Jahren).

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

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

Vertraglich sind alle wesentlichen Leistungsinhalte festgeschrieben. Diese determinieren ganz entscheidend das Kostenbild für die bestellten Leistungen und damit auch die Abgeltungsbeträge.

Für jede bestellte Zugfahrt sind daher folgende Leistungsinhalte im VDV definiert:

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

Ebenso ist die Summe der zu leistenden Zugbegleiter-Fahrstunden vereinbart. Im SPFV ist jeder Zug mit Zugbegleitpersonal besetzt. Im SPNV sind zur Sicherstellung des Fahrgastservice mindestens 269.592 Fahrstunden zu leisten. Im Jahr 2012 ist die tatsächlich erbrachte Zahl an Zugbegleiter-Fahrstunden mit insgesamt 500.193 Stunden über dem Mindestbestellumfang gelegen.

2.3. Prüfung der Überkompensation 2010

Im Jahr 2012 wurde der Bericht der beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft gemäß § 10 Abs 3 über die Prüfung der Überkompensation für das Jahr 2010 vorgelegt.

Inhalt der Prüfung war:

- Angemessenheit der Leistungsverrechnung der Konzerngesellschaften ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Technische Services GmbH
- Angemessenheit der Abgeltungsbeträge (Anlagen 4a, 4b und 4c)
- Ausschluss interner Quersubvention vom gemeinwirtschaftlichen Bereich der ÖBB-PV AG zu anderen (eigenwirtschaftlichen) Aktivitäten
- Mischsatz gemäß Anlage 9c zur Wertsicherung
- Aufpreise gemäß Anlage 4d für den Einsatz von neuem Schienenrollmaterial im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der SCHIG mbH wurde das Prüfergebnis schriftlich berichtet. Nachfolgend werden die Antworten auf die obigen Fragstellungen zusammengefasst.

- Es wurde von der beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bestätigt, dass die Leistungsverrechnungen der beiden Konzerngesellschaften ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Technische Services GmbH angemessen sind.
- Es ist sichergestellt, dass es zu keiner internen Quersubvention zu Lasten der gemeinwirtschaftlich beauftragten Leistungen innerhalb der ÖBB-PV AG kommt.
- Es wurde bestätigt, dass die Abgeltungsbeträge gemäß Anlagen 4a, 4b und 4c angemessen sind.

- Es wurde für einzelne Regionalmanagements eine Überkompensation festgestellt. Eine Rückzahlungsverpflichtung ergibt sich aber allenfalls erst am Ende des Durchrechnungszeitraums.
- Die Aufpreise für den Einsatz neuen Schienenrollmaterials als Ersatz für Fahrzeuge der Baureihe 4020 sind anzupassen.
- Der Mischsatz zur Wertsicherung gemäß Anlage 9c ist auf Grundlage der Prüfergebnisse anzupassen.

Daraus hat sich ein Anpassungsbedarf für den Verkehrsdienstevertrag ergeben. Angepasst wurden mit Gültigkeit ab Vertragsbeginn entsprechend dem Prüfergebnis die Anlagen 4d und 9c. Diese Anpassung wiederum hat es erforderlich gemacht, die Wertsicherung der Abgeltungsbeträge 2011 neu zu berechnen (siehe Kapitel 2.5.1).

Eine Rückzahlungsverpflichtung der festgestellten Überkompensation in einzelnen Regionalmanagements ist für das Jahr 2010 noch nicht eingetreten. Die Verpflichtung zur Rückzahlung tritt erst nach Ablauf des vereinbarten Beobachtungszeitraums ein; dieser ist für das betreffende Jahr 2010 von 01. April 2010 bis 31. Dezember 2012.

Darüber hinaus wurde von der beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft auch der Bericht über die ex post Prüfung der Überkompensation für das Jahr 2011 vorgelegt.

Beauftragt war die Beantwortung folgender Fragestellungen:

- Prüfung der Angemessenheit der Leistungsverrechnung der Konzerngesellschaften ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Technische Services GmbH.
- Prüfung der Überleitung der vom Jahresabschlussprüfer bestätigten Gewinn- und Verlustrechnung auf die Profitcenter Nah- und Fernverkehr gemäß Anlage 11 zum VDV (Erlöszuscheidung) sowie der Anlage 16 zum VDV (Übergangsbestimmungen betreffend die Kalkulation).
- Prüfung der Überleitung der gesamten Aufwendungen bzw. Erlöse in den Profitcentern Nahverkehr und Fernverkehr auf die gemeinwirtschaftlich beauftragten Leistungen.
- Ermittlung der Kapitalrenditen in den Regionen des SPNV bzw. des gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) (Prüfung der Überkompensation).

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

- Es wurde von der beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bestätigt, dass die Leistungsverrechnungen der beiden Konzerngesellschaften ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Technische Services GmbH angemessen sind.
- Die Überleitung der Gewinn- und Verlustrechnung zeigt eine vertragskonforme Zusage der Kosten und Erlöse, wodurch eine interne Quersubvention vom gemeinwirtschaftlich beauftragten Bereich zu eigenwirtschaftlichen Aktivitäten ausgeschlossen werden kann.
- Die Verteilung der Aufwendungen bzw. Erlöse auf die gemeinwirtschaftlich beauftragten Leistungen in den Regionen im SPNV bzw. auf den gemeinwirtschaftlichen SPV gemäß Anlage 16 zum VDV wird bestätigt.
- Es wurde erneut für einzelne Regionalmanagements eine Überkompensation festgestellt. Eine Rückzahlungsverpflichtung ergibt sich aber allenfalls erst am Ende des Durchrechnungszeitraums.

Ob tatsächlich eine Rückzahlungsverpflichtung für festgestellte Überkompensation eintritt, wird nach Ende des Durchrechnungszeitraums (2010 – 2012) feststehen. Wird über den Durchrechnungszeitraum hinweg eine Überkompensation identifiziert, so ist dieser Betrag zurückzuzahlen.

2.4. Abgeltung

2.4.1. Wertsicherung

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

- Aufgrund der Prüfergebnisse der beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zu den Anteilen des Aufwands am Abgeltungsbetrag musste die Verteilung angepasst werden. Die vertragliche Wertsicherung der einzelnen Aufwandskomponenten beträgt:
- | | |
|-------------------|-------|
| Fahrzeugfixkosten | 0,0 % |
| • Personalaufwand | 2,5 % |
| • Materialaufwand | 3,0 % |
| • Energieaufwand | 2,5 % |
| • IBE | 2,5 % |

Aufgrund einer entsprechenden Bestimmung im VDV hat die ÖBB-PV AG eine besondere Verhandlung hinsichtlich der Wertsicherung des IBE aufgrund von Änderungen im Produktkatalog der ÖBB-Infrastruktur AG begehrt. Der Wertsicherung des IBE liegen wiederum die Anteile repräsentativer Produkte aus dem Produktkatalog der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß Anlage 9a zugrunde. Für den IBE-Anteil an den Abgeltungsbeträgen wurde eine Wertsicherung für das Jahr 2012 in Höhe von 5,26 % ermittelt.

2.4.2. Neukalkulation der Abgeltungsbeträge 2012

Die Leistungen werden je bestelltem Zugkilometer abgegolten. Für eine Übergangsfrist bis inklusive 2011 war der Abgeltungsbetrag je bestelltem Zugkm auf Ebene der Region bzw. für SPFV-Leistungen vereinbart. Für das Jahr 2012 war vertraglich eine Neukalkulation vereinbart. Die Leistungen werden ab 2012 vertragsgemäß individuell für die einzelnen Lose abgegolten, wobei der Aufwand für die Leistungserbringung im jeweiligen Los das Entgelt wesentlich determiniert. Bei der Neukalkulation der Abgeltungsbeträge war die Summe der Abgeltungsbeträge mit jenem Betrag gedeckelt, der der Summe der regionsbezogenen Abgeltungsbeträge unter Berücksichtigung der neuen Aufwandsverteilung und der Wertsicherung entsprach.

Die maximale Summe der Abgeltungsbeträge war wie folgt zu berechnen:

| | |
|---|-----------------------|
| <i>Summe der Abgeltungsbeträge 2011 [EUR]:</i> | <i>589.161.372,06</i> |
| <i>Wertsicherung 2011 → 2012 [EUR]:</i> | <i>14.721.707,27</i> |
| <i>max. Summe der Abgeltungsbeträge 2012 [EUR]:</i> | <i>603.883.079,32</i> |

Die ÖBB-PV AG hat für das Jahr 2012 eine entsprechende Neukalkulation der Abgeltungsbeträge für die Leistungen in den einzelnen Losen vorgenommen, wobei die Summe der Abgeltungsbeträge die obige Zahl nicht überschreiten durfte. Eine Aufstellung der Abgeltungsbeträge in den einzelnen Losen ist im Anhang enthalten.

Diese losbezogenen Abgeltungsbeträge werden gemäß § 7 Abs 2 von einem Wirtschaftsprüfer auf Angemessenheit geprüft.

2.4.3. Leistungsentgelt

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

$$Abgeltung\ des\ Loses\ [EUR] = Bestellung\ [Zugkm] \times Entgelt\ [EUR/Zugkm]$$

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

$$Vertragswert\ [EUR] = \Sigma\ Abgeltungen\ der\ Lose\ [EUR]$$

In Summe wurden im Nah- und Regionalverkehr 58,3 Mio. Zugkm bestellt (2011: 58,4 Mio. Zugkm), dafür wurden EUR 510,5 Mio. aufgewendet (2011: EUR 487,9 Mio.). Im Fernverkehr wurden 12,7 Mio. Zugkm bestellt (2011: 12,8 Mio. Zugkm), dafür wurden EUR 93,1 Mio. aufgewendet (2011: EUR 101,2 Mio.).

Die tatsächliche Auszahlung 2012 betrug EUR 603.876.856,92 (2011: EUR 588.819.562,35).

Im Jahr 2013 werden die bei diesem Auszahlungsbetrag noch offen gebliebenen Forderungen nachverrechnet. Dabei handelt es sich um folgende Positionen:

| Position | Betrag [EUR] |
|--|----------------------------|
| Tatsächlicher Auszahlungsbetrag 2012 ohne QM-Bonus | 603.876.856,92 |
| QM-Bonus 2012 (auf Basis der ursprünglichen Abgeltungsbeträge vor Neuermittlung auf Losebene), ausbezahlt im März 2013 | 5.226.554,20 |
| Noch offene Ausgleichszahlung nach Neukalkulation (Umstellung auf losbezogene Abgeltungsbeträge) | 3.573,43 |
| Noch offene Auszahlung für die Erhöhung des QM-Bonus | 30,92 |
| Noch offener Abzug für SEV, dessen Kosten von der ÖBB-Infrastruktur AG getragen werden | -236.563,00 |
| Zwischensumme Summe der Abgeltungsbeträge 2012 | 608.870.452,47 |
| Abzug Leistungsstörungen und Pönalen (noch offen) | -2.770.492,94 ¹ |
| Summe Nachverrechnung 2012 (noch offen) | -3.003.451,59 |
| Tatsächliche Summe der Auszahlung für 2012 (noch endabzurechnen) | 606.099.959,53 |

Die Summe der Abgeltungsbeträge liegt unter Berücksichtigung des Abzugs für den SEV, der von der ÖBB-Infrastruktur AG bezahlt wird und der in Abzug zu bringen ist, für das Jahr 2012 bei EUR 603.643.867,35 und damit knapp unter der oben genannten maximalen Summe der Abgeltungsbeträge von EUR 603.883.079,32.

Der tatsächliche Auszahlungsbetrag ist aufgrund des QM-Bonus trotz der Abzüge etwas höher.

¹ Der Betrag für den Abzug aufgrund von Leistungsstörungen und Pönalen befindet sich zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch in Abstimmung mit der ÖBB-PV AG.

2.5. Aktualisierung des VDV

2.5.1. Rückwirkende Anpassung

Aufgrund des Berichts der beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat sich ein rückwirkender Anpassungsbedarf einzelner Anlagen zum Verkehrsdienstevertrag ergeben.

Im Zuge der Prüfung einer allfälligen Überkompensation wurde auch die Angemessenheit der Abgeltungsbeträge für den Einsatz von Neufahrzeugen als Ersatz für die älteren Fahrzeugbaureihen Triebwagen ET 4020 und „CRD-Wagen“ evaluiert. Dabei wurde ein Anpassungsbedarf für den Ersatz der Baureihe ET 4020 festgestellt. Die Anlage 4d wurde entsprechend adaptiert und von den Vertragsparteien unterzeichnet.

Ebenso wurde ein Anpassungsbedarf bei der Aufteilung der wesentlichen Kostenkomponenten an den Abgeltungsbeträgen gemäß Anlage 9c identifiziert. Auch die Anlage 9c wurde entsprechend dem Prüfergebnis adaptiert und von den Vertragsparteien unterzeichnet. Beides betrifft den Zeitraum ab Inkrafttreten des Vertrags (ab 2010).

Aufgrund der gegenüber den anderen Aufwandskomponenten höheren Wertsicherung des Anteils für Materialaufwand musste auch die Wertsicherung für das Jahr 2011 nochmals neu unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verteilung des Aufwands berechnet werden. Es hat sich damit für das Jahr 2011 ein um EUR 341.809,72 höherer Abgeltungsbetrag ergeben. Da die Höhe des erzielbaren Qualitätsbonus bzw. –malus als prozentual definierte Größe von der Summe der Abgeltungsbeträge abhängt, hat sich für das Jahr 2011 rückwirkend auch ein um EUR 2.809,96 höherer Qualitätsbonus ergeben. Die damit offene Summe für rückwirkend zu leistende Zahlungen in Höhe von EUR 344.619,68 wurde von der SCHIG mbH im September 2012 beglichen.

Aufgrund der Anpassung der Anteile der Aufwandskomponenten und die damit veränderte Wertsicherung mussten die Preisverzeichnisse für das Jahr 2011 rückwirkend angepasst werden. Betroffen waren die Anlagen 4a (Abgeltungsverzeichnis SPNV) und 4c (Abgeltungsverzeichnis SPFV).

2.5.2. Vertragsaktualisierung

Insbesondere durch Fahrplanänderungen wird auch eine Änderung der als Grundangebot bestellten Leistungen induziert. Damit einher geht ein Anpassungsbedarf bei verschiedenen Anlagen zum VDV.

Für das Jahr 2012 wurden folgende Anlagen adaptiert:

- Anlage 1a (Teilleistungsverzeichnis im SPNV)
- Anlage 1b (Teilleistungsverzeichnis im SPFV)
- Anlage 3a (Leistungsverzeichnis SPNV)
- Anlage 3b (Anzahl der zu leistenden Zugbegleiterfahrstunden im SPNV)
- Anlage 3c (Leistungsverzeichnis SPFV)
- Anlage 4a (Abgeltungsverzeichnis SPNV)
- Anlage 4b (Abgeltungsbetrag Zugbegleitpersonal)
- Anlage 4c (Abgeltungsverzeichnis SPFV)
- Anlage 9a (Bestimmung des Mischsatzes zur Wertsicherung IBE)
- Anlage 10 (Übersicht sonstiger Dienstleistungsverträge)
- Anlage 13 (Qualitätshandbuch)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)
- Anlage 16 (Übergangsbestimmungen)

2.6. Leistungskontrolle

2.6.1. Definition Leistungsstörungen

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

- **Ausgefallene Züge**

Werden Züge nicht in Verkehr gesetzt oder der Zuglauf unterbrochen, sind die betroffenen Züge ausgefallen. Sehr stark verspätete Züge (über dem Schwellenwert von 60 Minuten im SPNV bzw. 120 Minuten im SPFV) gelten ebenfalls als ausgefallen. Ausgefallene Zugleistungen werden nicht abgegolten, wenn mehr als 1,0 % der bestellten Zugkilometer nicht erbracht wurden.

- **Ausgelassene Zughalte**

Wird ein im Fahrplan veröffentlichter bzw. in Anlage 14 zum VDV vereinbarter planmäßiger Zughalt ausgelassen, so gilt der Zug zwischen dem vorherigen und dem nachfolgenden planmäßigen Halt ebenfalls als ausgefallen.
- **Zu frühe Abfahrt**

Fährt ein Zug mehr als 2 Minuten vor der planmäßigen Abfahrtszeit ab, so gilt die Zugfahrt bis zum nachfolgenden planmäßigen Halt wiederum als ausgefallen.
- **Nicht erbrachte Zugbegleiter-Fahrstunden**

Auch der Einsatz von Zugbegleitpersonal ist ein entgeltrelevanter Leistungsbestandteil. Da es auf einzelnen Strecken keine durchgehende Verkaufsinfrastruktur gibt (Fahrscheinautomaten oder Fahrkartenschalter an allen Stationen oder Automaten in den Fahrzeugen), soll das Zugbegleitpersonal im SPNV vorrangig auf diesen Streckenabschnitten eingesetzt werden, um auch die Fahrgeldsicherung zu optimieren. Wird auf diesen Streckenabschnitten bei Qualitätskontrollen kein Zugbegleitpersonal angetroffen, so gilt die Leistung bezüglich des Zugbegleitpersonals als nicht erbracht. Ebenfalls als nicht erbrachte Leistung wird die negative Bewertung der Präsenz des Personals (gemäß den in § 20 im Verkehrsdienstvertrag vereinbarten Pflichten) in den Fahrzeugen bei den Qualitätsprüfungen angerechnet.
- **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 geringerer Qualität erbrachten Leistungen reduziert. Gleiches gilt für überhaupt fehlende Wagen bzw. Triebwagen.
- **Service an Bord**

Wird die vereinbarte Qualität des Bordservices (Bordgastronomie mit Bistro/Speisewagen oder Trolleyservice bzw. Nachtzugservice) nicht angeboten, so wird ein Pauschalbetrag von der Abgeltung abgezogen.

2.6.2. 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.
- Die Sicherstellung der Weiterbeförderung der Reisenden ist im Stadtverkehr auch durch eine Kooperation mit städtischen Verkehrsunternehmen möglich, die Eisenbahnfahrausweise für Ersatzverbindungen anerkennen.

2.6.3. Messung der Leistungsabweichungen

Bei der Erhebung der Leistungsstörungen und Schienenersatzverkehre kommen im Jahr 2012 unterschiedliche Methoden zur Anwendung.

Die ausgefallenen Zugkilometer sowie die Schienenersatzverkehre wurden der SCHIG mbH für das Jahr 2012 von der ÖBB-PV AG gemeldet. Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Meldungen wurde anhand der täglichen Berichte über die Betriebsführung von der ÖBB-Infrastruktur AG sowie eigener Beobachtungen der SCHIG mbH plausibilisiert.

Auch die Messung der Pünktlichkeit erfolgte im Fahrplanjahr 2012 auf Basis der Betriebsführungsstatistik der ÖBB-Infrastruktur AG.

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

Mit Fahrplanwechsel im Dezember 2012 ging die von der SCHIG mbH implementierte Leistungs- und Abrechnungsdatenbank in Betrieb. Im Fahrplanjahr 2013 können damit wesentliche Parameter der Leistungserbringung automatisiert mittels von der ÖBB-Infrastruktur AG zur Verfügung gestellter Betriebsdaten gemessen werden.

2.6.4. Messergebnisse Leistungsabweichungen 2012

Die Leistungsabweichungen für das Jahr 2012 wurden nach den oben beschriebenen Messmethoden ermittelt. Es wurden dabei folgende Leistungsabweichungen identifiziert:

Schienenersatzverkehr

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

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

| | 2012 | 2011 |
|--|------------|------------|
| Bestellte Leistung SPNV [Zugkm] | 58.318.975 | 58.371.204 |
| Davon als SEV über die Fahrplanperiode bestellt [km] | 635.352 | 499.391 |
| Zusätzlich temporär im SEV erbracht [km] | 730.760 | 375.932 |
| Anteil temporärer SEV an bestellter Leistung [%] | 1,3 | 0,6 |
| Bestellte Leistung SPFV [Zugkm] | 12.743.916 | 12.780.194 |
| Davon temporär im SEV erbracht [km] | 46.874 | 4.117 |
| Anteil temporärer SEV an bestellter Leistung [%] | 0,4 | 0,0 |
| Anteil temporärer SEV an bestellter Leistung gesamt [%] | 1,1 | 0,5 |
| Anteil SEV an bestellter Leistung gesamt [%] | 2,0 | 1,2 |

Die Steigerung der Schienenersatzverkehre geht auch auf langfristige Streckensperrungen durch die ÖBB-Infrastruktur AG zurück. Im Berichtsjahr waren mehrere Wochen andauernde Streckensperrungen im Ennstal, auf der Tauern-, Brenner- und Arlbergachse eingerichtet. Einzelne Züge, vor allem Nachtreisezüge, wurden großräumig umgeleitet. Für die Mehrzahl der Zugfahrten wurde ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.

Die Graphik zeigt den Anteil der temporär im Schienenersatzverkehr gefahrenen Leistungen:

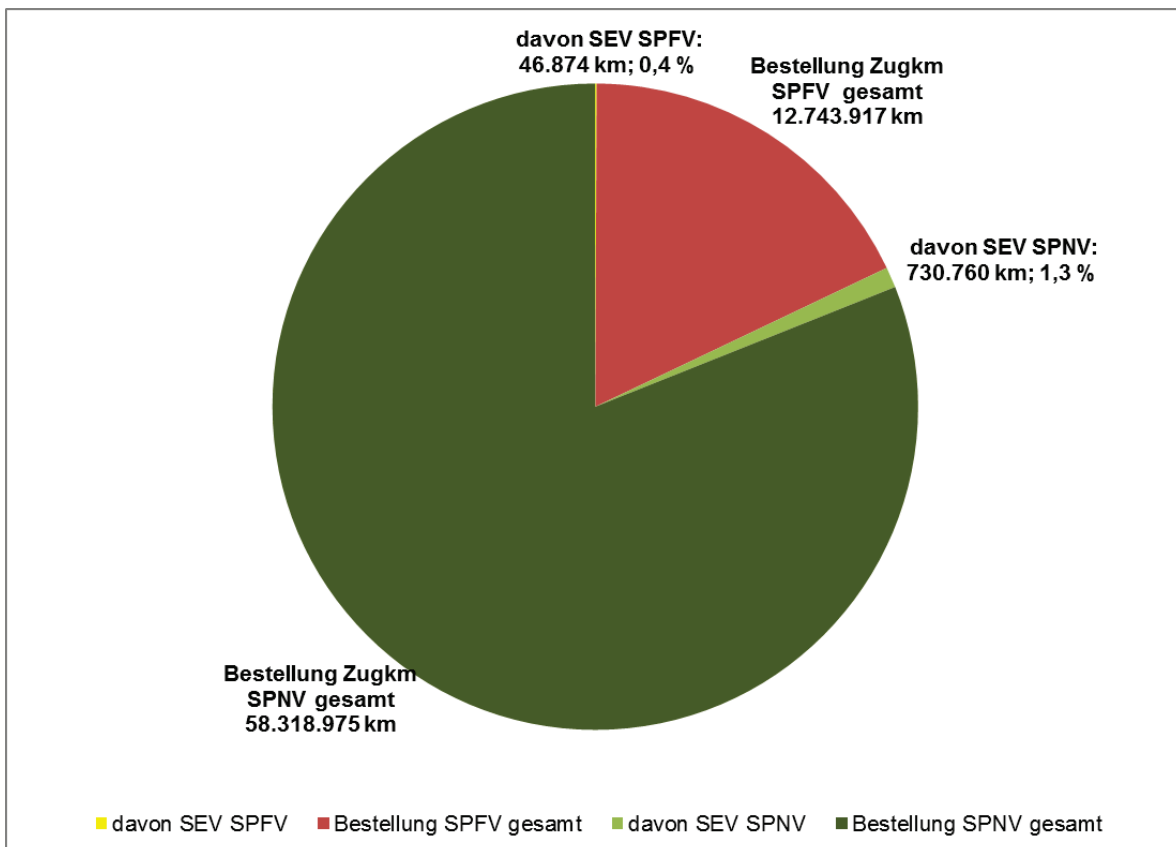


Abbildung 4: Anteil der im SEV erbrachten Leistungen

Ausgefallene Züge

Vom 01.01.2012 bis 31.12.2012 sind 244.225 Zugkilometer ausgefallen. Dies entspricht 0,34 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2012. Im Vorjahr 2011 sind 227.200 Zugkilometer als ausgefallen gewertet worden, das waren 0,32 % der bestellten Leistungen.

Enthalten sind dabei auch aufgrund ausgelassener Halte als ausgefallen gewertete Leistungen. Der Verursacher ist für die Wertung eines Zugausfalls unerheblich. Zu frühe Abfahrten von mehr als 2 Minuten, die gemäß den vertraglichen Regelungen zu einem Ausfall des Zuges bis zum nachfolgenden Halt führen, wurden nicht registriert.

Die Zahl der außerplanmäßig ausgelassenen Halte betrug 61 Halte.

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

Auch die ausgefallenen Zugkm werden graphisch aufbereitet:

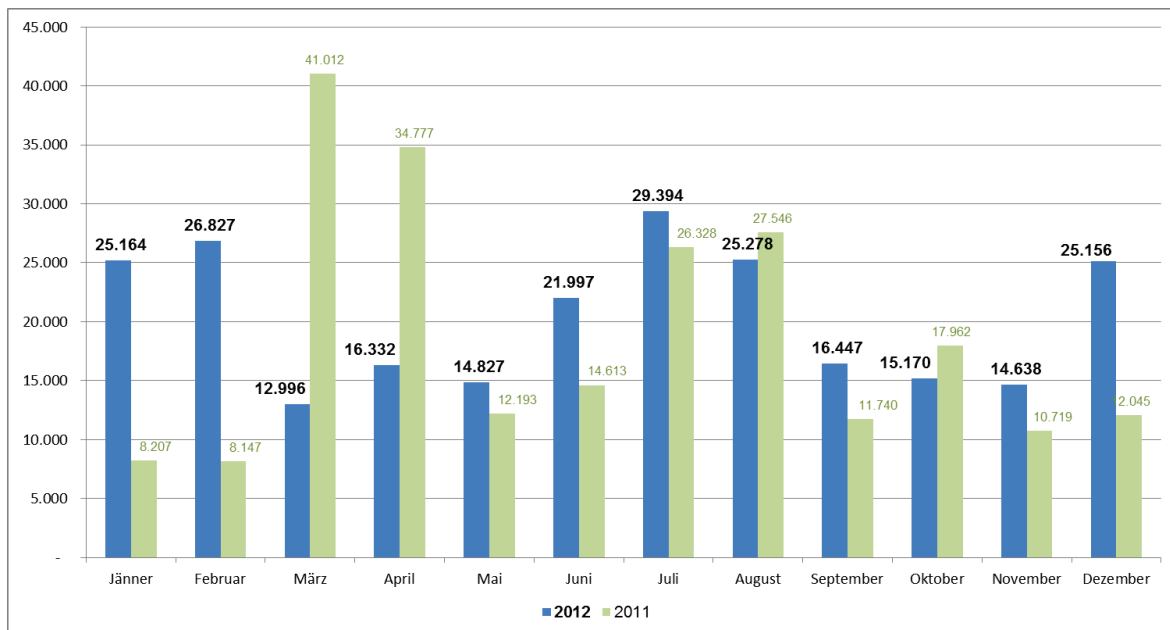


Abbildung 5: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG

Die Summe der ausgefallenen Zugkm teilt sich auf in die aufgrund von großen Verspätungen, Störungen oder aus anderen Gründen ausgefallenen Züge, den ausgelassenen Halten und den zwar ausgefallenen, aber im Stadtverkehr als vertragskonform gewerteten Zugkm:

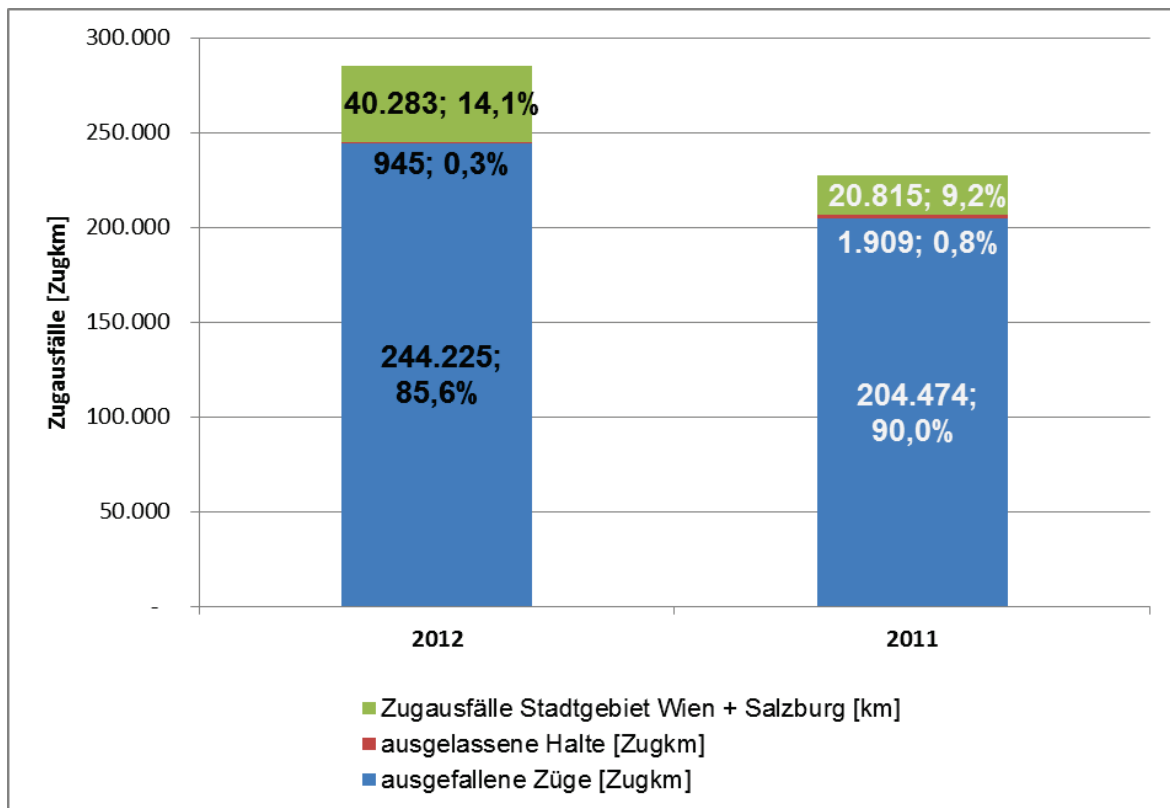


Abbildung 6: Ausgefallene Zugkm

Nicht erbrachte Zugbegleiter-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurden insgesamt 2,9 % der geprüften Zugbegleiter-Fahrstunden als nicht erbracht gewertet. Bezogen auf die tatsächlich erbrachten Fahrstunden im Umfang von 500.193 Stunden werden 14.508,2 Stunden als nicht erbracht gewertet.

Abweichende Zugbildung

Bei den Stichproben zur Messung der objektiven Qualitätsparameter wurden 2012 insgesamt 23 Abweichungen der Zugbildung (Fahrzeuge mit geringerem Qualitätsniveau oder geringerer Sitzplatzanzahl bzw. fehlende (Trieb-) Wagen) registriert. Dies entspricht einem Anteil von 6,57 % abweichende Zugbildungen bezogen auf die Zahl der Stichproben.

Im Grundangebot sind über das Gesamtjahr 1.113.300 Zugfahrten bestellt. Die Abweichungsquote bedeutet übertragen auf die Gesamtzahl der bestellten Zugfahrten eine Abweichung bei 73.160 Zügen.

Abweichungen beim Bordservice

Bei den bestellten Fernverkehrszügen ist das Bordservice ebenfalls Vertragsbestandteil. Das Bordservice im Tagesreiseverkehr wird – soweit vorgesehen – entweder mittels mobi-

lem Trolley mit Bedienung am Sitzplatz oder im Speisewagen bzw. Bordbistro angeboten. In Nachtzügen müssen die vorgesehenen Schlaf- und Liegewagen mit entsprechender Ausstattung den Reisenden zur Verfügung stehen.

Im Rahmen von stichprobenartigen Prüfungen werden die nicht vertragskonform erbrachten Serviceleistungen festgestellt. Als nicht vertragskonform gelten jedenfalls nicht erbrachte Serviceleistungen, wenn z. B. der Speisewagen nicht vorhanden ist oder wenn kein Speise- oder Getränkeverkauf stattfindet. Im Jahr 2012 wurden dabei insgesamt sechs Ausfälle registriert, um einen mehr als 2011. Dies entspricht einer Quote von 18,75 %. Bezogen auf 35.100 Zugfahrten pro Jahr mit Bordservice kam es im Gesamtjahr zu Abweichungen bei 6581 Zugfahrten im SPFV.²

2.6.5. Summe der Zugfahrten mit Abweichungen vom Regelfall

Im Grundangebot sind rund 1.113.300 Zugfahrten pro Jahr bestellt. Bei zahlreichen Zugfahrten ist es zu Abweichungen vom Regelbetrieb gekommen, die Auswirkungen auf die Fahrgäste haben. Die Zahl der Abweichungen inklusive der hochgerechneten Abweichungen wird hier zusammenfassend dargestellt:

| Abweichung | Anteil von Grundgesamtheit | Zahl Züge |
|--|----------------------------|----------------|
| Zugausfall | 0,34 % | 3.825 |
| Verspätung (> 5 Minuten) | 3,51 % | 39.065 |
| Schienenersatzverkehr | 2,00 % | 22.266 |
| Abweichende Zugbildung | 6,57 % | 73.160 |
| Fehlendes Bordservice | 18,75 % | 6.581 |
| Zahl der Zugfahrten Grundangebot mit Abweichungen vom Regelfall | 13,02 % | 144.897 |

Bei insgesamt **13,0 %** aller Zugfahrten des Grundangebots kam es 2012 zu **fahrgastrelevanten Abweichungen** vom Regelbetrieb.

Dabei wurden folgende Abzugsbeträge auf Grundlage der Vereinbarungen im VDV von der SCHIG mbH ermittelt:

² Die Zahl der als nicht erbracht gewerteten Stunden wurde von der SCHIG mbH gemäß VDV Anlage 3b ermittelt und ist zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch abzustimmen.

| Abweichung | Abzugsbetrag 2012 [EUR] | Abzugsbetrag 2011 [EUR] | Änderung | |
|---|----------------------------|----------------------------|---------------------|----------------|
| | | | absolut [EUR] | relativ [%] |
| Summe Abzugsbetrag aufgrund von Leis- tungsstörungen | 2.770.492,94 | 354.459,68 | 2.416.033,26 | 682 |

Die erhebliche Steigerung des Abzugsbetrags ist vor allem auf eine Hochrechnung der bei den Qualitätskontrollen festgestellten nicht erbrachten Zugbegleiter-Fahrstunden und der als ausgefallen gewerteten Leistungen bei der Bordgastronomie auf Basis einer relativ geringen Stichprobenzahl zurückzuführen. Für das Jahr 2013 wurde hier eine Erhöhung der Stichprobenzahl vereinbart, um auf ein nach statistischen Gesichtspunkten hinreichend gut abgesichertes Ergebnis zu kommen.

2.6.6. Unterbeauftragung

Eine Unterbeauftragung (zur Erbringung von bei der ÖBB-PV AG beauftragten Leistungen durch einen Subauftragnehmer) ist gemäß § 14 nur nach vorheriger schriftlicher Zustimmung durch die SCHIG mbH möglich. Diese ist zu erteilen, wenn dem Auftraggeber keine negativen finanziellen Konsequenzen entstehen oder sonstige schwerwiegende Gründe dem entgegen stehen.

Es dürfen jedoch nicht mehr als 10 % der gesamten Auftragsleistung an einen Subunternehmer vergeben werden.

Für das Berichtsjahr 2012 wurde keine Vereinbarung über eine Unterbeauftragung für einzelne oder die gesamte Leistung abgeschlossen.

2.7. Qualitätsmanagement

2.7.1. Qualitätsmessung

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

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

Daneben wurden wie auch im Vorjahr Stichproben gezogen, bei denen geschultes Personal Zugfahrten auf die Einhaltung der Qualitätsstandards hin geprüft hat. Gezogen wurden gemäß vertraglicher Vereinbarung 350 Stichproben im Gesamtjahr. Diese Anzahl stellt eine repräsentative Stichprobenmenge für die Gesamtheit der als Grundangebot bestellten Zugfahrten sicher.

Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, werden von der SCHIG mbH ausgewählt. Dabei wird die Anzahl der bestellten Züge in den einzelnen Regionen bzw. im Nah- und Fernverkehr berücksichtigt. Die meisten Züge sind in der Ostregion bestellt, daher werden hier auch die meisten Stichproben gezogen. Im SPNV wurden über alle Regionen hinweg 317 Stichproben gezogen, im SPFV 33 Stichproben. Die genaue Verteilung ist im Anhang ersichtlich. Jede geprüfte Zugfahrt gilt als eine Stichprobe. Die Ergebnisse werden in einem Formular festgehalten. Bei lokbespannten Zügen wird für jeden Waggon ein eigenes Formular ausgefüllt. Im Jahr 2012 wurden somit 991 Formulare verarbeitet.

Die ÖBB-PV AG hat die Prüfungen durch eigenes Personal begleitet. Dazu wurde von der SCHIG mbH im Vorfeld das Datum, Treffpunkt und die Dauer der Prüftätigkeit übermittelt.

Rückschlüsse auf die an dem jeweiligen Tag geprüfte Stichprobe sind dabei aber nicht möglich.

Für die jeweiligen Parameter sind Zielwerte definiert, die das erwartete Qualitätsniveau vorgeben. Um geringfügige Schwankungen auszugleichen, sind im Bereich um den Zielwert „Toleranzgrenzen“ vorgesehen. Wenn der gemessene Wert für den jeweiligen Qualitätsparameter innerhalb der Toleranzgrenzen liegt, gilt der Zielwert als erreicht.

Um einen Anreiz zur Steigerung des Qualitätsniveaus zu setzen, ist mit dem Qualitätsmanagement ein Bonus-/Malus-System implementiert. Bei schlechter Qualität wird ein Malus in Abzug gebracht. Sind die Qualitätsziele übererfüllt worden, wird ein zusätzlicher Bonus ausbezahlt. Dabei sind jene Parameter stärker gewichtet, die auch aus Sicht der Fahrgäste von größerer Bedeutung sind. Die nachfolgenden Graphiken zeigen die Gewichtung:

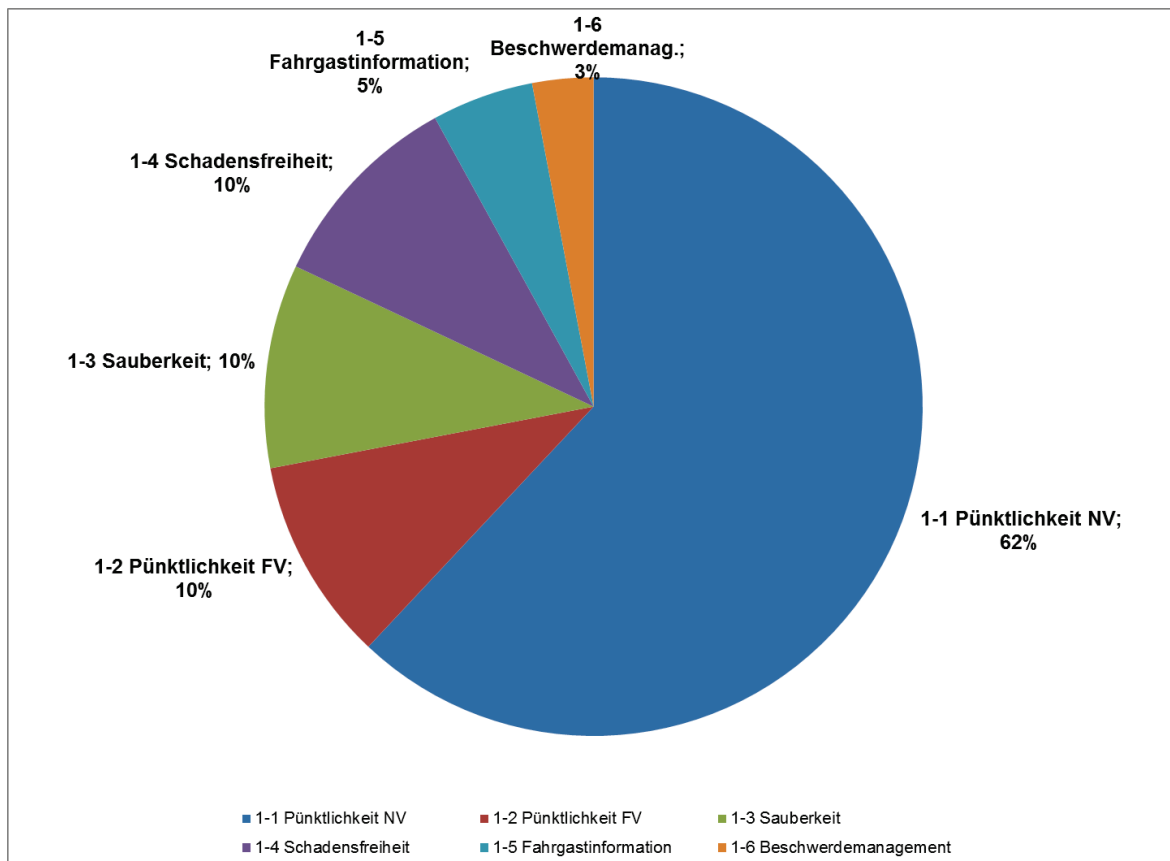


Abbildung 7: Gewichtung der objektiven Qualitätsparameter

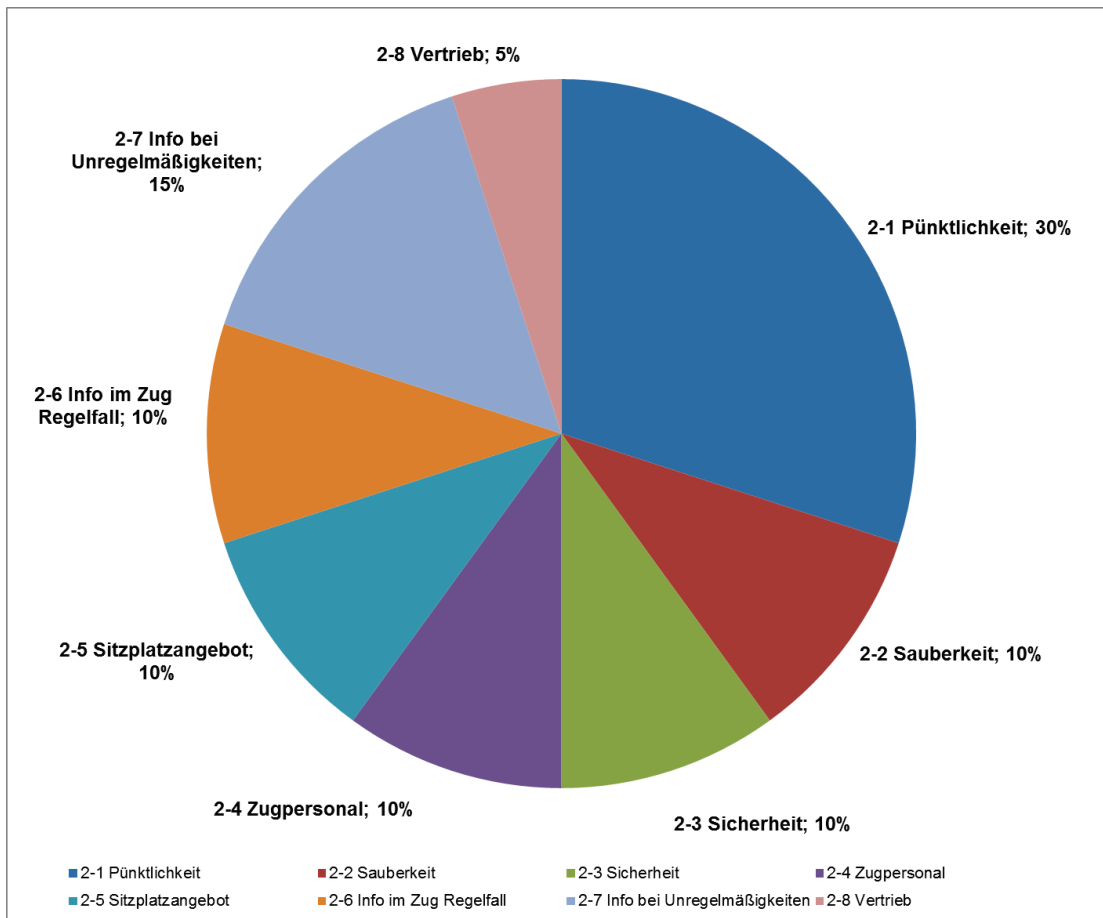


Abbildung 8: Gewichtung der subjektiven Qualitätsparameter

2.7.2. Objektive Qualitätsparameter Zielwerte und Ergebnisse

Die Qualität der erbrachten Leistungen wird anhand folgender Parameter objektiv gemessen, wobei die folgenden Zielwerte vereinbart sind:

| Parameter | Gewichtung | Zielwert | Toleranzfeld | |
|------------------------------------|------------|----------|--------------|------------|
| | | | Untergrenze | Obergrenze |
| 1-1 Pünktlichkeit (Nahverkehr) | 62,0 % | 95,0 % | 90,0 % | 100,0 % |
| 1-2 Pünktlichkeit (Fernverkehr) | 10,0 % | 80,0 % | 75,0 % | 95,0 % |
| 1-3 Sauberkeit | 10,0 % | 92,0 % | 85,0 % | 99,0 % |
| 1-4 Schadensfreiheit | 10,0 % | 94,0 % | 88,0 % | 100,0 % |
| 1-5 Fahrgastinformation | 5,0 % | 94,0 % | 88,0 % | 100,0 % |
| 1-6 Beschwerdemanagement | 3,0 % | 92,0 % | 85,0 % | 99,0 % |

Die **Pünktlichkeit** wurde im Berichtsjahr noch anhand der Pünktlichkeitsstatistik der ÖBB-Infrastruktur AG gemessen, inzwischen erfolgt dies vollautomatisch mittels Datenbank für die bestellten Leistungen durch die SCHIG mbH. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen.

Der Pünktlichkeitsgrad hat sich über das Jahr hinweg folgendermaßen entwickelt:

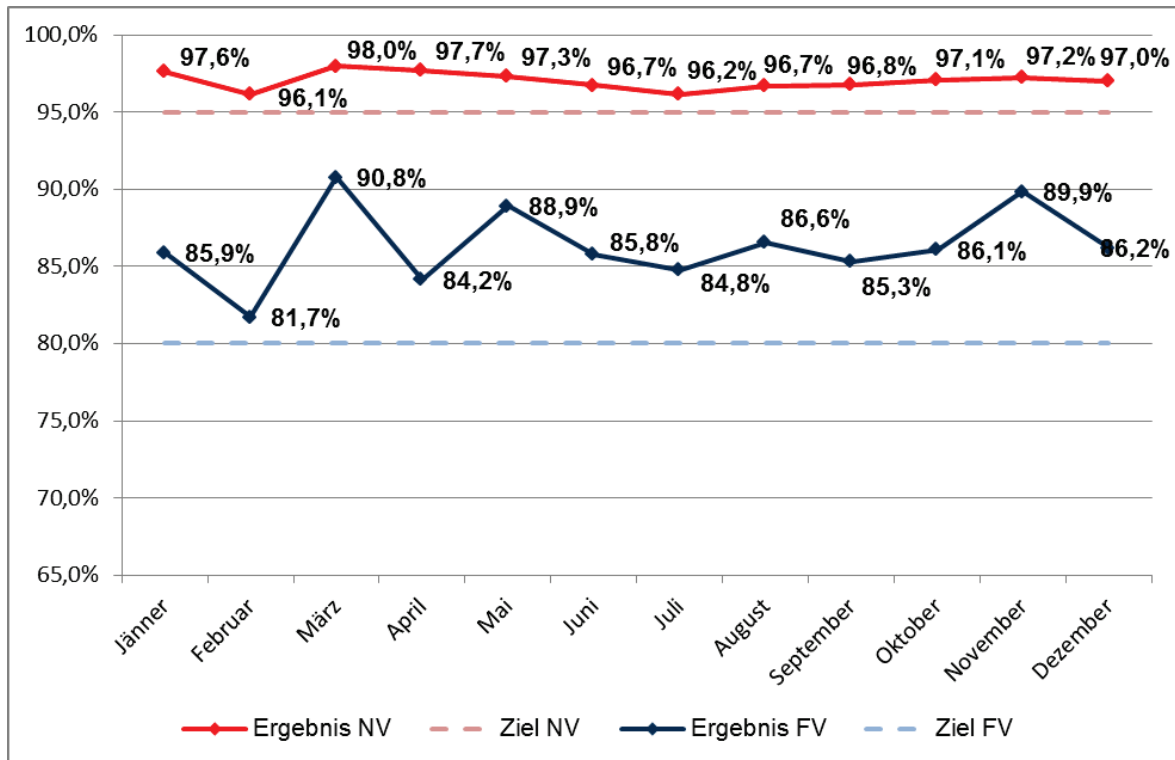


Abbildung 9: Entwicklung der Pünktlichkeit 2012

Im Vergleich mit dem Vorjahr ist die Pünktlichkeit im SPFV etwas zurückgegangen (angegeben sind nunmehr die Jahresergebnisse):

| | 2012 | 2011 | Abweichung |
|---------------------------|--------|--------|------------|
| Pünktlichkeit Nahverkehr | 97,0 % | 97,0 % | 0,0 % |
| Pünktlichkeit Fernverkehr | 86,2 % | 87,0 % | -0,8 % |

Die Parameter **Sauberkeit, Schadensfreiheit und Fahrgastinformation** werden mittels Stichprobenkontrollen durch geschultes Personal während der Zugfahrten erhoben. Für eine hinreichende Repräsentativität werden pro Jahr 350 Stichproben gezogen (eine Zugfahrt entspricht dabei einer Stichprobe; dabei wird jeder im Zugverband vorhandene Wagon bzw. Triebwagen mit einem Prüfformular bewertet) und dabei rund

1.000 Prüfformulare verarbeitet. Die Verteilung der Stichproben, sowohl in geographischer Hinsicht, als auch bezogen auf die Produkte (Zuggattungen), richtet sich nach der Verteilung der Fahrten in der Grundgesamtheit für die Stichprobenziehung. Die Grundgesamtheit besteht aus allen Zügen des Nah- und Regionalverkehrs und allen gemeinschaftlich bestellten Zügen des Fernverkehrs.

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

Bei den Ergebnissen zeigt sich, dass mehrfach Ergebnisse erzielt wurden, die weitgehend der Zielvereinbarung entsprechen.

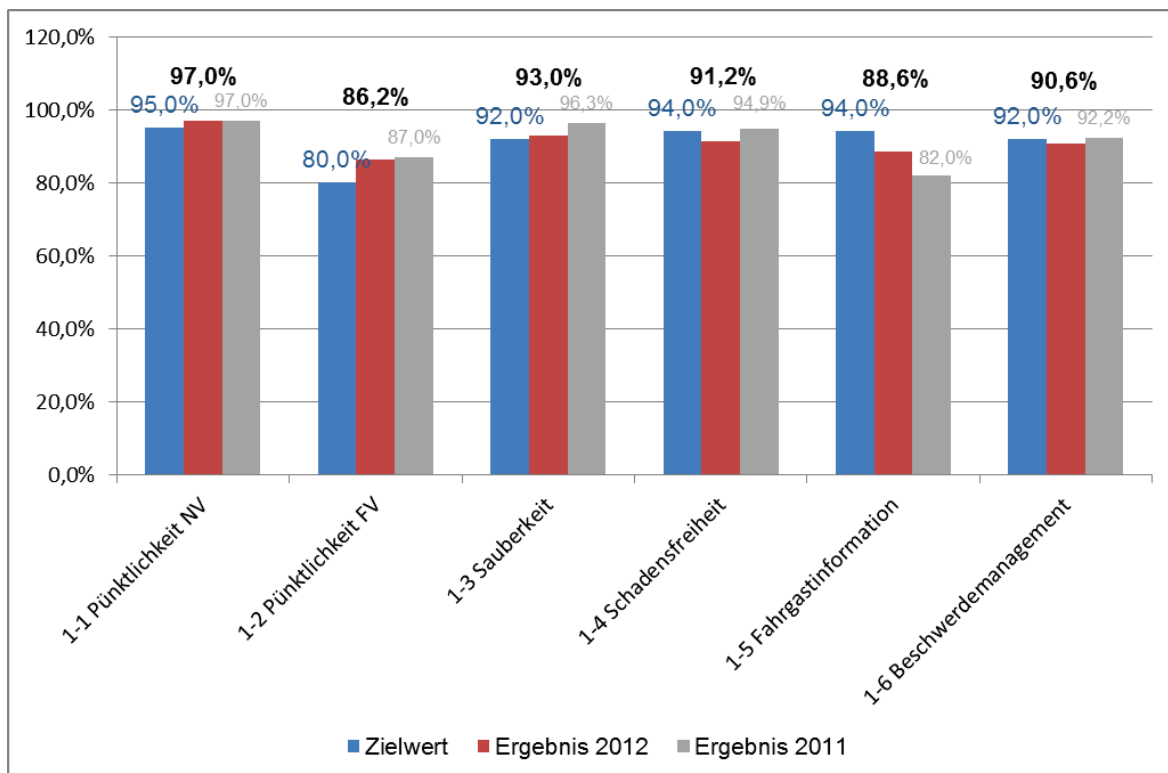


Abbildung 10: Zielwerte und Zielerreichung objektive Qualitätsparameter

Vertraglich ist vorgesehen, nach dem Jahr 2012 die Zielwerte zu evaluieren. Es ist vorgesehen, diese ab 2013 neu festzusetzen.

2.7.3. Subjektive Qualitätsparameter Zielwerte und Messergebnisse

Neben den objektiv gemessenen Qualitätsparametern wird der Eindruck der Fahrgäste systematisch durch ein unabhängiges Institut im Rahmen des „VCÖ Bahntest“ abgefragt. Dazu werden einmal jährlich Reisende mittels standardisierten Fragebogens zu ihren Wahrnehmungen vor, während und nach der Zugfahrt befragt. Als Stichprobe werden dabei zahlreiche Kunden in Zügen zufällig ausgewählt und gebeten, den Fragebogen auszufüllen. Im Jahr 2012 nahmen rund 12.000 Kunden am Bahntest teil.

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

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

| Parameter | Gewichtung | Akzeptanzwert | Toleranzfeld | |
|---|------------|---------------|--------------|------------|
| | | | Untergrenze | Obergrenze |
| 2-1 Pünktlichkeit | 30,0 % | 2,5 | 2,7 | 2,3 |
| 2-2 Sauberkeit der Züge | 10,0 % | 2,5 | 2,7 | 2,3 |
| 2-3 Sicherheit im Zug | 10,0 % | 2,5 | 2,7 | 2,3 |
| 2-4 Zugpersonal | 10,0 % | 2,5 | 2,7 | 2,3 |
| 2-5 Sitzplatzangebot | 10,0 % | 2,5 | 2,7 | 2,3 |
| 2-6 Information im Zug (Regelfall) | 10,0 % | 2,5 | 2,7 | 2,3 |
| 2-7 Information im Zug bei Unregelmäßigkeiten/Störungen | 15,0 % | 2,5 | 2,7 | 2,3 |
| 2-8 Vertrieb | 5,0 % | 2,5 | 2,7 | 2,3 |

Bei den Ergebnissen der Qualitätsmessung für das Jahr 2012 zeigt sich, dass auch im Berichtsjahr (wie schon 2011) bei allen Parametern bessere Ergebnisse erzielt wurden, als

hinsichtlich der Zielwerte vorgegeben. In einigen Fällen haben die Fahrgäste die von Ihnen wahrgenommene Qualität sogar deutlich besser beurteilt, als als Zielwert vereinbart ist.

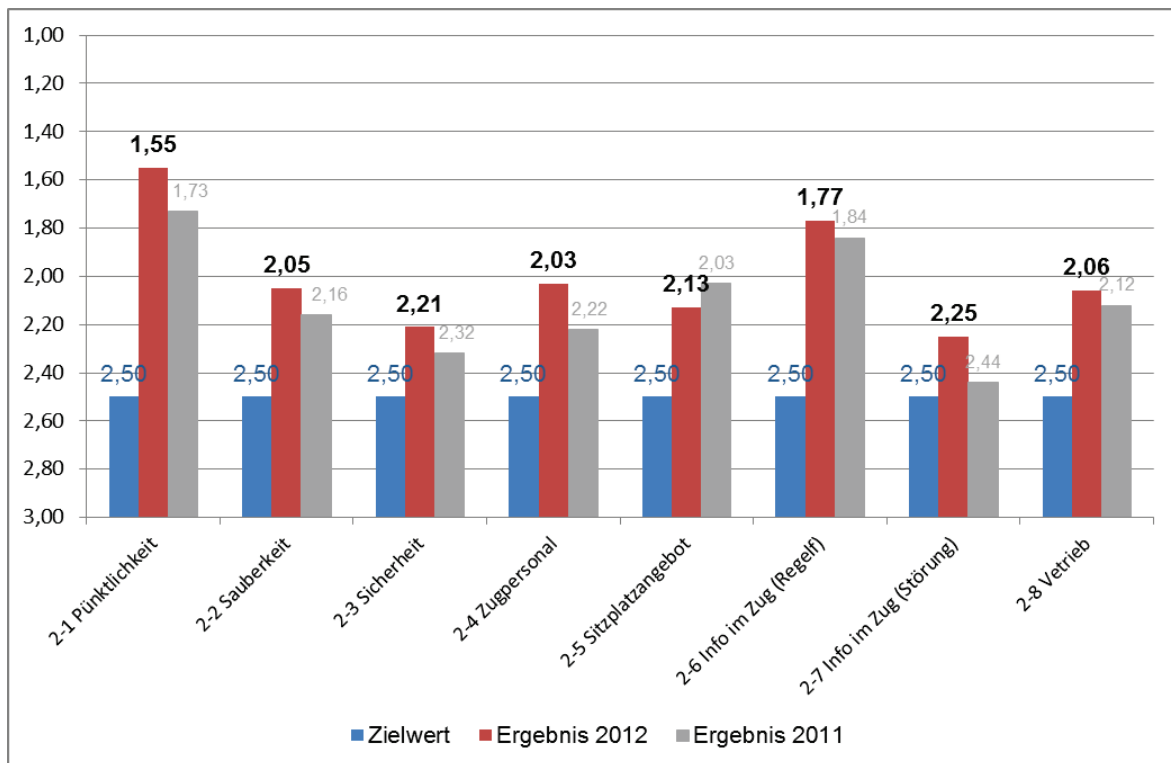


Abbildung 11: Zielwerte und Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter

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

Die **Pünktlichkeit** konnte auf einem insgesamt hohen Niveau gehalten werden, wenngleich eine leichte Verschlechterung im SPFV gegenüber dem Vorjahr 2011 gemessen wurde. Die dennoch gestiegene Kundenzufriedenheit kann damit zusammenhängen, dass möglicherweise die stark frequentierten Züge pünktlicher unterwegs gewesen sind oder auch Anschlüsse besser erreicht wurden.

Bei der **Sauberkeit** ist gegenüber dem Ergebnis 2011 ein Rückgang bei den Messergebnissen zu verzeichnen, während auch bei diesem Parameter die Fahrgäste eine bessere Bewertung vergeben haben.

Der Zielwert bei der **Schadensfreiheit** der Fahrzeuge wurde im Jahr 2012 geringfügig verfehlt, gegenüber dem Jahr 2011 ist ein deutlicher Rückgang festzustellen.

Nach einem schlechten Ergebnis beim Parameter **Fahrgastinformation** 2011 wurden offenbar Maßnahmen zur Verbesserung ergriffen, die im Berichtsjahr zu einem deutlich

positiveren Ergebnis geführt haben. Sowohl bei der objektiven Messung, als auch der subjektiven Befragung ist eine Verbesserung gegenüber dem Ergebnis 2011 erzielt worden.

Ebenfalls eine deutliche Verbesserung ergibt sich für das Berichtsjahr beim Parameter **Zugpersonal**.

Das **Sitzplatzangebot** wurde von den Kunden kritischer beurteilt, dies kann mit einer höheren Nachfrage, insbesondere in der Ostregion nach Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien und damit einhergehenden Zuwächsen bei der Fahrgastzahl, zusammenhängen.

Für die Vertragslaufzeit ab 2013 ist eine Evaluierung der Zielwerte im Qualitätsmanagement vertraglich vorgesehen.

2.7.4. Bonus-/Malus-System

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

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 3,0 % des Vertragswerts. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Da die Summe aller Bonusbeträge größer ist als der Malusbetrag, konnte die ÖBB-PV AG für das Jahr 2012 eine Bonuszahlung lukrieren.

Die Ergebnisse der Bonus-/Malus-Ermittlung zeigen die nachfolgenden Graphiken:

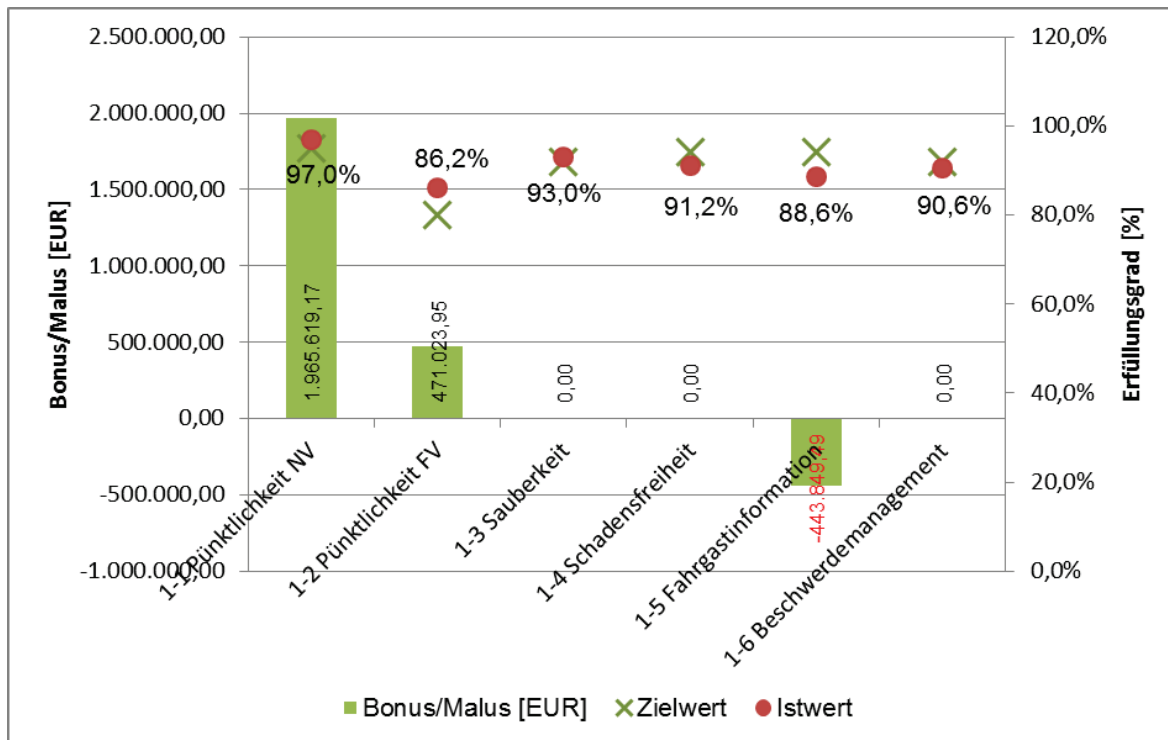


Abbildung 12: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter und Qualitätsbonus/-malus

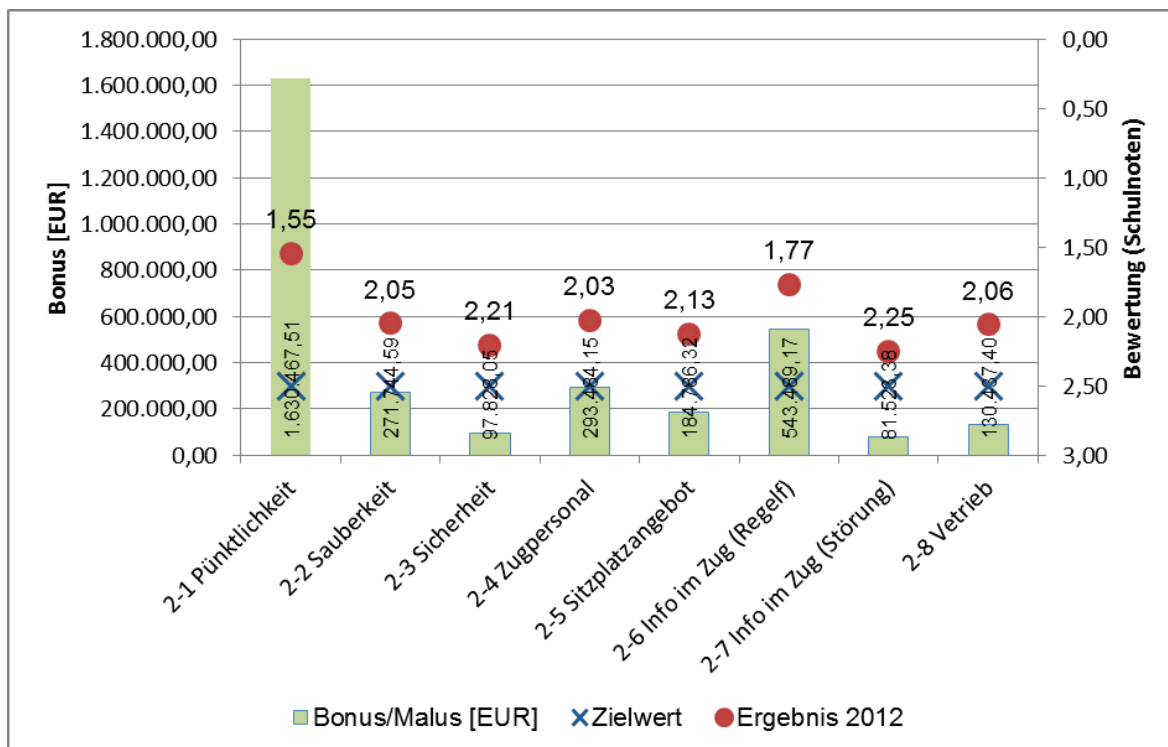


Abbildung 13: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter und Qualitätsbonus

In Summe konnte die ÖBB-PV AG aufgrund der guten Ergebnisse bei der Qualitätsmessung einen Bonus in Höhe von EUR 5.226.554,20 lukrieren. Dieser setzt sich zusammen aus einem Bonus in Höhe von EUR 1.992.793,63 für die objektiven Qualitätsparameter und EUR 3.233.760,57 für die subjektiven Qualitätsparameter. Der erzielte Bonus entspricht einer Ausschöpfung von 29 % des maximal erzielbaren Bonusbetrags.

Im Vorjahr betrug der ausbezahlte Qualitätsbonus EUR 4,6 Mio. (was 26 % des maximal möglichen Bonusbetrags entsprach).

2.7.5. Weitere Qualitätsparameter

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

Gemessen wird die Kundenzufriedenheit mit folgenden Parametern:

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

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

Im Jahr 2012 führte die Kundenbewertung zu folgenden Ergebnissen:

| Parameter | Befragungsergebnis 2012 | Befragungsergebnis 2011 | Veränderung [%] |
|-------------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------|
| Sauberkeit der Bahnhöfe | 2,14 | 2,16 | 1 |
| Schadensfreiheit der Bahnhöfe | 1,94 | 2,07 | 6 |
| Sicherheit am Bahnhof | 2,02 | 2,09 | 3 |
| Ausstattung der Bahnhöfe | 2,96 | 2,86 | -3 |

2.7.6. Arbeitsgruppe Qualität

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

Es wurden im Wesentlichen folgende Themenstellungen behandelt:

- Ergebnisse des Qualitätsmanagements für 2011
- Fahrgastinformation, insbesondere im Störfall
- Schienenersatzverkehre
- Zugbegleiter
- Leistungs- und Abrechnungsdatenbank

Die ÖBB-PV AG hat aufgrund der Besprechungen den Prozess für die Fahrgastinformation im Störfall zu prüfen und zu verbessern. Auch bei der Zugbetafelung, die oftmals negativ bewertet worden war, wurden Verbesserungen zugesagt. Ebenfalls verbessert wurde die Wegeleitung bzw. Fahrgastinformation bei Schienenersatzverkehren. Die SCHIG mbH hatte hier nach mehreren Stichproben mit Prüfungen von Schienenersatzverkehrsleistungen angeregt, eine „Best-Practise-Analyse“ durchzuführen und die Erkenntnisse aus dem Schienenersatzverkehr am Brenner auf andere Regionen zu übertragen.

Aufgrund der Erkenntnisse aus den Prüfungen wurde die Anforderung an die Ausstattung der im Schienenersatzverkehr eingesetzten Autobusse präziser festgelegt.

Zugbegleiterpräsenz ist ein Bestandteil der bestellten Leistungen. Die Präsenz von Zugbegleitern wird im Rahmen der Stichproben für das Qualitätsmanagement dokumentiert. Das Verfahren wurde in der Arbeitsgruppe Qualität festgelegt.

2.7.7. Entwicklung der Fahrgastzahlen ÖBB-PV AG

Das Grundangebot bildet eine tragende Säule des Schienenpersonenverkehrs in Österreich. Als Grundangebot werden rund 75 % aller Zugkm in Österreich bestellt. Es gibt außer dem Grundangebot noch weitere von Dritten bestellte gemeinwirtschaftliche Leistungen. Diese Leistungen bilden zusammen das Mobilitätsangebot für die Fahrgäste im gemeinwirtschaftlichen Schienenverkehr.

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

| | Fahrgastzahl 2012 [absolut] | Fahrgastzahl 2011 [absolut] | Veränderung [%] |
|---|--|--|----------------------------|
| Nahverkehr | | | |
| Ostregion | 124.895.171 | 113.205.413 | +10,3 |
| Oberösterreich | 27.152.671 | 16.588.508 | +3,4 |
| Salzburg | 6.723.753 | 6.621.565 | 1,5 |
| Tirol | 13.393.992 | 13.470.510 | -0,6 |
| Vorarlberg | 10.311.405 | 9.465.781 | +8,9 |
| Kärnten | 6.600.076 | 5.561.610 | +16,8 |
| Steiermark | 11.249.592 | 10.344.784 | +8,8 |
| Summe SPNV | 190.326.661 | 175.348.172 | +8,5 |
| Fernverkehr | | | |
| Los FV-A Südbahn Wien – Graz | 2.609.647 | 2.487.422 | +4,9 |
| Los FV-B Südbahn Wien – Villach – Lienz | 2.973.384 | 2.861.018 | +3,9 |
| Los FV-C Inneralpin | 1.449.239 | 1.265.283 | +14,5 |
| FV-D Tauern | 1.638.493 | 1.527.593 | +7,3 |
| FV-E Westbahn IC Salzburg - Innsbruck – Lindau | 2.212.893 | 2.201.187 | +0,5 |
| FV-F Westbahn RJ Salzburg - Innsbruck – Lindau/Buchs (SG) | 5.383.612 | 5.103.633 | +5,5 |
| Summe SPFV | 16.267.269 | 15.446.137 | +5,3 |
| Summe gemeinwirtschaftlicher Schienenpersonenverkehr | 206.593.930 | 190.794.310 | +8,3 |

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

| | Personenkm 2012 [absolut] | Personenkm 2011 [absolut] | Veränderung [%] |
|---|--|--|----------------------------|
| Nahverkehr | | | |
| Ostregion | 2.667.124.210 | 2.755.890.557 | -3,2 |
| Oberösterreich | 530.641.694 | 545.405.150 | -2,7 |
| Salzburg | 219.497.277 | 217.503.070 | +0,9 |
| Tirol | 563.467.156 | 563.467.217 | +/- 0,0 |
| Vorarlberg | 213.100.355 | 204.159.888 | +4,4 |
| Kärnten | 212.267.428 | 197.834.566 | +7,3 |
| Steiermark | 349.037.498 | 335.904.856 | +3,9 |
| Summe SPNV | 4.755.135.618 | 4.820.165.304 | -1,4 |
| Fernverkehr | | | |
| Los FV-A Südbahn Wien – Graz | 417.543.497 | 397.987.569 | +4,9 |
| Los FV-B Südbahn Wien – Villach – Lienz | 475.741.518 | 457.762.833 | +3,9 |
| Los FV-C Inneralpin | 231.878.237 | 202.445.335 | +14,5 |
| FV-D Tauern | 262.158.953 | 244.414.907 | 7,3 |
| FV-E Westbahn IC Salzburg - Innsbruck – Lindau | 354.062.910 | 352.189.991 | +0,5 |
| FV-F Westbahn RJ Salzburg - Innsbruck – Lindau/Buchs (SG) | 861.377.990 | 816.581.358 | +5,5 |
| Summe SPFV | 2.602.763.105 | 2.471.381.993 | +5,3 |
| Summe gemeinwirtschaftlicher Schienenpersonenverkehr | 7.357.898.723 | 7.291.547.297 | +0,9 |

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

3. VDV PRIVATBAHNEN

3.1. Allgemeines

Neben dem Verkehrsdienstevertrag mit der ÖBB-PV AG wurden entsprechende Verträge im Jahr 2011 mit folgenden Privatbahnen abgeschlossen:

- Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH, St. Pölten
- Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt., H-Sopron
- Salzburg AG, Salzburger Lokalbahn, Salzburg
- Salzburg AG, Pinzgauer Lokalbahn, Salzburg
- Zillertaler Verkehrsbetriebe AG, Jenbach
- Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH, Innsbruck
- Montafonerbahn AG, Schruns

Im Laufe des Jahres 2012 wurden seitens der SCHIG mbH mit folgenden Privatbahnen entsprechende Verkehrsdiensteverträge abgeschlossen:

- Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H., Gmunden
- Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, Wien
- Steiermärkische Landesbahnen, Graz
- Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH, Graz

Die Verkehrsdiensteverträge mit den jeweiligen Privatbahnen wurden seitens der SCHIG mbH mit Gültigkeit ab 01.01.2011 abgeschlossen. Die Verträge sind befristet mit Ablauf des 31.12.2020.

3.1.1. Aktualisierung der VDV

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

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

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

Insbesondere aufgrund von Fahrplanänderungen ist die Leistungsbestellung daher für das jeweilige Vertragsjahr anzupassen. In den folgenden Kapiteln werden gesondert je Privatbahn die im Rahmen der Anpassung der Vertragsinhalte für das Jahr 2012 ausgetauschten Anlagen aufgelistet.

3.1.2. Wertsicherung

Die Verkehrsdiensteverträge mit den Privatbahnen sehen in § 7 Abs 4 eine Wertsicherung der Abgeltungsbeträge vor. Die Wertsicherung beruht auf einer jährlichen Erhöhung der wesentlichen im Abgeltungsbetrag enthaltenen Aufwandskomponenten in Prozent. Der prozentuale Anteil dieser Aufwandskomponenten ist in Anlage 9b zu den Verkehrsdiensteverträgen geregelt.

Durch die mit 01.01.2012 erfolgte Wertsicherung gem. § 7 Abs 4 ergibt sich bei den Privatbahnen eine Verschiebung der in Anlage 9b gewichteten Aufwandsteile für das Jahr 2012.

Laut § 7 Abs 4 wird jener nachgewiesene Anteil des Aufwands gemäß § 7 Abs 1 Z 1, der für Leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG laut § 58 Abs 1 Eisenbahngesetz 1957 idgF anfällt, gemäß den Anteilen der Produktgruppen – veröffentlicht im Produktkatalog der ÖBB-Infrastruktur AG – entsprechend der tatsächlichen Änderung der Höhe des IBE angepasst. Unter Berufung auf diese vertragliche Regelung ergeben sich bei der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. sowie bei der Montafonerbahn AG differenzierte Verschiebungen der in Anlage 9b gewichteten Aufwandsteile für das Jahr 2012.

Die Anpassung der Abgeltungsbeträge im Zuge der Wertsicherung zum 01.01.2013 erfolgt auf Basis der für das Jahr 2012 gewichteten Aufwandsanteile.

3.1.3. Prüfung der Überkompensation

Gemäß den Vorschriften der VO (EG) 1370/2007 darf es zu keiner sogenannten „Überkompensation“ kommen. Diese allgemein gehaltene Vorschrift wird in den Verkehrsdiensverträgen zwischen SCHIG mbH und den PB weiter präzisiert, indem die Überkompensation genau definiert wird.

Im Jahr 2012 bzw. zum Jahresanfang 2013 wurden die Berichte der seitens der Privatbahnen beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften über die Prüfung der Überkompensation für das Jahr 2011 gemäß § 10 Abs 3 vorgelegt.

Inhalt der Prüfungen war:

- ob eine Übertragung (verbotene Quersubvention) des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV im Jahr 2011 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU unterblieben ist und
- welche nach den Bestimmungen des VDV (v.a. §§ 7 und 10 VDV sowie Anlage 5 und Anlage 6a VDV) zu errechnende Rendite im Jahre 2011 mit der beauftragten

Leistung unter Berücksichtigung des von der SCHIG mbH hierfür entrichteten Abgeltungsbetrags erzielt wurde.

Die SCHIG mbH bestellt im Auftrag des Bundes das Grundangebot gemäß ÖPNRV-G 1999. Neben der vom Bund finanzierten Bestellung des Grundangebots gibt es noch weitere Bestellungen der Länder. Die Prüfung der Überkompensation erfolgt gem. § 10 Abs 1 für die gesamte gemeinwirtschaftliche Verpflichtung des EVU. Die Verkehrsdienserverträge zwischen den Privatbahnen und der SCHIG mbH wurden unter der Prämisse abgeschlossen, dass die darin beauftragten Schienenpersonenverkehrsleistungen des Grundangebots ausfinanziert sind.

Die Ergebnisse der ex post Evaluierung für das Jahr 2011 werden bei den einzelnen Privatbahnen behandelt.

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

3.1.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

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

- **Ausgefallene Züge**

Werden Züge nicht in Verkehr gesetzt oder der Zuglauf unterbrochen, sind die betroffenen Züge ausgefallen. Sehr stark verspätete Züge (über dem Schwellenwert von 60 Minuten bzw. bei IVB und WLB 30 Minuten) gelten ebenfalls als ausgefallen. Ausgefallene Zugleistungen werden nicht abgegolten, wenn mehr als 1,0 % der bestellten Zugkilometer nicht erbracht wurden.

- **Ausgelassene Zughalte**

Wird ein im Fahrplan veröffentlichter und in Anlage 14 zum VDV vereinbarter planmäßiger Zughalt ausgelassen, so gilt der Zug zwischen dem vor dem ausgelassenen und dem nachfolgenden planmäßigen Halt ebenfalls als ausgefallen.

- **Zu frühe Abfahrt**

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

- **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 geringerer Qualität erbrachten Leistungen reduziert. Gleiches gilt für überhaupt fehlende Wagen bzw. Triebwagen.

- **Schienerersatzverkehr**

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 Schienerersatzverkehrs 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.

3.1.5. Qualitätsmanagement

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

Bis zu diesem Zeitpunkt kommt entweder das Qualitätsmanagement zur Anwendung, das zwischen dem jeweiligen EVU und dem Land bzw. Verkehrsverbund in einem Drittvertrag vereinbart wurde, oder das jeweilige EVU hat der SCHIG mbH zumindest jährlich über den Stand und über die Entwicklung der qualitätsrelevanten Sachverhalte Pünktlichkeit, Maßnahmen zur Reinigung, Schadensfreiheit, Maßnahmen zur Fahrgastinformation und Beschwerdemanagement zu berichten. Damit sollte eine Doppelgleisigkeit zwischen dem Qualitätsmanagement auf Basis der Länderverträge und jenem auf Basis der Verkehrsdienstverträge mit der SCHIG mbH vermieden werden.

Auf der Grundlage der von den EVU berichteten Ergebnisse bei den vereinbarten Qualitätsparametern werden die Vertragspartner rechtzeitig vor Auslaufen dieser Übergangsbestimmung in Verhandlungen über die endgültig zu messenden Qualitätsparameter und deren Zielwerte eintreten. Kommt bis zum Auslaufen dieser Übergangsbestimmung keine Einigung zustande, so treten automatisch die in den Verträgen vereinbarten Regelungen in Kraft.

3.2. Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen

3.2.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2012 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 3a (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4a (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 4b (Abgeltungsbetrag Zugbegleit- und Servicepersonal)
- Anlage 8 (Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.2.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte im Berichtszeitraum 2012 bei der AG der Wiener Lokalbahnen einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

| Zugbildung | Bestellung 2012 [Zugkm] | Bestellung 2011 [Zugkm] |
|-----------------|----------------------------|----------------------------|
| TW 100 | 238.274 | 237.712 |
| TW 400 | 162.416 | 162.319 |
| TW 100 + TW 100 | 24.137 | 24.241 |
| TW 100 + TW 400 | 1.357.179 | 1.357.471 |
| SUMME | 1.782.006 | 1.781.743 |

3.2.3. Prüfung der Überkompensation

Die AG der Wiener Lokalbahnen übermittelte im Jahr 2012 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gem. Anlage 6b für das Vertragsjahr 2011 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des an die AG der Wiener Lokalbahnen auf Grundlage des VDV von der SCHIG mbH gewährten Abgeltungsbetrags in einen anderen Tätigkeitsbereich der AG der Wiener Lokalbahnen liegt für das Jahr 2011 bei entsprechender vertragskonformer Beseitigung der festgestellten Überkompensation nicht vor.
- Es wurde für das Jahr 2011 eine Überkompensation festgestellt.

Eine Rückzahlungsverpflichtung der festgestellten Überkompensation ist für das Jahr 2011 noch nicht eingetreten. Die Verpflichtung zur Rückzahlung tritt erst nach Ablauf des vereinbarten Beobachtungszeitraums ein; dieser ist für das betreffende Jahr 2011 von 01. Jänner 2011 bis 31. Dezember 2015.

3.2.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2012 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des Verkehrsdienstevertrags zu überprüfen, wurden die im Verkehrsdienstevertrag vorgesehenen Berichtspflichten der AG der Wiener Lokalbahnen wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**

Im Jahr 2012 liegen ausgefallene Zugleistungen in der Höhe von 2.486 Zugkm (2011: 2.874 Zugkm) vor. Des Weiteren liegen keine ausgelassenen, planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum vor. Daher werden 2.486 Zugkilometer als nicht erbrachte Zugleistung gewertet, das entspricht ca. 0,14 % der bestellten Verkehrsleistung. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert nicht überschritten und daraus folgend kommt es zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**

Im Berichtszeitraum kam es zu keinem Abschlag gem. Anlage 8 aufgrund qualitätsmindernder Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**

Im Jahr 2012 wurden seitens der AG der Wiener Lokalbahnen insgesamt 153 Zugkm (2011: 186 Zugkm) der vertragsgegenständlichen Leistung im Schienenersatzverkehr geführt, das entspricht ca. 0,01 % der bestellten Verkehrsleistung.

3.2.5. Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen

Die AG der Wiener Lokalbahnen hat gemäß Anlage 16 hinsichtlich des Qualitätsmanagements zumindest über den Stand und über die Entwicklung der qualitätsrelevanten Sach-

verhalte Pünktlichkeit, Maßnahmen zur Reinigung, Schadensfreiheit, Maßnahmen zur Fahrgastinformation und Beschwerdemanagement im Jahr 2012 zu berichten.

Die AG der Wiener Lokalbahnen berichtet wie folgt zu den oben genannten Sachverhalten:

- **Pünktlichkeit:**

Die Pünktlichkeit im Jahr 2012 stellt sich wie folgt dar:

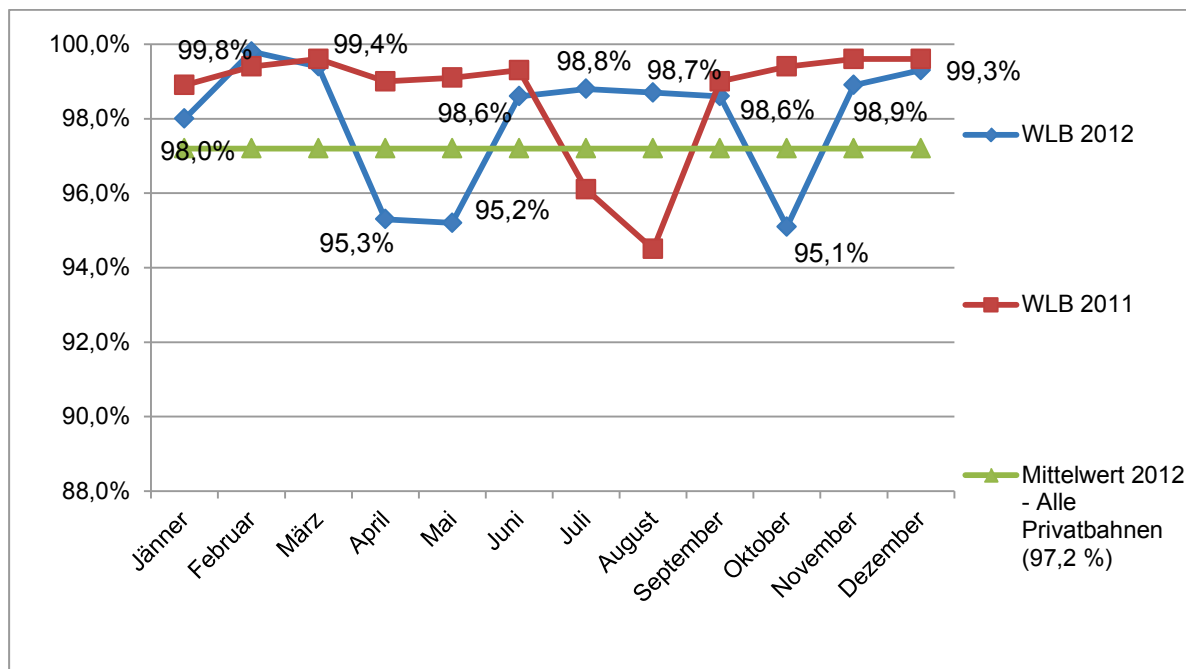


Abbildung 14: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der WLB

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der AG der Wiener Lokalbahnen im Jahr 2012 beläuft sich auf 98,0 % (2011: 98,6 %).

- **Reinigung:**

Die Innennassreinigung der Fahrzeuge erfolgt laut AG der Wiener Lokalbahnen bei 16 (von 38) Triebwagen pro Nacht und anlassbezogen bei grober Verunreinigung. Von 11:30 – 22:00 wurden werktäglich während der Wendezeit der Züge in Baden die Mistkübel entleert und grobe Verunreinigungen behoben. Des Weiteren finden jährliche Intensivreinigungen mitsamt Reinigung der Sitzbezüge statt.

Die Außenreinigung der Triebwagen erfolgt im Zuge der Betriebsuntersuchung durchschnittlich alle 14 Tage und anlassbezogen bei grober Verschmutzung. Graffiti an Schienenfahrzeugen werden laut AG der Wiener Lokalbahnen umgehend entfernt.

- Schadensfreiheit:
Für den täglichen Auslauf werden laut AG der Wiener Lokalbahnen gemäß Sicherheitsmanagementsystem nur voll funktionstüchtige Triebfahrzeuge zur Verfügung gestellt. Bei Auftreten von Mängeln und Störungen an Triebfahrzeugen werden gemäß deren Sicherheitsmanagementsystem diese umgehend aus dem Verkehr genommen und zur Behebung in die Remise bzw. Werkstätte überstellt.
- Maßnahmen zur Fahrgastinformation:
In allen Triebwagen sind Innen- und Außenlautsprecher installiert. Die Haltestellenansage in den Triebwagen erfolgt zugesteuert. Bei Auftreten von ungewöhnlichen Ereignissen informiert der Triebfahrzeugführer über die Innenlautsprecher.
- Beschwerden:
Im Jahr 2012 sind insgesamt 131 Kundenanliegen (2011: 99) eingelangt.

Im Jahr 2012 wurden laut AG der Wiener Lokalbahnen insgesamt 10.838.836 Personen (2011: 10.784.139 Personen) befördert, wobei dieser Wert auf Basis zweier erfolgreicher Fahrgastzählungen aller Züge am 26.04.2012 und 27.09.2012 hochgerechnet wurde.

3.3. Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH

3.3.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2012 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 1 (Teilleistungsverzeichnis)
- Anlage 3 (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4a (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 8 (Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung)
- Anlage 10 (Übersicht sonstiger Dienstleistungsverträge)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.3.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte auf der Mariazellerbahn im Berichtszeitraum 2012 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

| Mariazellerbahn | Bestellung 2012 [Zugkm] | Bestellung 2011 [Zugkm] |
|-----------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 5090 | 24.036 | 55.474 |
| 2 x 5090 | 17.594 | 32.977 |
| 4090 | 5.432 | 0 |
| 1099 + Wagen | 17.594 | 17.690 |
| 2095 + Wagen | 23.266 | 0 |
| SUMME | 87.922 | 106.141 |

. In Abstimmung mit der regionalen Bestellorganisation wurden im Jahr 2012 auf der Mariazellerbahn durch die SCHIG mbH vermehrt teurere Leistungen mit der Baureihe 2095 + Wagen bestellt und im Gegenzug das Bestellvolumen gegenüber dem Vorjahr verringert.

Auf der Citybahn Waidhofen stellt sich die Leistungsbestellmenge für das Jahr 2012 wie folgt dar:

| Citybahn Waidhofen | Bestellung 2012 [Zugkm] | Bestellung 2011 [Zugkm] |
|--------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| | | |

| | | |
|--------------|---------------|---------------|
| 5090 | 6.004 | 4.024 |
| 2 x 5090 | 10.006 | 6.037 |
| 4 x 5090 | 0 | 2.012 |
| SUMME | 16.010 | 12.073 |

Die Vergrößerung des Bestellvolumens gegenüber dem Vorjahr beruht auf einer Änderung der Leistungsbestellung hinsichtlich der Zugbildung. Im Jahr 2011 wurden auch Leistungen mit der Baureihe 5090 in Vierfachtraktion bestellt, im Jahr 2012 ausschließlich Leistungen in Einfach- und Doppeltraktion. Um den Gesamtabgeltungsbetrag valorisierungsbereinigt konstant zu halten, wurden dafür im Gegenzug mehr Zugkilometer auf der Citybahn in Einfach- und Doppeltraktion bestellt.

Die SCHIG mbH bestellte somit im Vertragsjahr 2012 insgesamt **103.392 Zugkm** (2011: 118.214 Zugkm) bei der NÖVOG.

3.3.3. Prüfung der Überkompensation

Die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH übermittelte im Jahr 2012 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gem. Anlage 6b für das Vertragsjahr 2011 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV im Jahre 2011 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Es wurde für das Jahr 2011 keine Überkompensation festgestellt.

3.3.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2012 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des Verkehrsdienstvertrags zu überprüfen, wurden die im Verkehrsdienstvertrag vorgesehenen Berichtspflichten der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**

Im Jahr 2012 liegen, bezogen auf die vertragsgegenständlichen Leistungen auf beiden Strecken, keine ausgefallenen Zugleistungen vor. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert nicht überschritten und daraus folgend kommt es zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**

Gemäß Anlage 16 werden auf dem Los Mariazellerbahn Abweichungen von der Regelzugbildung aufgrund des derzeit eingesetzten, stark überalterten Fuhrparks erst ab 01.01.2015 pönalisiert, sofern die planmäßig vorgesehene Sitzplatzkapazität auf den jeweiligen Zugfahrten angeboten wird und dies im Rahmen der Fahrzeugdisposition möglich ist.

Es konnten im Jahr 2012 auf der Citybahn Waidhofen geringfügige Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz festgestellt werden. Daher wurde seitens der SCHIG mbH gemäß Anlage 8 eine Minderung des Abgeltungsbetrags vorgenommen.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**

Im Jahr 2012 wurden seitens der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH auf der Mariazellerbahn 17.761 Zugkm (2011: 2.019 Zugkm) und auf der Citybahn Waidhofen 131 Zugkm (2011: 131 Zugkm) der vertragsgegenständlichen Leistung im Schienenersatzverkehr geführt. Das entspricht insgesamt 17,2 % der bestellten Verkehrsleistung. Hauptsächlich Grund für die im Schienenersatzverkehr durchgeführten Leistungen war vor allem eine durch Bauarbeiten bedingte Gesamtsperre der Mariazellerbahn von 29.10.2012 bis 30.11.2012 zwischen St. Pölten und Mariazell.

3.3.5. Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen

Das vereinbarte Qualitätsmanagement im zwischen EVU und dem Land Steiermark abgeschlossenen Verkehrsdienstevertrag über Verkehrsdienste auf der Mariazellerbahn im Land Steiermark vom 29.04.2011 kommt gemäß Anlage 7 auch für den gegenständlichen Vertrag im Jahr 2012 zur Anwendung.

Das EVU berichtet, dass es im Jahr 2012 zu keinen Beanstandungen seitens des Landes Steiermark kam. Die Erfassung der Pünktlichkeit befindet sich laut EVU derzeit im Aufbau.

Im Jahr 2012 wurden laut Niederösterreichischer Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH auf der Citybahn Waidhofen insgesamt 220.000 Personen und auf der Mariazellerbahn 500.000 Personen befördert, wobei dieser Wert auf Basis erfolgter Fahrgastzählungen hochgerechnet wurde.

3.4. Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt.

3.4.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2012 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 3 (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4a (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 4b (Abgeltungsbetrag Zugbegleit- und Servicepersonal)
- Anlage 8 (Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung)
- Anlage 10 (Übersicht sonstiger Dienstleistungsverträge)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.4.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte auf der Raaberbahn im Berichtszeitraum 2012 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

| Raaberbahn | Bestellung 2012 [Zugkm] | Bestellung 2011 [Zugkm] |
|----------------|----------------------------|----------------------------|
| Talent einfach | 151.422 | 151.391 |
| Talent doppelt | 37.025 | 37.025 |
| SUMME | 188.447 | 188.416 |

Auf der Neusiedlerseebahn stellt sich die Leistungsbestellmenge für das Jahr 2012 wie folgt dar:

| Neusiedlerseebahn | Bestellung 2012 [Zugkm] | Bestellung 2011 [Zugkm] |
|-------------------|----------------------------|----------------------------|
| Talent einfach | 198.258 | 198.673 |
| SUMME | 198.258 | 198.673 |

Die SCHIG mbH bestellte somit im Vertragsjahr 2012 insgesamt **386.705 Zugkm** (2011: 387.088 Zugkm) bei der Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt..

3.4.3. Prüfung der Überkompensation

Die Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt. übermittelte im Jahr 2012 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gem. Anlage 6b für das Vertragsjahr 2011 mit folgendem Ergebnis:

- Auf Basis der Prüfungshandlungen sind der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft keine Sachverhalte bekannt geworden, die zur Annahme veranlassen, dass eine Übertragung der von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV im Jahre 2011 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche der österreichischen Zweigniederlassung der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG erfolgt ist.
- Es wurde für das Jahr 2011 keine Überkompensation festgestellt.

3.4.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2012 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des Verkehrsdienstvertrags zu überprüfen, wurden die im Verkehrsdienstvertrag vorgesehenen Berichtspflichten der Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt. wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**

Es liegen keine ausgelassenen, planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum vor. Bezogen auf das von der SCHIG mbH bestellte Grundangebot gem. § 7 ÖPNRV-G 1999 sind im Jahr 2012 ca. 756 Zugkm als ausgefallene Zugleistung zu werten, das entspricht 0,20 % der bestellten Verkehrsleistung. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert nicht überschritten und daraus folgend kommt es zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**

Im Berichtszeitraum kam es zu keinen hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**

Bezogen auf das von der SCHIG mbH bestellte Grundangebot gem. § 7 ÖPNRV-G 1999 wurden ca. 4.938 Zugkm im Schienenersatzverkehr geführt, das entspricht

1,28 % der bestellten Verkehrsleistung. Hauptsächlich Grund für die im Schienenersatzverkehr durchgeführten Leistungen waren Bauarbeiten im Sommer 2012 auf der Neusiedlerseebahn.

3.4.5. Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen

Die Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt. hat gemäß Anlage 16 hinsichtlich des Qualitätsmanagements zumindest über den Stand und über die Entwicklung der qualitätsrelevanten Sachverhalte Pünktlichkeit, Maßnahmen zur Reinigung, Schadensfreiheit, Maßnahmen zur Fahrgastinformation und Beschwerdemanagement im Jahr 2012 zu berichten.

Die Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt. berichtet wie folgt zu den oben genannten Sachverhalten im Jahr 2012:

- Pünktlichkeit:

Die Pünktlichkeit auf den beiden Strecken stellt sich im Jahr 2012 wie folgt dar:

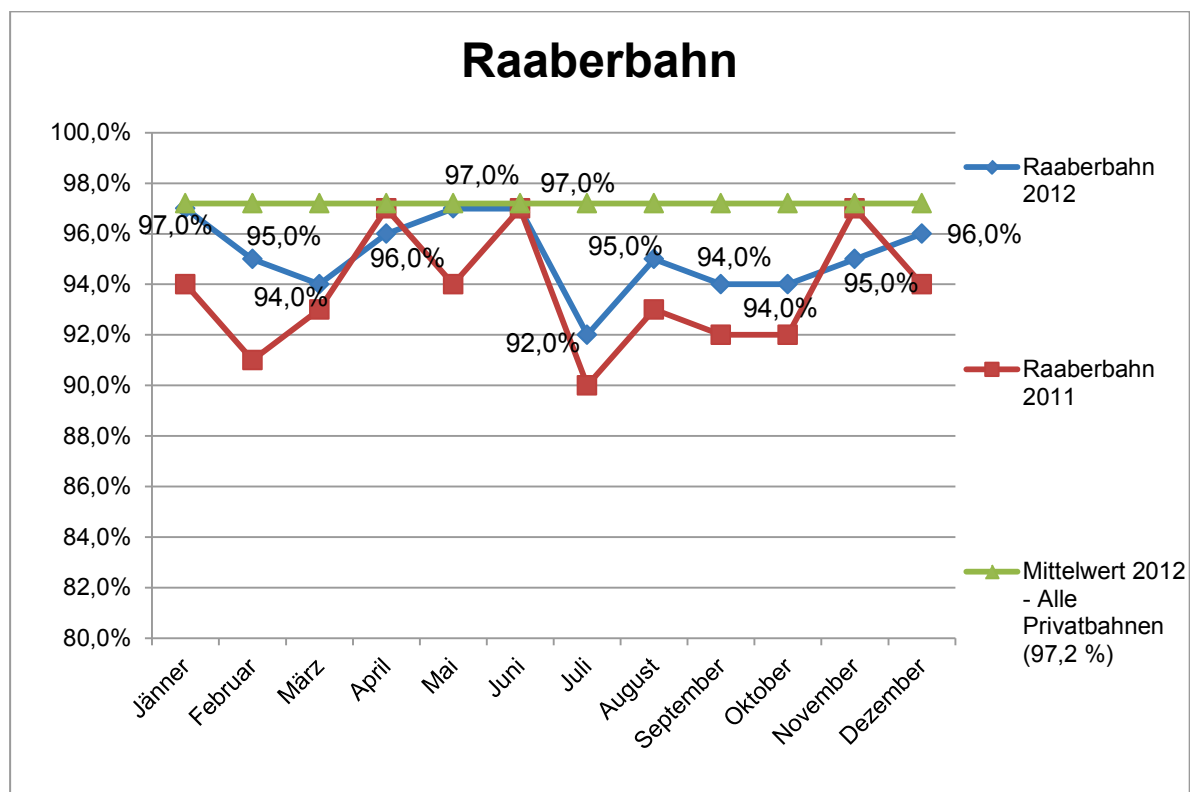


Abbildung 15: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Raaberbahn

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Raaberbahn im Jahr 2012 beträgt 95,2 % (2011: 94,0 %).

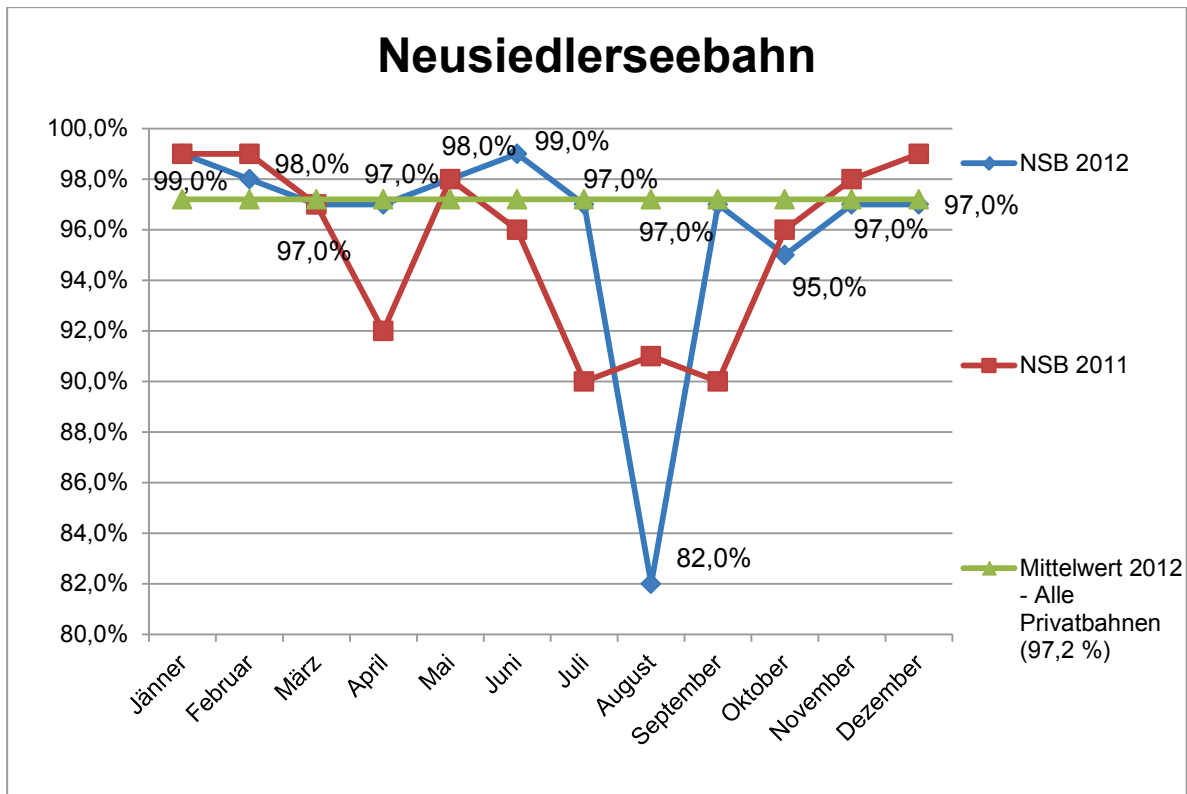


Abbildung 16: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Neusiedlerseebahn

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Neusiedlerseebahn im Jahr 2012 beträgt 96,1 % (2011: 95,0 %). Der niedrige Pünktlichkeitswert im Monat August ist auf umfangreiche Bauarbeiten zur Gleiserneuerung zurückzuführen.

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit auf den beiden Strecken im Jahr 2012 beträgt 95,6 % (2011: 94,5 %).

- **Maßnahmen zur Reinigung:**
Die Zugsgarnituren werden täglich einer Reinigung am Zugsbahnhof unterzogen. Das Zugbegleitpersonal hat zusätzlich bei jeder Zugwende eine Sichtreinigung durchzuführen. Bei Zügen auf der Raaberbahnstrecke, zwischen Sopron und Deutschkreutz und auf der Neusiedlerseebahn im Bahnhof Pamhagen werden Wendereinigungen durchgeführt.
- **Maßnahmen zur Fahrgastinformation:**
Alle Bahnhöfe und Haltestellen sind mit akustischen und optischen Informationssystemen ausgestattet. Durchsagen werden manuell von den Fahrdienstleitern durchgeführt.

führt. Die Monitore zur Zuganzeige auf der Raaberbahnstrecke werden automatisch mit Echtzeitdaten versorgt und zeigen jeweils die aktuelle Situation.

Zur schnelleren Information der Reisenden bei auftretenden Verspätungen wurde in den Fahrdienstleitungen Wulkaprodersdorf und Pamhagen ein Zugang zum Zugleitsystem ARAMIS der ÖBB installiert. Damit wird der gesamte Zuglauf, auch außerhalb der Raaberbahnstrecken, verfolgt.

Zusätzlich zu den erwähnten elektronischen Informationen gibt es auf allen Haltestellen und Bahnhöfen Fahrplanaushänge und aktuelle Informationen (z. B. Schienenersatzverkehr) in Form von Aushängen, die laufend aktuell gehalten werden.

- **Beschwerdemanagement:**

Das Beschwerdemanagement wird von der Beschwerdestelle in der Personenkassa Wulkaprodersdorf abgewickelt. Im Jahr 2012 wurden 26 Beschwerden (2011: 24 Beschwerden) übermittelt und abgearbeitet. Ziel der Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt. ist es, auf Kundenrückmeldungen grundsätzlich innerhalb von 24 Stunden zu reagieren. 25 Beschwerden (2011: 22) konnten innerhalb der Frist bearbeitet werden, eine Beschwerde wurde sechs Tage später abgeschlossen, da Befragungen beteiligter Mitarbeiter notwendig waren.

- **Schadensfreiheit:**

Zum Sachverhalt Schadensfreiheit wurde seitens der Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt. noch kein Bericht für das Jahr 2012 abgegeben.

Im Jahr 2012 wurden laut Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt. auf der Raaberbahn insgesamt 848.530 (2011: 829.000) und auf der Neusiedlerseebahn insgesamt 665.200 Personen (2011: 653.500) befördert, wobei diese Fahrgastzahlen auf Basis der verkauften Tickets, hochgerechnet mit bestimmten Multiplikationsfaktoren je Ticketart, ermittelt wurden.

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

3.5.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2012 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 1 (Teilleistungsverzeichnis)
- Anlage 3a (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4a (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 4b (Abgeltungsbetrag Zugbegleit- und Servicepersonal)
- Anlage 8 (Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung)
- Anlage 10 (Übersicht sonstiger Dienstleistungsverträge)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.5.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte auf der Linzer Lokalbahn im Berichtszeitraum 2012 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

| Linzer Lokalbahn | Bestellung 2012 [Zugkm] | Bestellung 2011 [Zugkm] |
|------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| GRAZER | 76.409 | 76.546 |
| GTW | 531.031 | 520.568 |
| 2 x GTW | 75.881 | 81.699 |
| SUMME | 683.321 | 678.814 |

Auf der Vorchdorferbahn stellt sich die Leistungsbestellmenge für das Jahr 2012 wie folgt dar:

| Vorchdorferbahn | Bestellung 2012 [Zugkm] | Bestellung 2011 [Zugkm] |
|-----------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Exertaler | 131.796 | 132.661 |
| Kölner | 5.276 | 5.189 |
| SUMME | 137.072 | 137.851 |

Die SCHIG mbH bestellte auf der Traunseebahn im Jahr 2012 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

| Traunseebahn | Bestellung 2012 [Zugkm] | Bestellung 2011 [Zugkm] |
|--------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| WSB | 2.851 | 125.423 |
| WSB + 3 BW | 5.435 | 5.346 |
| IVB | 86.189 | 17.375 |
| SUMME | 94.476 | 148.144 |

Auf der Attergaubahn stellt sich die Leistungsbestellmenge für das Jahr 2012 wie folgt dar:

| Attergaubahn | Bestellung 2012 [Zugkm] | Bestellung 2011 [Zugkm] |
|--------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| AOMC | 17.539 | 24.304 |
| BLT | 115.244 | 108.267 |
| 2 x AOMC | 0 | 321 |
| SUMME | 132.783 | 132.893 |

Die SCHIG mbH bestellte somit im Vertragsjahr 2012 insgesamt **1.047.652 Zugkm** (2011: 1.097.700 Zugkm) bei der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H.. In Abstimmung mit der regionalen Bestellorganisation wurden im Jahr 2012 auf der Traunseebahn durch die SCHIG mbH vermehrt teurere Leistungen mit der qualitativ höherwertigen Baureihe IVB bestellt und im Gegenzug das Bestellvolumen gegenüber dem Vorjahr verringert.

3.5.3. Prüfung der Überkompensation

Die Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. übermittelte im Jahr 2012 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellten Bescheinigungen für die vier Lose gem. Anlage 6b für das Vertragsjahr 2011 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV im Jahre 2011 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Es wurde für das Jahr 2011 keine Überkompensation festgestellt.

3.5.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2012 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des Verkehrsdienstvertrags zu überprüfen, wurden die im Verkehrsdienstvertrag vorgesehenen Berichtspflichten der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**

Im Jahr 2012 liegen, bezogen auf die vertragsgegenständlichen Leistungen der vier Strecken, keine ausgefallenen Zugleistungen vor. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert nicht überschritten und daraus folgend kommt es zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**

Im Berichtszeitraum kam es zu keinen, hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**

Bezogen auf das von der SCHIG mbH bestellte Grundangebot gem. § 7 ÖPNRV-G 1999 wurden ca. 40.873 Zugkm im Schienenersatzverkehr geführt, das entspricht 3,9 % der bestellten Verkehrsleistung. Hauptsächlich Grund für die im Schienenersatzverkehr erbrachten Verkehrsleistungen waren insbesondere Bauarbeiten auf der Linzer Lokalbahn im 3. Quartal 2012.

3.5.5. Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen

Das vereinbarte Qualitätsmanagement im zwischen EVU und Oberösterreichischem Verkehrsverbund abgeschlossenen Verkehrsdienstvertrag kommt gemäß Anlage 7 auch für den gegenständlichen Vertrag im Jahr 2012 zur Anwendung.

Das EVU berichtet, dass sämtliche in Anlage 7 enthaltenen Qualitätsanforderungen im Jahr 2012 eingehalten wurden und es zu keinen Beanstandungen seitens des Oberösterreichischen Verkehrsverbundes kam.

Die Pünktlichkeit des Schienenpersonenverkehrs der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. stellt sich im Jahr 2012 auf den vier Strecken wie folgt dar:

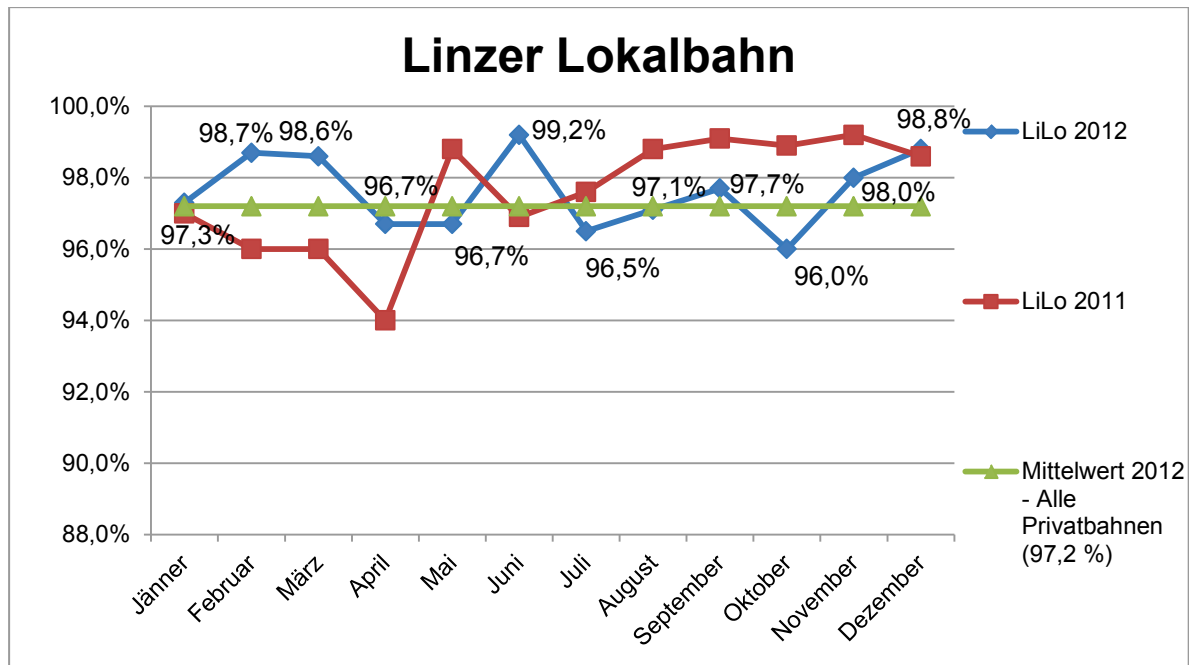


Abbildung 17: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Linzer Lokalbahn

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Linzer Lokalbahn im Jahr 2012 beläuft sich auf 97,6 % (2011: 97,6 %).

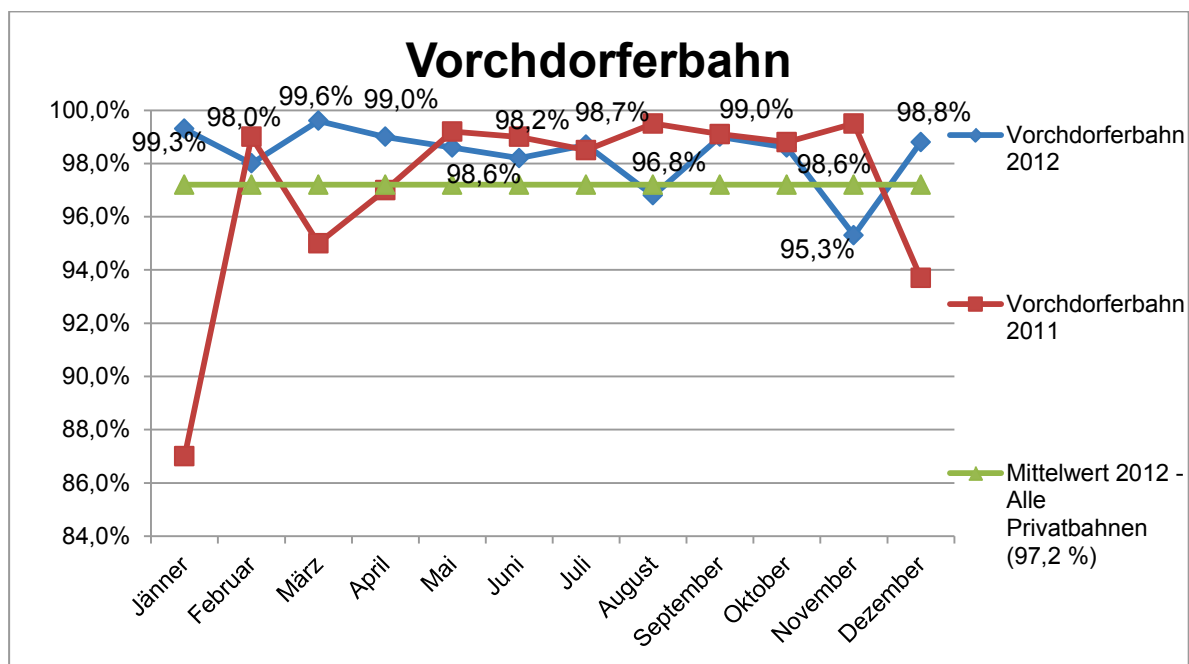


Abbildung 18: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Vorchdorferbahn

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Vorchdorferbahn im Jahr 2012 beträgt 98,4 % (2011: 97,5 %).

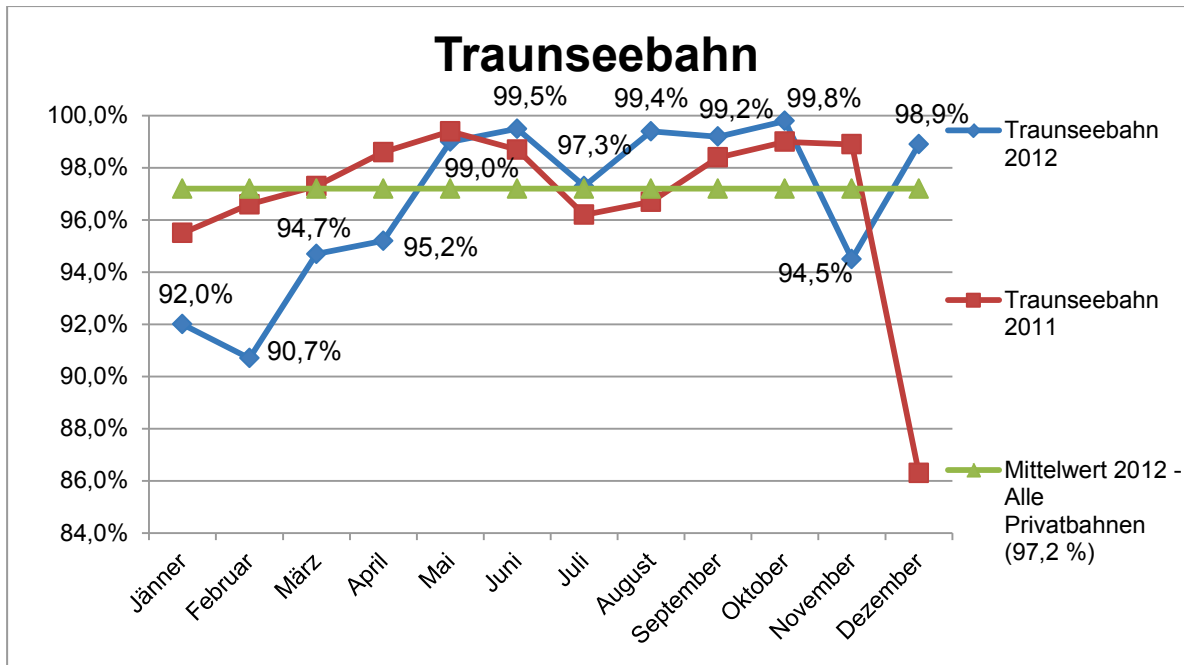


Abbildung 19: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Traunseebahn

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Traunseebahn im Jahr 2012 beläuft sich auf 96,0 % (2011: 96,8 %).

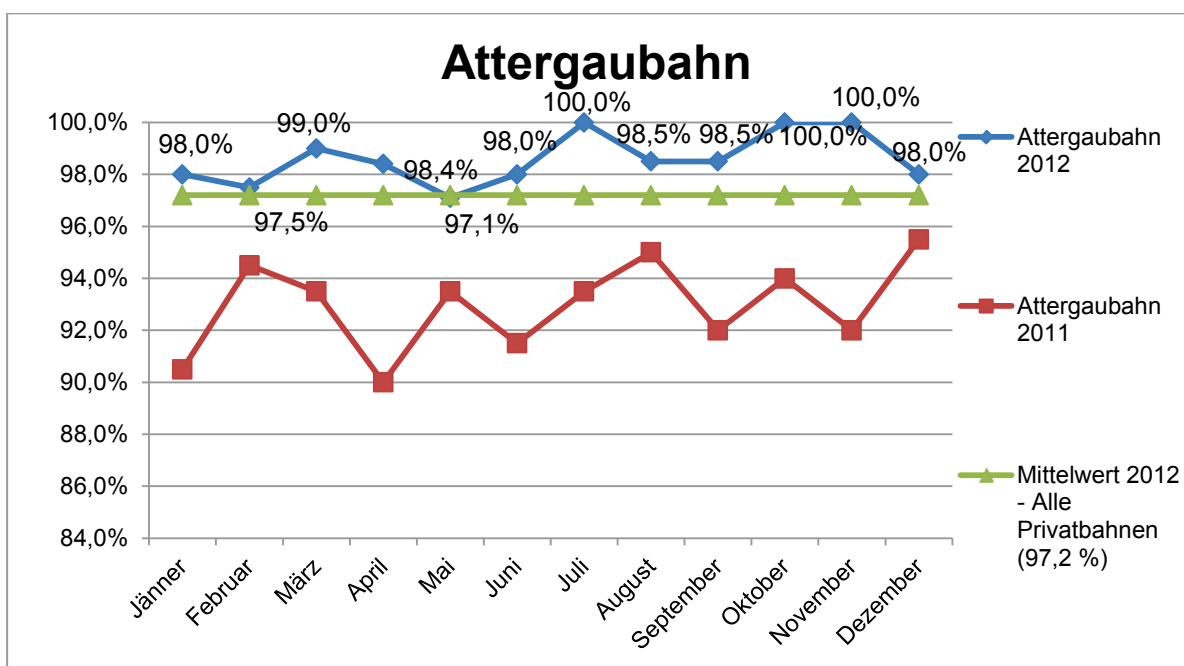


Abbildung 20: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Attergaubahn

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Attergaubahn im Jahr 2012 beträgt 98,6 % (2011: 93,0 %).

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit auf allen vier Bahnen im Jahr 2012 beträgt 97,8 % (2011: 96,2 %).

Im Jahr 2012 wurde laut Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. folgende Anzahl an Personen auf den vier Strecken befördert:

- Linzer Lokalbahn 1.915.822 (2011: 1.898.986)
- Vorchdorferbahn 189.471 (2011: 181.298)
- Traunseebahn 316.298 (2011: 302.543)
- Attergaubahn 269.333 (2011: 259.885)

Diese Fahrgastzahlen wurden auf Basis der verkauften Tickets, hochgerechnet mit bestimmten Multiplikationsfaktoren je Ticketart, ermittelt.

3.6. Salzburger Lokalbahn

3.6.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2012 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 3 (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4 (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 8 (Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung)
- Anlage 10 (Übersicht sonstiger Dienstleistungsverträge)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.6.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte auf der Salzburger Lokalbahn im Berichtszeitraum 2012 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

| Zugbildung | Bestellung 2012 [Zugkm] | Bestellung 2011 [Zugkm] |
|--------------|----------------------------|----------------------------|
| ET | 361.632 | 361.206 |
| 2 x ET | 84.937 | 85.218 |
| 3 x ET | 44.450 | 44.680 |
| 4 x ET | 27.098 | 27.209 |
| SUMME | 518.117 | 518.313 |

3.6.3. Prüfung der Überkompensation

Die Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation übermittelte im Jahr 2012 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gem. Anlage 6b für das Vertragsjahr 2011 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV betreffend Salzburger Lokalbahn im Jahre 2011 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Es wurde für das Jahr 2011 keine Überkompensation festgestellt.

3.6.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2012 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des Verkehrsdienstvertrags zu überprüfen, wurden die im Verkehrsdienstvertrag vorgesehenen Berichtspflichten der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation für die Salzburger Lokalbahn wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**

Im Jahr 2012 liegen, bezogen auf die vertragsgegenständlichen Leistungen, keine ausgefallenen Zugleistungen vor. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert nicht überschritten und daraus folgend kommt es zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**

Die SCHIG mbH konnte im Jahr 2012 Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz feststellen. Anstelle der vereinbarten Zugbildung ET 40 wurden 8.847 Wagenkilometer mit der Baureihe ETW 32 und 33 erbracht. Daher wurde seitens der SCHIG mbH ein Abzug gemäß der in Anlage 8 festgelegten Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung vorgenommen.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**

Im Jahr 2012 wurden seitens der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation auf der Salzburger Lokalbahn insgesamt 411 Zugkm (2011: 323 Zugkm) im Schienenersatzverkehr geführt, das entspricht 0,08 % der bestellten Verkehrsleistung.

3.6.5. Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen

Das vereinbarte Qualitätsmanagement im zwischen Salzburger Verkehrsverbund GmbH und dem Bereich „Salzburger Lokalbahn“ der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation abgeschlossenen Vertrag vom 24.06. 2003 kommt gemäß Anlage 7 auch für den gegenständlichen Vertrag im Jahr 2012 zur Anwendung.

Die Qualitätssicherung erfolgt gemäß Anlage 7 mittels anonymer Qualitätstester (objektive Parameter) und Kundenbefragungen (subjektive Parameter). Die Qualitätssicherung wird durch die Salzburger Verkehrsverbundgesellschaft durchgeführt, welche jedoch aufgrund budgetärer Engpässe für das Jahr 2012 ausgesetzt werden musste.

Das EVU berichtet, dass die in Anlage 7 enthaltenen Qualitätsanforderungen im Jahr 2012 eingehalten wurden.

Die Pünktlichkeit stellt sich im Jahr 2012 wie folgt dar:

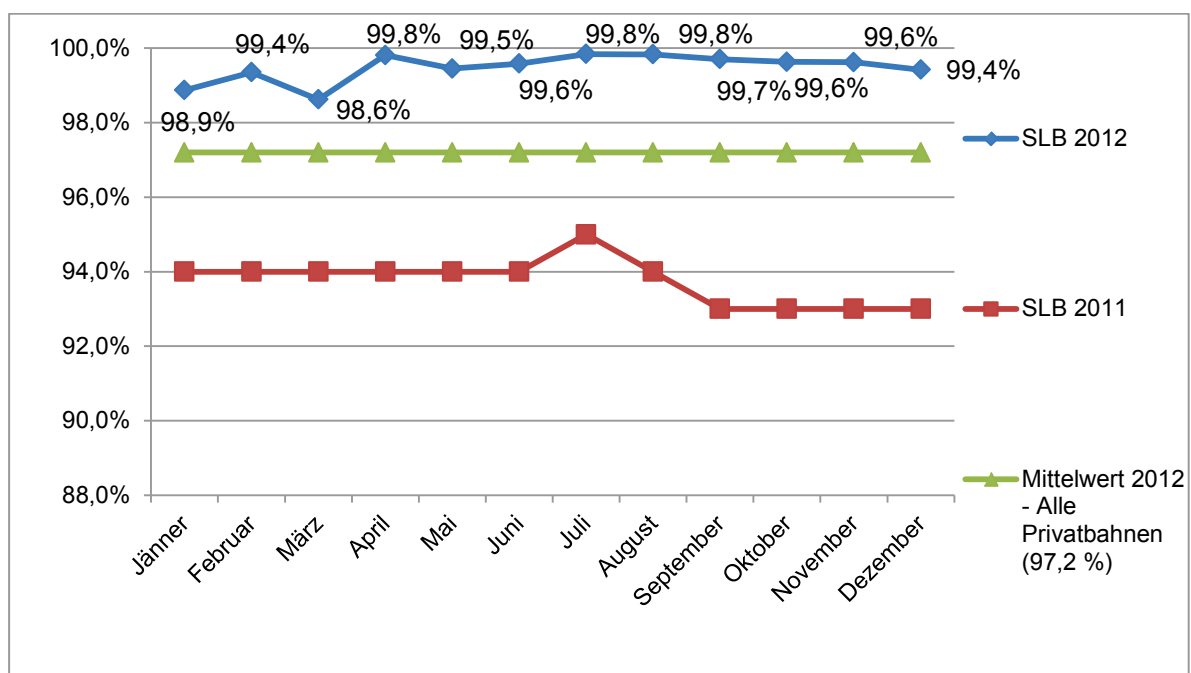


Abbildung 21: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der SLB

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation auf der Salzburger Lokalbahn im Jahr 2012 beläuft sich auf 99,5 % (2011: 93,7 %).

Im Jahr 2012 wurden laut Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation auf der Salzburger Lokalbahn insgesamt 4.856.325 Personen (2011: 4.811.495 Personen) befördert, wobei dieser Wert auf Basis erfolgter Fahrgastzählungen hochgerechnet wurde.

3.7. Pinzgauer Lokalbahn

3.7.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2012 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 3 (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4 (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 10 (Übersicht sonstiger Dienstleistungsverträge)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.7.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte auf der Pinzgauer Lokalbahn im Berichtszeitraum 2012 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

| Zugbildung | Bestellung 2012 [Zugkm] | Bestellung 2011 [Zugkm] |
|--------------|----------------------------|----------------------------|
| VT | 194.904 | 194.918 |
| SUMME | 194.904 | 194.918 |

3.7.3. Prüfung der Überkompensation

Die Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation übermittelte im Jahr 2012 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gem. Anlage 6b für das Vertragsjahr 2011 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV betreffend Pinzgauer Lokalbahn im Jahre 2011 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Es wurde für das Jahr 2011 keine Überkompensation festgestellt.

3.7.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2012 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des Verkehrsdienstvertrags zu überprüfen, wurden die im Verkehrsdienstvertrag vorgesehenen Berichtspflichten der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**

Im Jahr 2012 liegen ausgefallene Zugleistungen in der Höhe von 86 Zugkm (2011: 286 Zugkm) vor. Des Weiteren liegen keine ausgelassenen planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum vor. Daher werden 86 Zugkilometer (das entspricht 0,04 % der vertragsgegenständlichen Leistung) als nicht erbrachte Zugleistung gewertet. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert nicht überschritten und daraus folgend kommt es zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**

Bezogen auf das seitens der SCHIG mbH bestellte Grundangebot gem. § 7 ÖPNRV-G 1999 wurden im Jahr 2012 ca. 2.857 Zugkm im Schienenersatzverkehr geführt, das entspricht 1,47 % der bestellten Verkehrsleistung. Hauptursache dafür war eine Gleisneulage in Walchen im Herbst 2012.

3.7.5. Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen

Das vereinbarte Qualitätsmanagement im zwischen Salzburger Verkehrsverbund GmbH und dem Bereich „Salzburger Lokalbahn“ der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation abgeschlossenen Vertrag vom 24.06.2003 kommt gemäß Anlage 7 auch für den gegenständlichen Vertrag im Jahr 2012 zur Anwendung.

Das EVU berichtet, dass sämtliche in Anlage 7 enthaltenen Qualitätsanforderungen im Jahr 2012 eingehalten wurden.

Die Pünktlichkeit stellt sich im Jahr 2012 wie folgt dar:

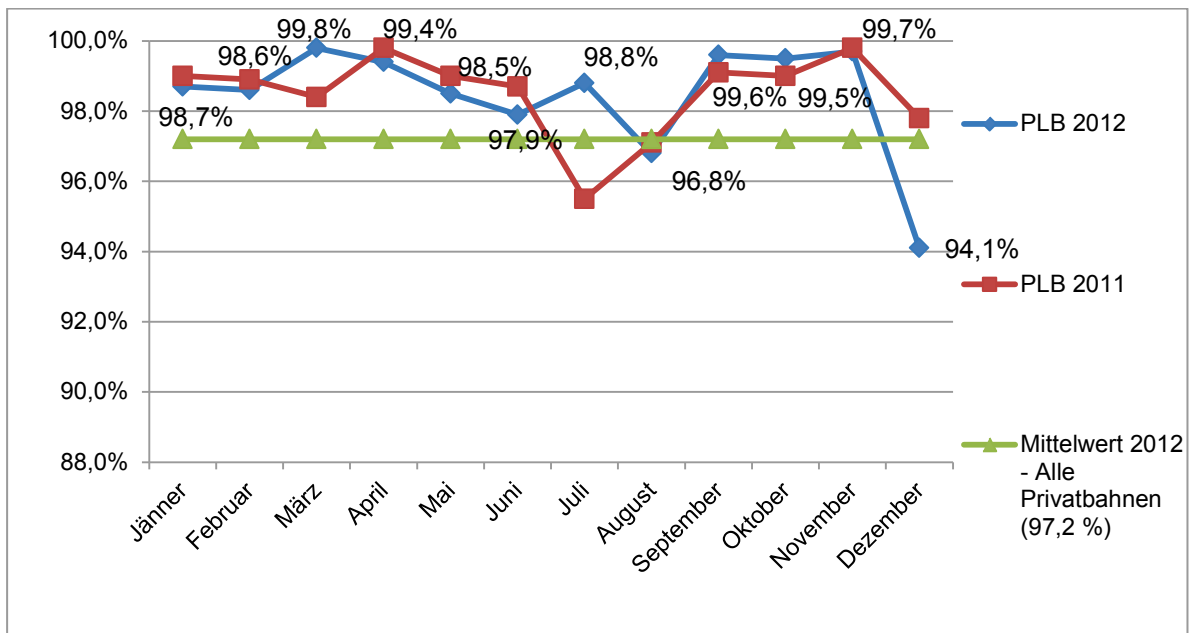


Abbildung 22: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der PLB

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation auf der Pinzgauer Lokalbahn im Jahr 2012 beläuft sich auf 98,5 % (2011: 98,5 %).

Hinsichtlich des Beschwerdemanagements langten im Jahr 2012 insgesamt 103 Beschwerden (2011: 92) ein, welche bis zum nächsten Werktag abgearbeitet wurden.

Das EVU berichtet über folgende Maßnahmen zur Qualitätssteigerung im Jahr 2012:

- Inbetriebnahme eines elektronischen Zugsleitsystems
- Inbetriebnahme einer dritten Neubau-Lokomotive samt zusätzlichem Wagen
- Einsatz eines weiteren speziellen Fahrradwagens in nachgefragten Zügen
- Inbetriebnahme einer neuen Haltestelle in Uttendorf (Uggl - Schwarzenbach)
- Verbesserung der Steuerung der Triebwagen VTs, um deren Zuverlässigkeit zu erhöhen

Im Jahr 2012 wurden laut Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation auf der Pinzgauer Lokalbahn insgesamt 887.619 Personen (2011: 801.963 Personen) befördert, wobei dieser Wert auf Basis einer erfolgten Fahrgastzählung hochgerechnet wurde.

3.8. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

3.8.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2012 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 3 (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4a (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 8 (Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung)
- Anlage 10 (Übersicht sonstiger Dienstleistungsverträge)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.8.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte bei der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG im Berichtszeitraum 2012 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

| Zugbildung | Bestellung 2012 [Zugkm] | Bestellung 2011 [Zugkm] |
|--------------|----------------------------|----------------------------|
| VT+VS | 182.378 | 182.783 |
| Lok+B4+VS | 182.378 | 182.783 |
| SUMME | 364.756 | 365.567 |

3.8.3. Prüfung der Überkompensation

Die Zillertaler Verkehrsbetriebe AG übermittelte im Jahr 2012 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gem. Anlage 6b für das Vertragsjahr 2011 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV im Jahre 2011 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Es wurde für das Jahr 2011 keine Überkompensation festgestellt.

3.8.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2012 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des Verkehrsdienstvertrags zu überprüfen, wurden die im Verkehrsdienstvertrag vorgesehenen Berichtspflichten der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**

Im Jahr 2012 liegen keine ausgefallenen Zugleistungen sowie auch keine ausgelassenen planmäßigen Zughalte vor.

- **Abweichende Zugbildung**

Im Berichtszeitraum kam es zu keinen hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**

Bezogen auf das von der SCHIG mbH bestellte Grundangebot gem. § 7 ÖPNRV-G 1999 wurden im Jahr 2012 ca. 7.552 Zugkm im Schienenersatzverkehr geführt, das entspricht 2,07 % der bestellten Verkehrsleistung. Hauptursache dafür waren Bauarbeiten im Frühjahr zwischen Ramsau-Hippach und Mayrhofen sowie im Herbst 2012 zwischen Jenbach und Fügen.

3.8.5. Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen

Das vereinbarte Qualitätsmanagement im zwischen EVU und Verkehrsverbund Tirol GesmbH abgeschlossenen Verkehrsdienstvertrag vom 31.12.2003 kommt gemäß Anlage 7 auch für den gegenständlichen Vertrag im Jahr 2012 zur Anwendung.

Es kam im Jahr 2012 zu keiner Einhebung einer in Anlage 7 beschriebenen Vertragsstrafe seitens der Verkehrsverbund Tirol GesmbH.

Die Pünktlichkeit des betriebenen Schienenpersonenverkehrs der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG stellt sich im Jahr 2012 wie folgt dar:

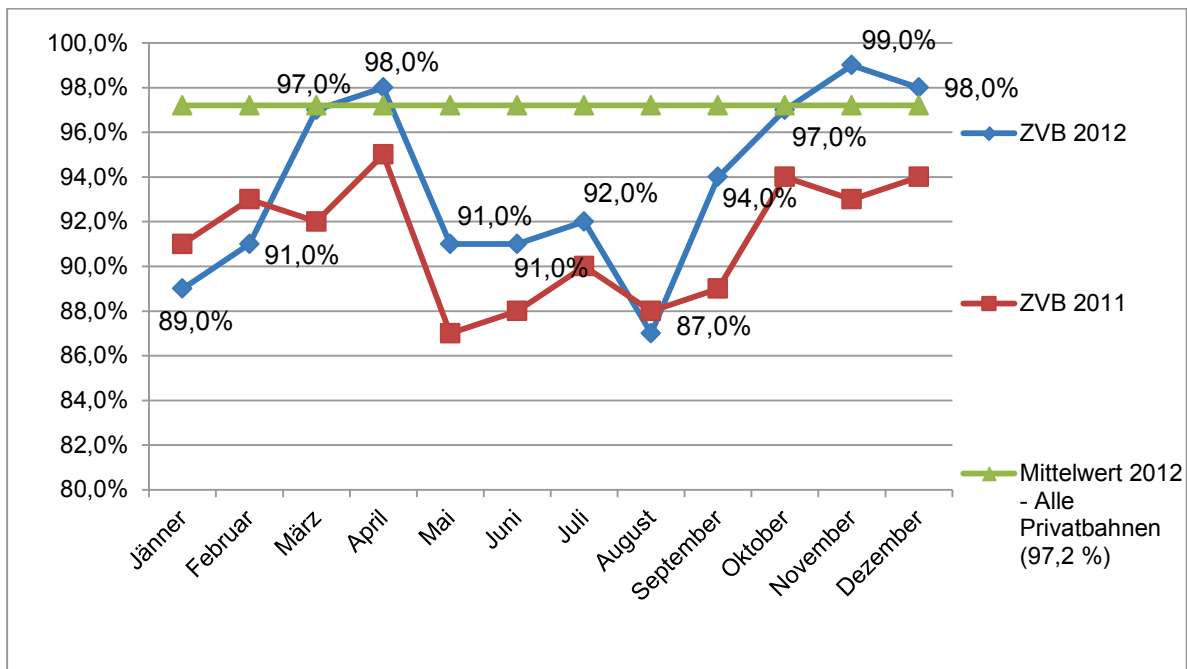


Abbildung 23: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der ZVB

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG im Jahr 2012 beträgt 93,8 % (2011: 91,8 %).

Im Jahr 2012 wurden laut Zillertaler Verkehrsbetriebe AG insgesamt 2.078.037 Fahrgäste befördert (2011: 1.959.174 Personen). Die Fahrgastzahlen werden auf Basis der verkauften Tickets, hochgerechnet mit bestimmten Multiplikationsfaktoren je Ticketart, ermittelt.

3.9. Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH

3.9.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2012 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 3 (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4 (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 10 (Übersicht sonstiger Dienstleistungsverträge)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.9.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte auf der Stubaitalbahn im Berichtszeitraum 2012 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

| Zugbildung | Bestellung 2012 [Zugkm] | Bestellung 2011 [Zugkm] |
|-----------------|----------------------------|----------------------------|
| Flexity Outlook | 293.641 | 293.502 |
| SUMME | 293.641 | 293.502 |

3.9.3. Prüfung der Überkompensation

Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH übermittelte im Jahr 2012 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gem. Anlage 6b für das Vertragsjahr 2011 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV im Jahre 2011 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Es wurde für das Jahr 2011 keine Überkompensation festgestellt.³

³ Hinsichtlich des Ergebnisses der Überkompensationsprüfung werden zwischen bmvit, SCHIG mbH und der IVB noch klärende Gespräche geführt.

3.9.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2012 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des Verkehrsdienstevertrags zu überprüfen, wurden die im Verkehrsdienstevertrag vorgesehenen Berichtspflichten der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**

Im Jahr 2012 liegen ausgefallene Zugleistungen in der Höhe von 26 Zugkm (2011: 31 Zugkm) vor. Des Weiteren liegen keine ausgelassenen planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum vor. Daher werden 26 Zugkm (das entspricht 0,01 % der vertragsgegenständlichen Leistung) als nicht erbrachte Zugleistung gewertet. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert nicht überschritten und daraus folgend kommt es zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**

Im Berichtszeitraum kam es zu keinen, hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**

Im Jahr 2012 wurden seitens der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH insgesamt 295 Zugkm (2011: 12.416 Zugkm) im Schienenersatzverkehr geführt, das entspricht 0,10 % der bestellten Verkehrsleistung.

3.9.5. Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen

Das vereinbarte Qualitätsmanagement im zwischen EVU und Verkehrsverbund Tirol GesmbH abgeschlossenen Verkehrsdienstevertrag vom 09.12.2007 kommt gemäß Anlage 7 auch für den gegenständlichen Vertrag im Jahr 2012 zur Anwendung.

Es kam im Jahr 2012 zu keiner Einhebung einer in Anlage 7 beschriebenen Vertragsstrafe seitens der Verkehrsverbund Tirol GesmbH.

Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH berichtet, dass sämtliche Qualitätskriterien eingehalten wurden:

- Es kommen laufend sechs Niederflur-Triebfahrzeuge zum Einsatz, welche über die geforderten Einrichtungen verfügen.
- Die Mitarbeiter erhalten, wie vereinbart, eine im Halbjahresrhythmus wiederkehrende Schulung über die Tarifbestimmungen und erfüllen damit die Anforderungen.
- Die Pünktlichkeit des betriebenen Schienenpersonenverkehrs der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH stellt sich im Jahr 2012 wie folgt dar:

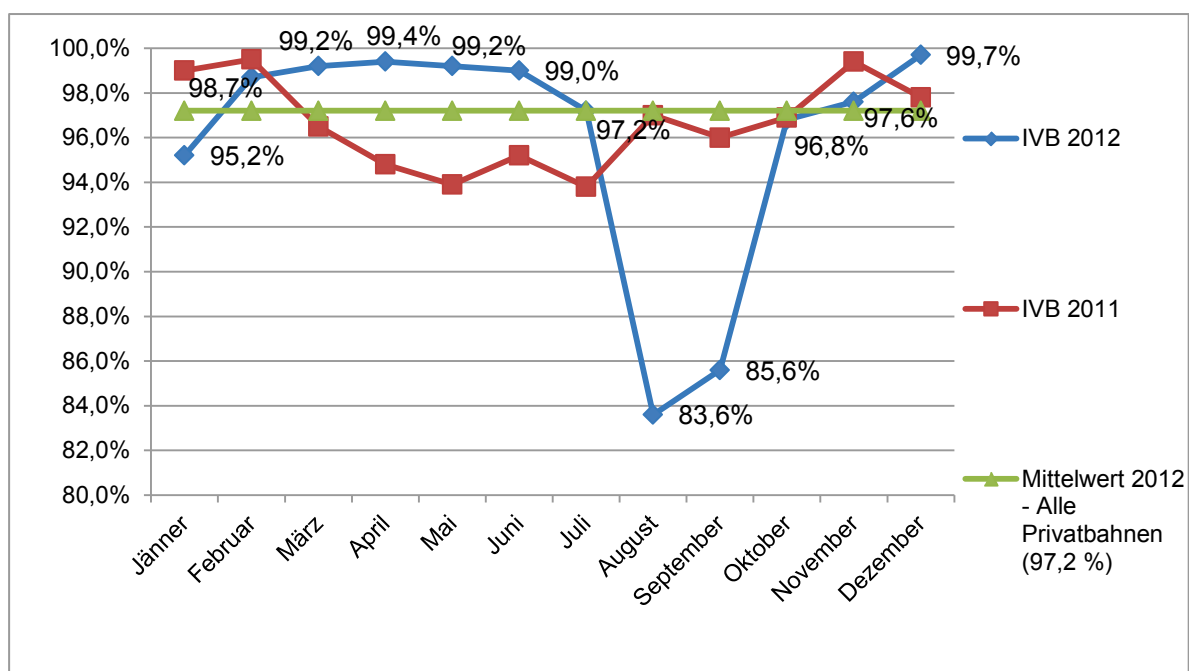


Abbildung 24: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der IVB

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH im Jahr 2012 beläuft sich auf 95,9 % (2011: 96,6 %). Die Pünktlichkeitswerte für die Monate August und September konnten baustellenbedingt (umfangreiche Gleiserneuerungen) nicht an die hohen Werte der restlichen Monate im Jahr 2012 anschließen.

Im Jahr 2012 wurden laut Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH insgesamt 1.062.582 Personen befördert (2011: 1.048.078 Personen), wobei diese Fahrgastzahl auf Basis der verkauften Tickets, hochgerechnet mit bestimmten Multiplikationsfaktoren je Ticketart, ermittelt wurde.

3.10. Montafonerbahn AG

3.10.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2012 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 3a (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4a (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 4b (Abgeltungsbetrag Zugbegleit- und Servicepersonal)
- Anlage 8 (Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung)
- Anlage 10 (Übersicht sonstiger Dienstleistungsverträge)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.10.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte bei der Montafonerbahn AG im Berichtszeitraum 2012 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

| Zugbildung | Bestellung 2012 [Zugkm] | Bestellung 2011 [Zugkm] |
|--------------|----------------------------|----------------------------|
| ETW/NPZ | 115.049 | 115.273 |
| SUMME | 115.049 | 115.273 |

3.10.3. Prüfung der Überkompensation

Die Montafonerbahn AG übermittelte im Jahr 2012 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gem. Anlage 6b für das Vertragsjahr 2011 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV im Jahre 2011 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Es wurde für das Jahr 2011 keine Überkompensation festgestellt.

3.10.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2012 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des Verkehrsdienstvertrags zu überprüfen, wurden die im Verkehrsdienstvertrag vorgesehenen Berichtspflichten der Montafonerbahn AG wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**

Im Jahr 2012 liegen keine ausgefallenen Zugleistungen sowie auch keine ausgelassenen planmäßigen Zughalte vor.

- **Abweichende Zugbildung**

Im Berichtszeitraum kam es zu keinen, hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**

Im Jahr 2012 wurden seitens der Montafonerbahn AG 85 Zugkm (2011: 52 Zugkm) der vertragsgegenständlichen Leistung im Schienenersatzverkehr geführt (das entspricht 0,07 %).

3.10.5. Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen

Die Montafonerbahn AG hat gemäß Anlage 16 hinsichtlich des Qualitätsmanagements zumindest über den Stand und über die Entwicklung der qualitätsrelevanten Sachverhalte Pünktlichkeit, Maßnahmen zur Reinigung, Schadensfreiheit, Maßnahmen zur Fahrgastinformation und Beschwerdemanagement im Jahr 2012 zu berichten.

Die Montafonerbahn AG berichtet wie folgt zu den oben genannten Sachverhalten:

- **Pünktlichkeit:**

Die Pünktlichkeit im Jahr 2012 stellt sich wie folgt dar:

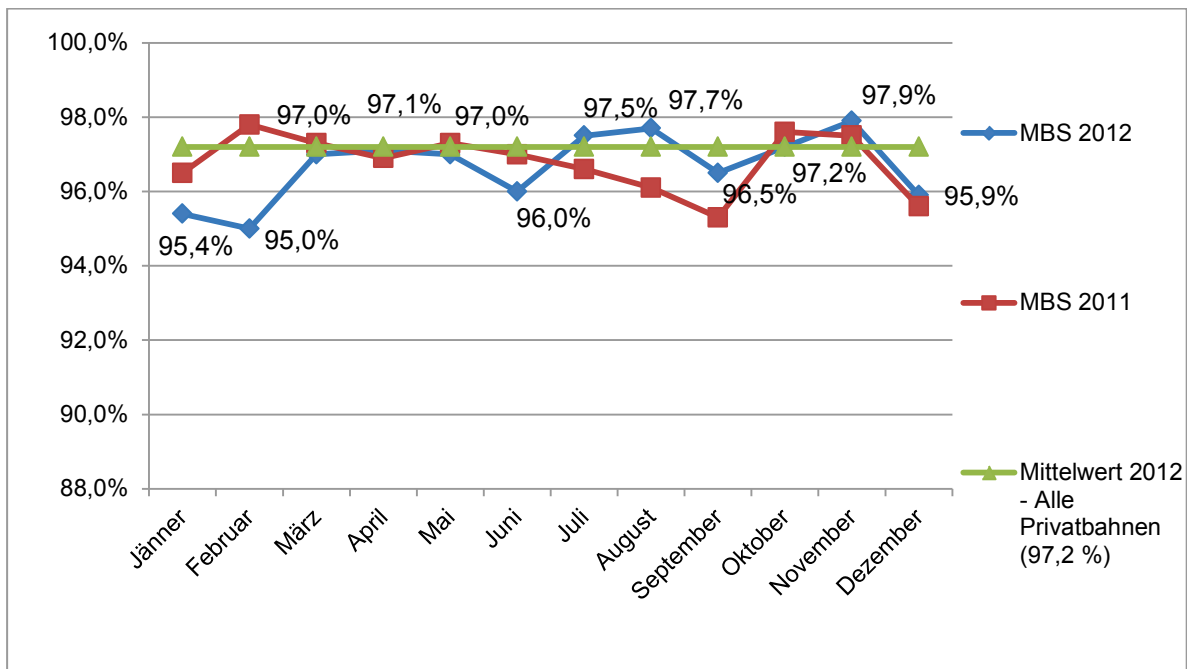


Abbildung 25: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der MBS

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Montafonerbahn AG im Jahr 2012 beläuft sich auf 96,7 % (2011: 96,8 %).

- **Reinigung:**
Die Fahrzeugreinigung erfolgt bei der Montafonerbahn AG durch den Wagendienst einmal pro Tag bevor die Fahrzeuge in den Einsatz kommen. Zwischenreinigungen erfolgen nach Erfordernis durch die Zugbegleiter jeweils in den Wendezeiten.
- **Schadensfreiheit:**
Schadensfreiheit kann laut Montafonerbahn AG erreicht werden, da vorliegende Mängel oder Defekte durch das eigene Servicepersonal vor Ort in den Wendezeiten behoben werden können. Im Bedarfsfall kann darüber hinaus ein Fahrzeugwechsel vorgenommen werden.
- **Maßnahmen zur Fahrgastinformation:**
Die Fahrgäste der Montafonerbahn AG werden primär durch Anzeigen an den Bahnhöfen und Haltestellen, sowie in den Zügen informiert. Weiters stehen zu den Hauptverkehrszeiten in den Zügen Zugbegleiter für Auskünfte zur Verfügung, bzw. ein Fahrdienstleiter am Schalter im Bahnhof Schruns.

- Beschwerden:
Im Jahr 2012 standen laut Montafonerbahn AG sieben Beschwerden zur Bearbeitung an. Diese wurden laut Montafonerbahn AG innerhalb längstens fünf Werktagen bearbeitet.

Im Jahr 2012 wurden laut Montafonerbahn AG insgesamt 1.910.197 Personen (2011: 1.800.473 Personen) befördert, wobei diese Fahrgastzahl auf Basis der verkauften Tickets, hochgerechnet mit bestimmten Multiplikationsfaktoren je Ticketart, ermittelt wurde.

3.11. Steiermärkische Landesbahnen

3.11.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2012 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 1 (Teilleistungsverzeichnis)
- Anlage 3 (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4a (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 8 (Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.11.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte auf der Übelbacher Bahn im Berichtszeitraum 2012 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

| Übelbacher Bahn | Bestellung 2012 [Zugkm] | Bestellung 2011 [Zugkm] |
|-----------------|----------------------------|----------------------------|
| 4062 | 21.896 | 21.963 |
| ET 15 | 21.037 | 21.102 |
| SUMME | 42.933 | 43.065 |

Auf der Weizer Bahn stellt sich die Leistungsbestellmenge für das Jahr 2012 wie folgt dar:

| Weizer Bahn | Bestellung 2012 [Zugkm] | Bestellung 2011 [Zugkm] |
|--------------|----------------------------|----------------------------|
| 5062 | 43.359 | 7.723 |
| 5047 | 38.451 | 78.092 |
| SUMME | 81.810 | 85.815 |

Die SCHIG mbH bestellte auf der Gleichenberger Bahn im Jahr 2012 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

| Gleichenberger Bahn | Bestellung 2012 [Zugkm] | Bestellung 2011 [Zugkm] |
|---------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| ET 1-2 | 19.096 | 19.184 |
| SUMME | 19.096 | 19.184 |

Auf der Murtalbahn stellt sich die Leistungsbestellmenge für das Jahr 2012 wie folgt dar:

| Murtalbahn | Bestellung 2012 [Zugkm] | Bestellung 2011 [Zugkm] |
|---------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| VT 31-35 + VS 41-44 | 120.696 | 120.880 |
| SUMME | 120.696 | 120.880 |

Die SCHIG mbH bestellte somit im Vertragsjahr 2012 insgesamt **264.535 Zugkm** (2011: 268.944 Zugkm) bei den Steiermärkischen Landesbahnen.

In Abstimmung mit der regionalen Bestellorganisation wurden im Jahr 2012 auf der Weizer Bahn durch die SCHIG mbH vermehrt teurere Leistungen mit der qualitativ höherwertigen Baureihe 5062 bestellt und im Gegenzug das Bestellvolumen gegenüber dem Vorjahr verringert.

3.11.3. Prüfung der Überkompensation

Die Steiermärkischen Landesbahnen übermittelten zum Jahresanfang 2013 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gem. Anlage 6b für das Vertragsjahr 2011 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV im Jahre 2011 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Es wurde für das Jahr 2011 keine Überkompensation festgestellt.

3.11.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2012 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des Verkehrsdienstvertrags zu überprüfen, wurden die im Verkehrsdienstvertrag vorgesehenen Berichtspflichten der Steiermärkischen Landesbahnen wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**

Es liegen keine ausgelassenen planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum vor. Bezogen auf das seitens der SCHIG mbH bestellte Grundangebot gem. § 7 ÖPNRV-G 1999 werden im Jahr 2012 ca. 865 Zugkm als ausgefallene Zugleistung gewertet, das entspricht 0,33 % der vertragsgegenständlichen Leistung (2011: 0 Zugkm). Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert nicht überschritten und daraus folgend kommt es zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**

Im Berichtszeitraum kam es zu keinen, hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**

Bezogen auf das seitens der SCHIG mbH bestellte Grundangebot gem. § 7 ÖPNRV-G 1999 wurden im Jahr 2012 ca. 753 Zugkm im Schienenersatzverkehr geführt, das entspricht ca. 0,28 % der bestellten Verkehrsleistung.

3.11.5. Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen

Das vereinbarte Qualitätsmanagement im zwischen EVU und dem Land Steiermark sowie der Steirischen Verkehrsverbund GmbH (StVG) abgeschlossenen Verkehrsdienstvertrag vom 13.10.2010 kommt gemäß Anlage 7 auch für den gegenständlichen Vertrag im Jahr 2012 zur Anwendung.

Die Steiermärkischen Landesbahnen übermittelten dazu die Prüfbögen der seitens StVG durchgeführten Qualitätskontrollen. Im Jahr 2012 kam es zu keinerlei Beanstandungen bei den Qualitätskontrollen und somit auch zu keinen Pönalezahlungen.

Die Pünktlichkeit des betriebenen Schienenpersonenverkehrs der Steiermärkischen Landesbahnen stellt sich im Jahr 2012 auf den vier Strecken wie folgt dar:

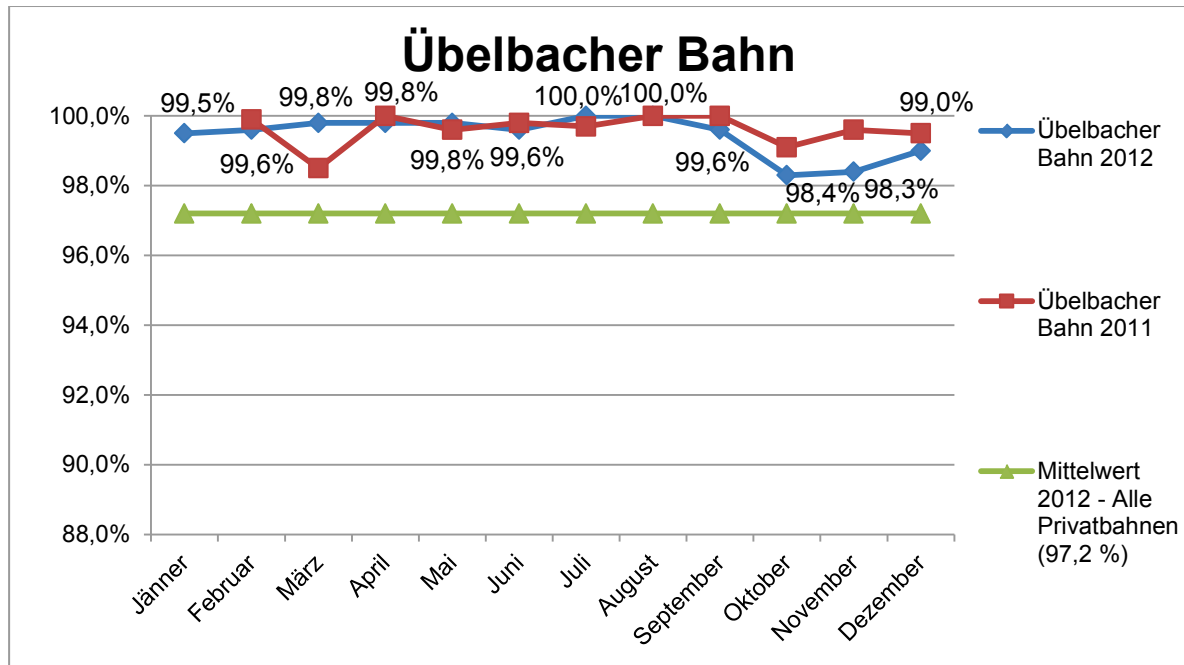


Abbildung 26: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Übelbacher Bahn

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Übelbacher Bahn im Jahr 2012 beläuft sich auf 99,8 % (2011: 99,5 %).

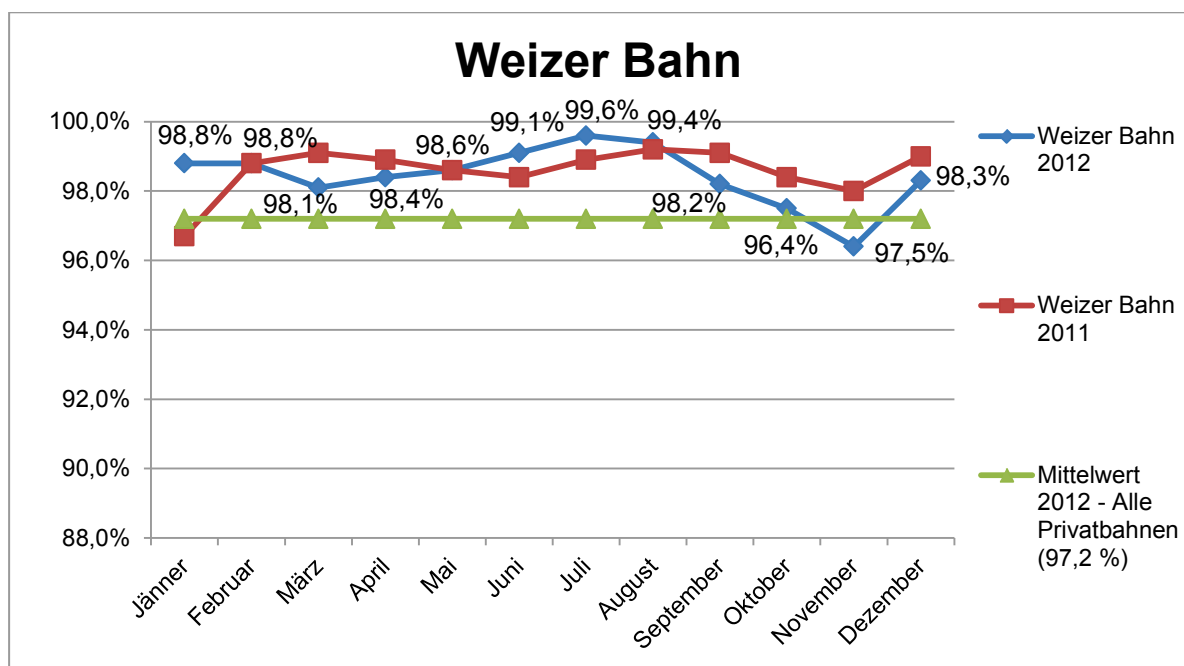


Abbildung 27: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Weizer Bahn

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Weizer Bahn im Jahr 2012 beträgt 98,3 % (2011: 98,6 %).

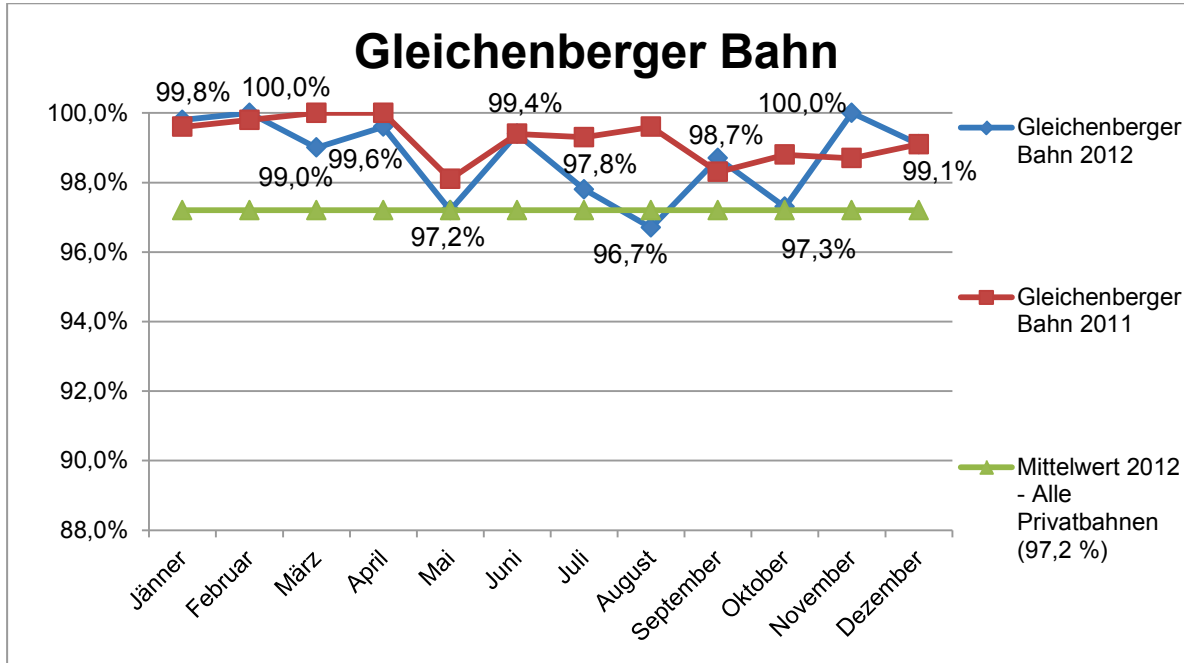


Abbildung 28: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Gleichenberger Bahn

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Gleichenberger Bahn im Jahr 2012 beläuft sich auf 98,7 % (2011: 99,1 %).

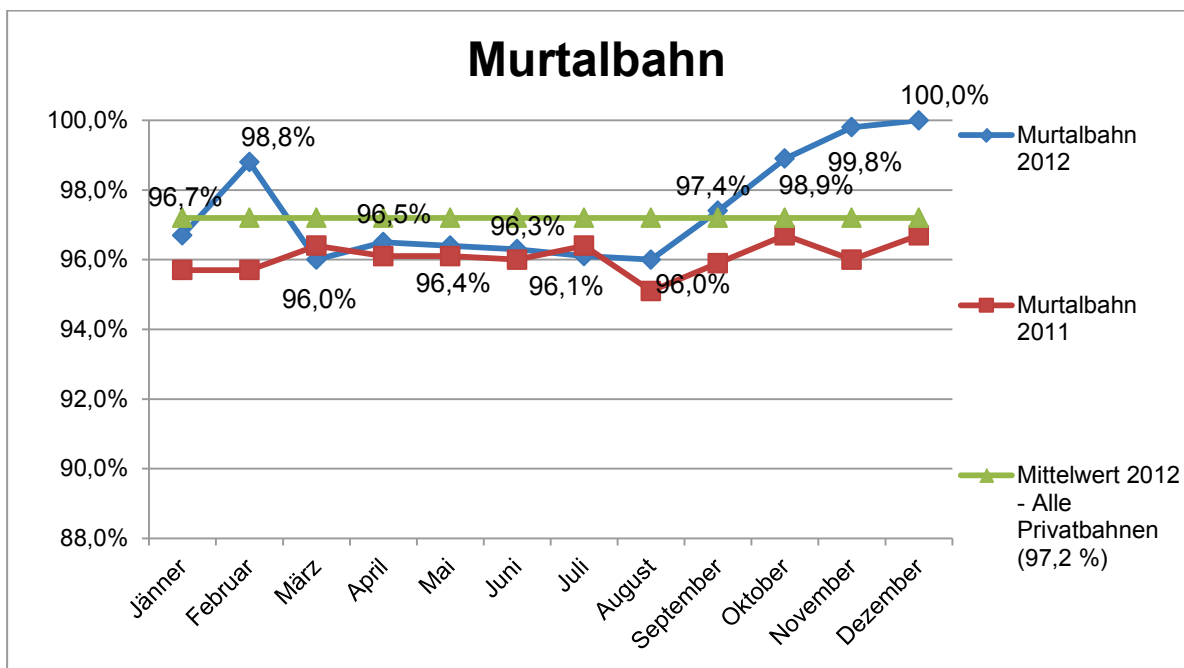


Abbildung 29: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Murtalbahn

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Murtalbahn im Jahr 2012 beträgt 98,2 % (2011: 96,2 %).

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit auf allen vier Bahnen im Jahr 2012 beträgt 98,5 % (2011: 98,3 %).

Im Jahr 2012 wurde laut den Steiermärkischen Landesbahnen folgende Anzahl an Personen auf den vier Strecken befördert:

- Übelbacher Bahn 221.236 (2011: 210.593)
- Weizer Bahn 666.040 (2011: 634.286)
- Gleichenberger Bahn 47.508 (2011: 45.837)
- Murtalbahn 578.825 (2011: 556.619)

Diese Fahrgastzahlen wurden auf Basis der verkauften Tickets, hochgerechnet mit bestimmten Multiplikationsfaktoren je Ticketart, ermittelt.

3.12. Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH

3.12.1. Aktualisierung der Vertragsinhalte

Im Rahmen der Aktualisierung der Vertragsinhalte für das Jahr 2012 wurden folgende Anlagen angepasst:

- Anlage 3 (Leistungsverzeichnis)
- Anlage 4a (Abgeltungsverzeichnis)
- Anlage 8 (Minderung des Abgeltungsbetrags bei abweichender Zugbildung)
- Anlage 10 (Übersicht sonstiger Dienstleistungsverträge)
- Anlage 14 (Fahrplandaten/Zughalteverzeichnis)

3.12.2. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte bei der Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH im Berichtszeitraum 2012 einen Leistungsumfang in folgendem Ausmaß:

| Zugbildung | Bestellung 2012 [Zugkm] | Bestellung 2011 [Zugkm] |
|--------------|----------------------------|----------------------------|
| L+B+BS | 105.975 | 222.837 |
| L+2B+BS | 0 | 19.384 |
| L+3B+BS | 0 | 7.440 |
| VT 70 | 64.975 | 132.560 |
| 2 VT 70 | 41.525 | 119.097 |
| 3 VT 70 | 0 | 28.387 |
| 4 VT 70 | 0 | 8.308 |
| GTW | 741.065 | 203.257 |
| 2 GTW | 0 | 84.063 |
| SUMME | 953.540 | 825.333 |

Die Vergrößerung des Zugkm-Bestellvolumens im Jahr 2012 gegenüber dem Vorjahr erklärt sich durch die verspätete Zulassung der GTW-Triebwagen, welche einen im Vergleich zu den lokbespannten Zügen der Übergangsphase günstigeren Abgeltungsbetrag je Zugkm aufweisen. Durch die zunehmende Aufnahme des Regelbetriebs konnte somit das Zugkm-Bestellvolumen auf das eigentlich vorgesehene Niveau angehoben werden.

3.12.3. Prüfung der Überkompensation

Die Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH übermittelte zum Jahresanfang 2013 die seitens des Wirtschaftsprüfers ausgestellte Bescheinigung gem. Anlage 6b für das Vertragsjahr 2011 mit folgendem Ergebnis:

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV im Jahr 2011 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Es wurde für das Jahr 2011 eine Überkompensation festgestellt.

Eine Rückzahlungsverpflichtung der festgestellten Überkompensation ist für das Jahr 2011 noch nicht eingetreten. Die Verpflichtung zur Rückzahlung tritt erst nach Ablauf des vereinbarten Beobachtungszeitraums ein, dieser ist für das betreffende Jahr 2011 von 01. Jänner 2011 bis 31. Dezember 2015.

3.12.4. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2012 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des Verkehrsdienstvertrags zu überprüfen, wurden die im Verkehrsdienstvertrag vorgesehenen Berichtspflichten der Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**

Im Jahr 2012 liegen ausgefallene Zugleistungen in der Höhe von 209 Zugkm (2011: 92 Zugkm) vor. Des Weiteren liegen keine ausgelassenen planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum vor. Daher werden 209 Zugkilometer (das entspricht 0,02 % der vertragsgegenständlichen Leistung) als nicht erbrachte Zugleistung gewertet. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert nicht überschritten und daraus folgend kommt es zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**

Im Berichtszeitraum kam es zu keinen, hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**

Im Jahr 2012 wurden seitens der Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH insgesamt 866 Zugkm (2011: 1.377 Zugkm) der vertragsgegenständlichen Leistung im Schienenersatzverkehr geführt (das entspricht 0,09 % der Leistung).

3.12.5. Beobachtung der Qualitätsstandards und Fahrgastzahlen

Das vereinbarte Qualitätsmanagement im zwischen EVU und dem Land Steiermark abgeschlossenen Verkehrsdienstvertrag vom 22.09.2010 kommt gemäß Anlage 7 auch für den gegenständlichen Vertrag im Jahr 2012 zur Anwendung.

Die GKB übermittelte dazu die Prüfbögen der seitens StVG durchgeführten Qualitätskontrollen. Im Jahr 2012 kam es zu keinerlei Beanstandungen bei den Qualitätskontrollen und somit auch zu keinen Pönalezahlungen.

Die Pünktlichkeit im Jahr 2012 stellt sich wie folgt dar:

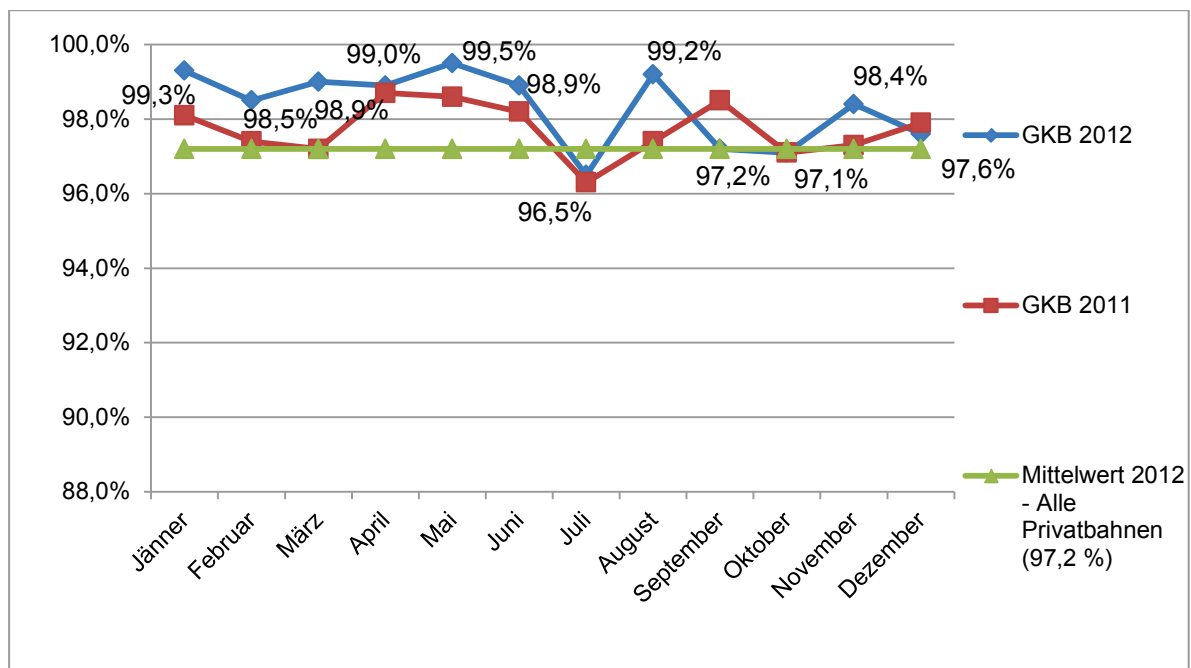


Abbildung 30: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der GKB

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit der Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH im Jahr 2012 beläuft sich auf 98,3 % (2011: 97,7 %).

Im Jahr 2012 wurden laut Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH insgesamt 5.132.248 Personen (2011: 4.866.794 Personen) befördert, wobei dieser Wert auf Basis erfolgter Fahrgastzählungen hochgerechnet wurde.

3.13. Zusammenfassung Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei den Privatbahnen

Für das Jahr 2012 wurden an die Privatbahnen für die bestellten Leistungen insgesamt **EUR 50,3 Mio.** (2011: EUR 49,3 Mio.) ausbezahlt.

Der Leistungsumfang der bestellten Schienenpersonenverkehrsleistungen bei den Privatbahnen stellt sich im Jahr 2012 wie folgt dar:

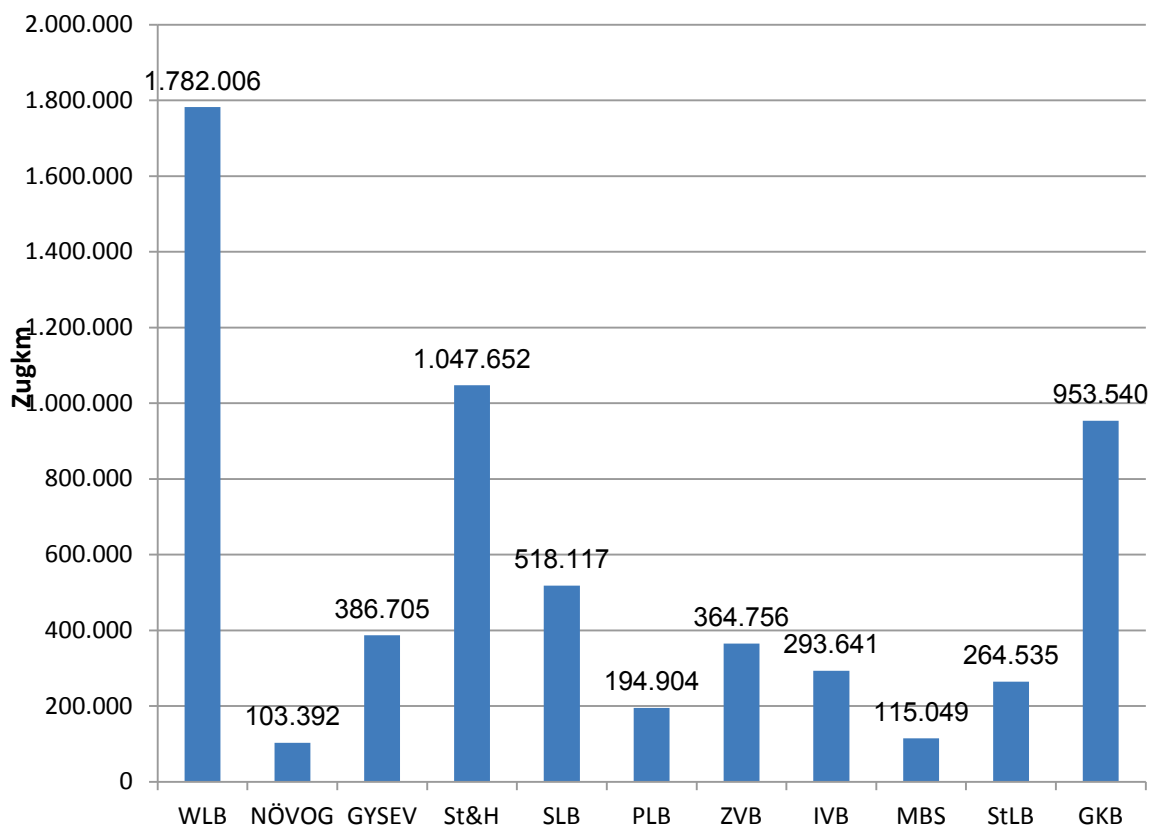


Abbildung 31: Zugkm-Leistungen im Grundangebot der Privatbahnen

Im Jahr 2012 wurden bei den Privatbahnen somit insgesamt **6,02 Mio. Zugkm** (2011: 5,97 Mio. Zugkm) bestellt.

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

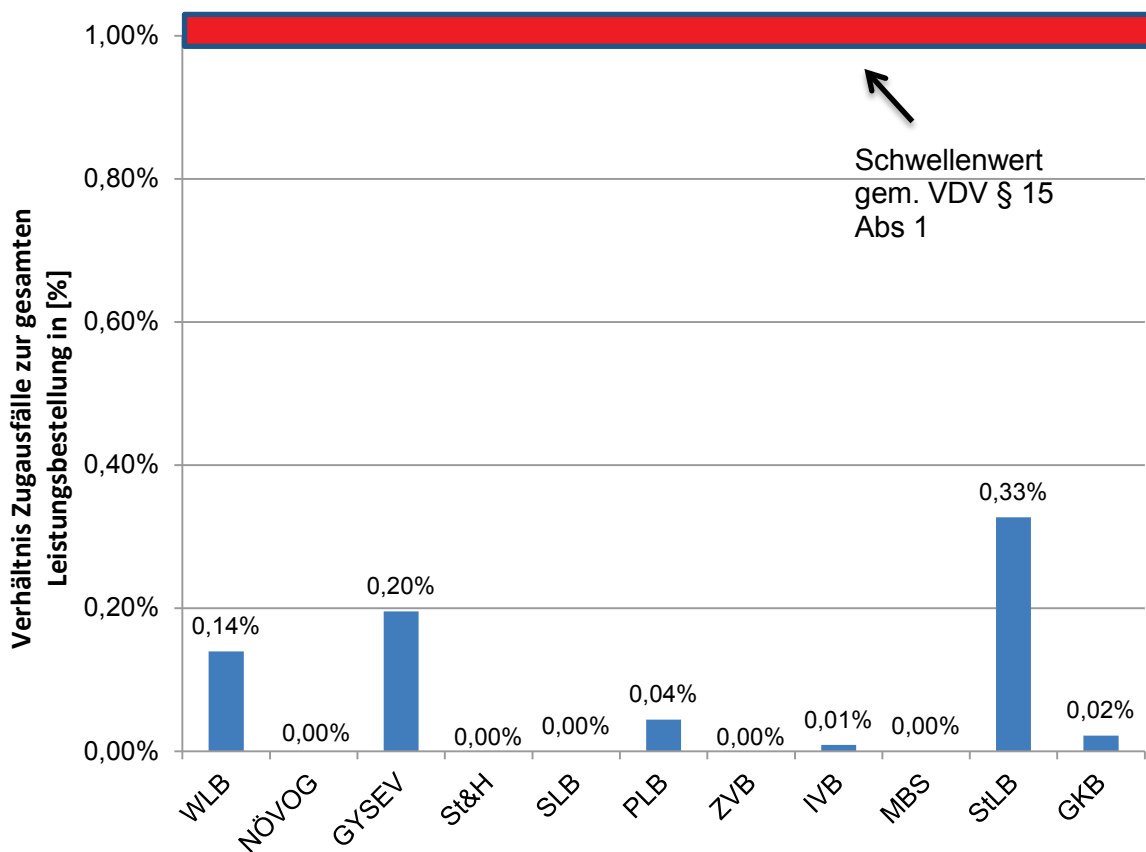


Abbildung 32: Anteile der Zugausfälle bei den Privatbahnen

Der im Verkehrsdienstvertrag gemäß § 15 Abs 1 definierte Schwellenwert für etwaige Entgeltkürzungen wurde von keiner Privatbahn überschritten. Daher kam es im Jahr 2012 diesbezüglich zu keinen Leistungsentgeltkürzungen.

Hinsichtlich der Überwachung etwaiger abweichender Zugbildungen wurden im Jahr 2012 bei zwei Privatbahnen Leistungsentgeltkürzungen gemäß VDV Anlage 8 vorgenommen.

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

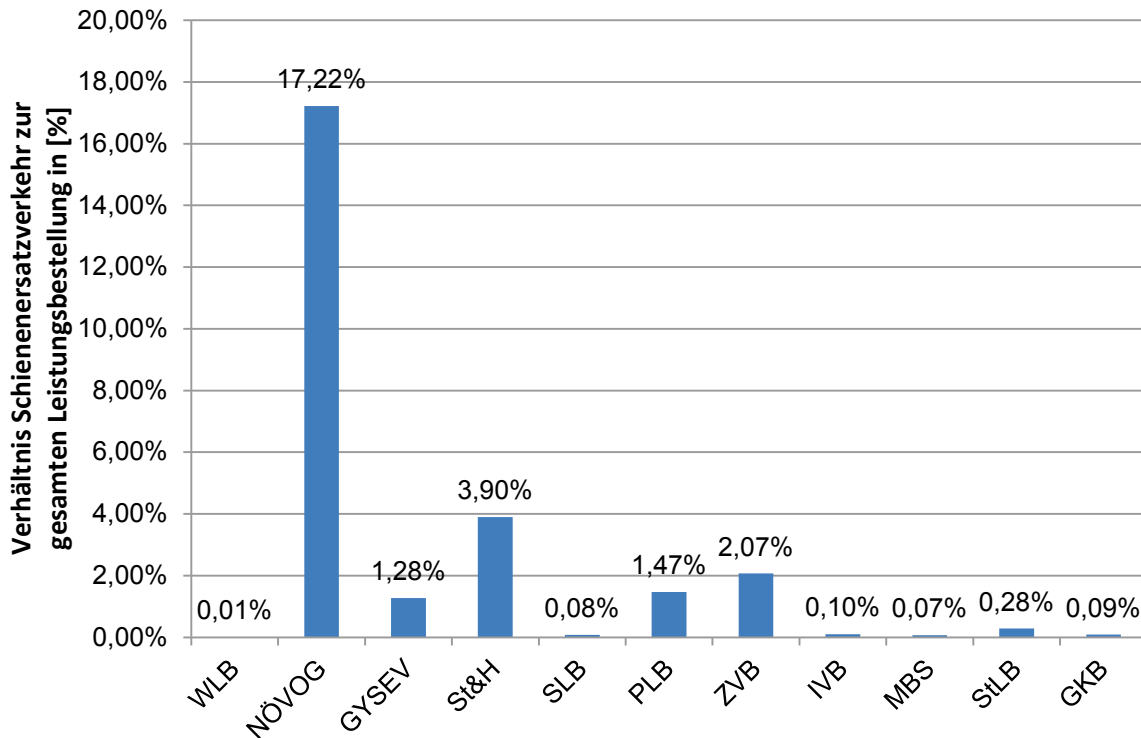


Abbildung 33: Anteile der Schienenersatzverkehre bei den Privatbahnen

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

Hinsichtlich des **Qualitätsmanagements** wurde mit acht der elf Privatbahnen, mit denen die SCHIG mbH einen Verkehrsdienstvertrag abgeschlossen hat, im VDV vereinbart, dass bis 31.12.2013 jenes QM-Regime zur Anwendung kommt, dass zwischen den jeweiligen Privatbahnen und den zuständigen Bundesländern bzw. Verkehrsverbundgesellschaften vereinbart wurde. Hinsichtlich der Zielerreichung sowie der Weiterentwicklung der vereinbarten Qualitätsstandards ist der SCHIG mbH in ebensolcher Weise zu berichten wie dem Vertragspartner des EVU.

Die GYSEV, WLB und MBS haben nach den Bestimmungen des VDV jährlich im Rahmen der Statusberichte gem. § 27 VDV über den Stand und über die Entwicklung der qualitäts-

relevanten Sachverhalte Pünktlichkeit, Maßnahmen zur Reinigung, Schadensfreiheit, Maßnahmen zur Fahrgastinformation und Beschwerdemanagement zu berichten.

Aus Sicht der SCHIG mbH besteht hinsichtlich der Etablierung eines messbaren Qualitätsmanagementsystems nahezu bei allen Privatbahnen ein Verbesserungsbedarf. Die SCHIG mbH wird unter Berücksichtigung dieser Erfahrungen einen Vorschlag zur Weiterentwicklung der Qualität im Bereich der Privatbahnen ausarbeiten.

Hinsichtlich der zukünftigen Erhebung von subjektiven Qualitätsparametern durch Kundenbefragungen wurde im Rahmen des Fachverbands der Schienenbahnen im April 2013 vereinbart, dass in einer Arbeitsgruppe, bestehend aus den Privatbahnen, den bmvit und der SCHIG mbH auf Basis des VCÖ-Bahntests 2013 ein einheitlicher, für alle Privatbahnen gültiger Fragebogen für die Kundenbefragungen entwickelt werden soll, welcher ab dem Jahr 2014 zur Anwendung kommt.

Hinsichtlich der auf Selbstmeldungen der Privatbahnen beruhenden Pünktlichkeitswerte ist aus Sicht der SCHIG mbH festzuhalten, dass keine einheitlichen Kriterien zur Erhebung der Pünktlichkeit vorliegen.

Die übermittelten Pünktlichkeitswerte stellen sich bei den Privatbahnen im Jahr 2012 wie folgt dar:

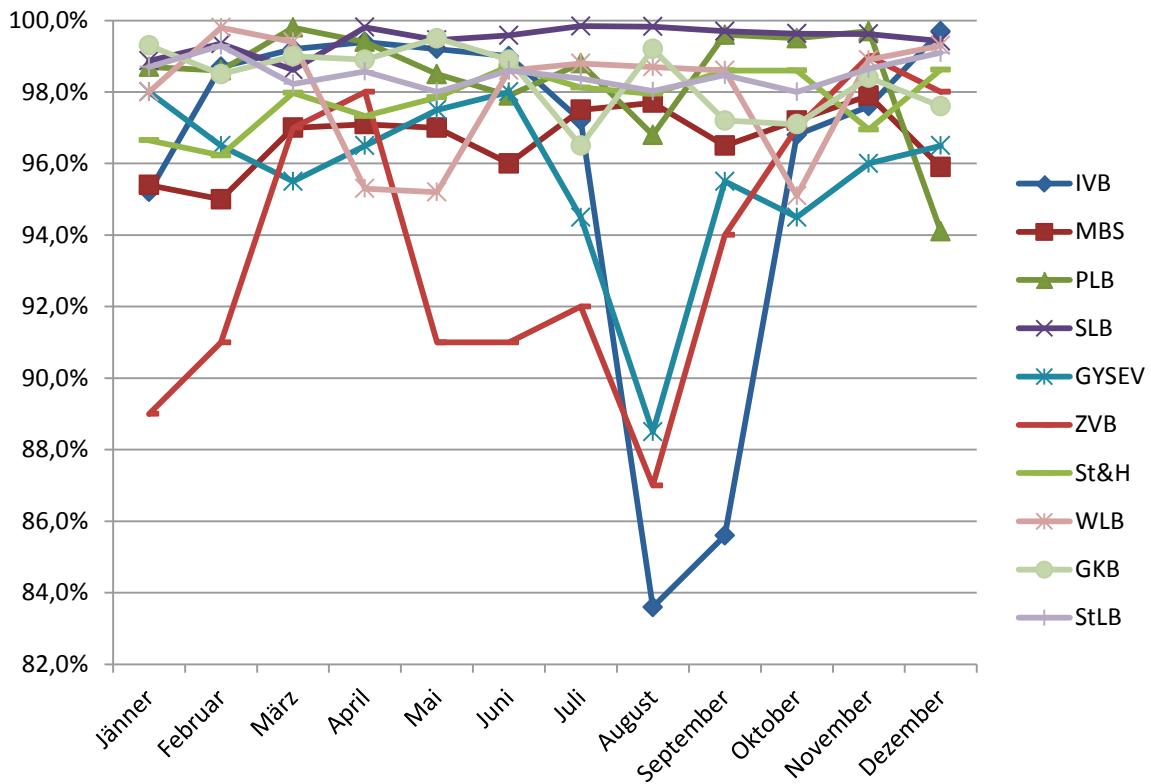


Abbildung 34: Vergleich der Pünktlichkeitsentwicklung bei den Privatbahnen

Die NÖVOG berichtet, dass sich die Pünktlichkeitserfassung erst im Aufbau befindet und daher keine Werte übermittelt werden konnten.

Die übermittelte Anzahl der beförderten Fahrgäste der Privatbahnen stellt sich im Jahr 2012 wie folgt dar:

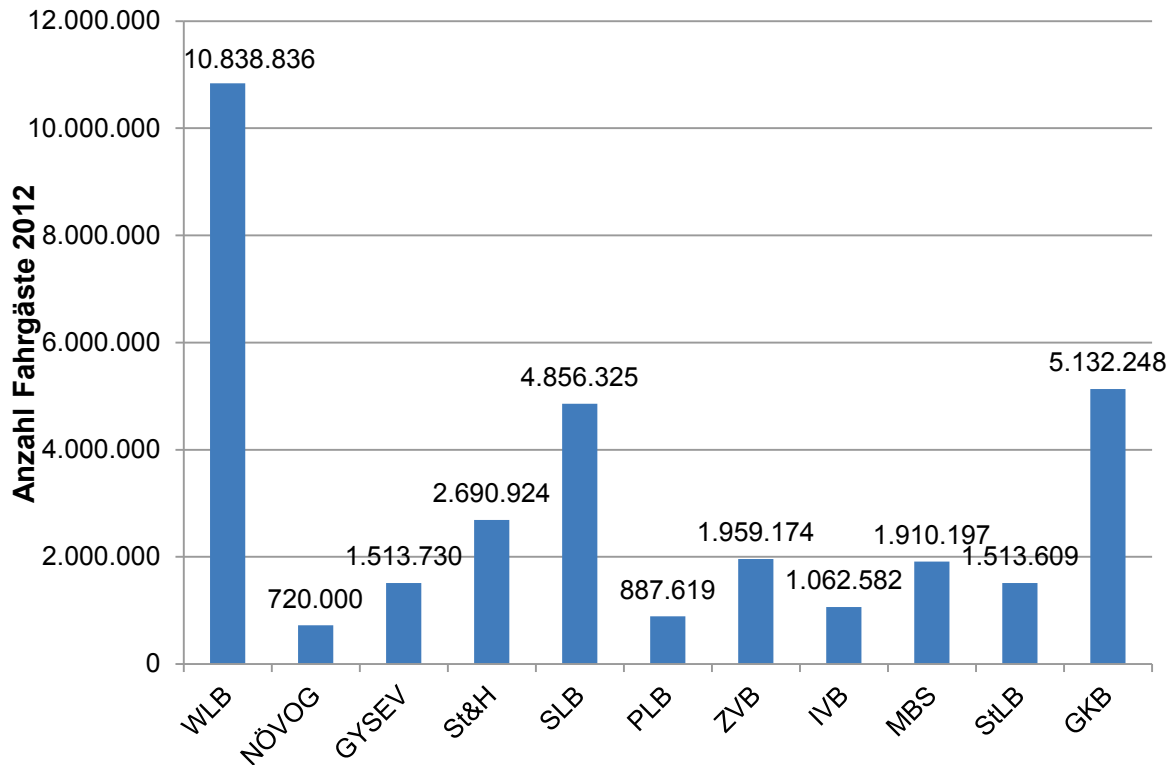


Abbildung 35: Anzahl der beförderten Fahrgäste

4. VERZEICHNISSE

4.1. Allgemeine Angaben

| | |
|--|--|
| Auftraggeber (evtl. mit Ansprechpartner): | bmvit, Abteilung II/Infra 6 Öffentlicher Personennah- und -regionalverkehr Dipl.-Ing. Martina Schalko |
| Prüfungsleiter: | Dipl.-BW _(FH) Christian Nicke Ing. Josef Idinger |
| Verteiler: | bmvit, Abteilung II/Infra 6 Öffentlicher Personennah- und -regionalverkehr Dipl.-Ing. Martina Schalko bmvit, Abteilung II/Infra 2 Privatbahnen und Bestellerför- derung Ing. Mag. Dr. Erwin Traxler |

4.2. Abkürzungsverzeichnis

| Abkürzung | Volltext |
|------------------|--|
| Abs | Absatz |
| AG | Aktiengesellschaft |
| bmvit | Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie |
| bzw. | beziehungsweise |
| EVU | Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| gem. | gemäß |
| GKB | Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH |
| IBE | Infrastrukturbenützungsentgelt |
| IVB | Innsbrucker Verkehrsbetriebe & Stubaitalbahn GmbH |
| km | Kilometer |
| LiLo | Linzer Lokalbahn |
| MBS | Montafonerbahn AG |
| Mio. | Millionen |
| NÖVOG | Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges. mbH |
| NSB | Neusiedlerseebahn |
| ÖBB-PV AG | ÖBB-Personenverkehr AG |
| ÖPNRV-G 1999 | Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 |
| PB | Privatbahn(en) |
| PLB | Pinzgauer Lokalbahn |
| PSO | Public Service Obligations, Abkürzung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 |
| SCHIG mbH | Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH |
| SEV | Schienenersatzverkehr |
| SLB | Salzburg AG für Energie, Telekommunikation und Verkehr, Salzburger Lokalbahn |
| SPFV | Schienenpersonenfernverkehr |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| SPV | Schienenpersonenverkehr |
| St&H | Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH |
| StLB | Steiermärkische Landesbahnen |
| StVG | Steirische Verkehrsverbund GmbH |
| v.a. | vor allem |
| VDV | Verkehrsdienstvertrag |

VO (EG) 1370/2007 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates

| | |
|-------|---------------------------------|
| WLB | AG der Wiener Lokalbahnen |
| Zugkm | Zugkilometer |
| ZVB | Zillertaler Verkehrsbetriebe AG |

4.3. Abbildungsverzeichnis

| | |
|--|---|
| Abbildung 1: Loseinteilung im SPNV | 9 |
| Abbildung 2: Loseinteilung im SPFV | 9 |
| Abbildung 3: Übersicht Leistungsbestellung in den jeweiligen Regionen | 10 |
| Abbildung 4: Anteil der im SEV erbrachten Leistungen | 23 |
| Abbildung 5: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG | 24 |
| Abbildung 6: Ausgefallene Zugkm | 25 |
| Abbildung 7: Gewichtung der objektiven Qualitätsparameter | 29 |
| Abbildung 8: Gewichtung der subjektiven Qualitätsparameter | 30 |
| Abbildung 9: Entwicklung der Pünktlichkeit 2012 | 31 |
| Abbildung 10: Zielwerte und Zielerreichung objektive Qualitätsparameter | 32 |
| Abbildung 11: Zielwerte und Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter | 34 |
| Abbildung 12: Zielerreichung objektive Qualitätsparameter und Qualitätsbonus/-malus..... | 36 |
| Abbildung 13: Zielerreichung subjektive Qualitätsparameter und Qualitätsbonus. | 36 |
| Abbildung 14: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der WLB..... | 49 |
| Abbildung 15: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Raaberbahn..... | 57 |
| Abbildung 16: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Neusiedlerseebahn..... | 58 |
| Abbildung 17: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Linzer Lokalbahn | 63 |
| Abbildung 18: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Vorchdorferbahn..... | 64 |
| Abbildung 19: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Traunseebahn | 64 |
| Abbildung 20: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Attergaubahn | 65 |
| Abbildung 21: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der SLB..... | 68 |
| Abbildung 22: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der PLB..... | 71 |
| Abbildung 23: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der ZVB | 74 |
| Abbildung 24: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der IVB..... | 77 |
| Abbildung 25: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der MBS..... | 80 |
| Abbildung 26: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Übelbacher Bahn..... | 85 |
| Abbildung 27: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Weizer Bahn | 86 |
| Abbildung 28: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Gleichenberger Bahn..... | 86 |
| Abbildung 29: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der Murtalbahn..... | 87 |
| Abbildung 30: Entwicklung der Pünktlichkeit bei der GKB..... | 90 |
| Abbildung 31: Zugkm-Leistungen im Grundangebot der Privatbahnen | 92 |
| Abbildung 32: Bestellvolumen bei den Privatbahnen..... | Fehler! Textmarke nicht definiert. |
| Abbildung 33: Gegenüberstellung Bestellvolumen und Zugkm-Leistung im Grundangebot bei den Privatbahnen..... | Fehler! Textmarke nicht definiert. |
| Abbildung 34: Anteile der Zugausfälle bei den Privatbahnen | 93 |
| Abbildung 35: Anteile der Schienenersatzverkehre bei den Privatbahnen | 94 |
| Abbildung 36: Verhältnis Grundangebot zu Gesamtfahrplanleistung je Privatbahn | Fehler! Textmarke nicht definiert. |
| Abbildung 37: Vergleich der Pünktlichkeitsentwicklung bei den Privatbahnen | 96 |
| Abbildung 38: Anzahl der beförderten Fahrgäste | 97 |
| Abbildung 39: Abgeltungsbetrag je beförderten Fahrgast . | Fehler! Textmarke nicht definiert. |

5. ANLAGEN

5.1. Losverzeichnis bundesweit

Die nachfolgende Aufstellung ist das bundesweite Losverzeichnis derjenigen Lose, in denen Leistungen des Grundangebots gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 im Jahr 2012 bestellt wurden.

| Los | Losname | KBS | Strecke(n) | Volumen ca. [Mio. km] [2012] | überwiegender Fahrzeugeinsatz |
|--------|--|---|---|------------------------------|---|
| Ost 1 | Schnellbahn Wien I | 907 945 | Wien Floridsdorf – Flughafen Wien – Wolfsthal Wien Hütteldorf – Wien Handelskai | 2,284 | ET 4020 ET 4024 ET 4124 |
| Ost 2 | Schnellbahn Wien II | 900, 901, 902, 903, 510, 511 | Gänserndorf – Wien Laa/Thaya – Wien Absdorf-Hippersdorf / Hollabrunn – Wien (Stammstrecke) – Unter Purkersdorf Wiener Neustadt Hbf. – Wien (über Südbahn und Pottendorfer Linie) Sowie alle Leistungen auf der Schnellbahn-Stammstrecke, soweit nicht eindeutig einem anderen Los (z. B. Ost 6) zugeordnet. | 6,519 | ET 4020 ET 4024 |
| Ost 3 | Schnellbahn Wien III | 110, 112, 810 | Wien West – Rekawinkel (– Neulengbach) Wien FJB – Tulln – St. Pölten Hbf. Wien – Bruck/Leitha | 1,796 | SEV ET 4024, |
| Ost 4 | Westbahn | 100, 110 | Wien West – St. Valentin (REX) Wien West – St. Pölten Hbf. (R) | 2,599 | DoSto-Züge |
| Ost 5 | Regionalverkehr Wald- und Weinviertel | 800, 810, 903 | Wien FJB – Krems/Donau / Ceske Velenice Wien – Satov ohne Schnellbahn | 4,099 | ET 4024, CRD-Wendezüge DoSto-Züge |
| Ost 6 | Regionalverkehr Süd- und Nordbahn, Laaer Ostbahn | 510, 901, 902 | Payerbach-Reichenau – Wien – Breclav / Laa/Thaya (ohne Schnellbahn und ohne Leistungen anderer Lose, z.B. KBS 520) | 3,799 | CRD-Wendezüge DoSto-Züge |
| Ost 7 | Ostbahn und Neusiedler See | 700, 701, 730 | Wien – Bruck/Leitha / Bratislava / Hegyeshalom Wien – Bruck/Leitha – Neusiedl – Eisenstadt (ohne Schnellbahn) | 2,057 | ET 4124, CRD-Wendezüge DoSto-Züge |
| Ost 8 | Leithagebirge | 512, 730 | Wien – Ebenfurth und Sopron – Deutschkreutz Wiener Neustadt Hbf. – Wulkaprodersdorf – Eisenstadt (ohne Schnellbahn) | 0,603 | ET 4124 |
| Ost 9 | Dieselnetz Marchfeld | 901, 910, 912 | Wien – Marchegg Gänserndorf – Marchegg Obersdorf – Groß Schweinbarth – Gänserndorf | 1,454 | VT 5047 CRD-Wendezüge |
| Ost 10 | Bleibt frei | | | | |
| Ost 11 | Aspangbahn, Mattersburger Bahn | 520, 524 | (Wien –) Wiener Neustadt Hbf. – Aspang – Hartberg (Wien –) Wiener Neustadt Hbf. – Mattersburg – Sopron – Deutschkreutz | 1,711 | VT 5047 VT 5022 CRD-Wendezüge |

| Los | Losname | KBS | Strecke(n) | Volumen ca. [Mio. km] [2012] | überwiegender Fahrzeugeinsatz |
|--------|--|--------------------|--|------------------------------|-------------------------------|
| Ost 12 | Dieselnetz Wiener Neustadt | 513, 521, 522, 720 | (Wiener Neustadt Hbf. –) Leobersdorf – Weißenbach-Neuhaus Wiener Neustadt Hbf. – Gutenstein Wiener Neustadt Hbf. – Puchberg am Schneeberg Wien – Wiener Neustadt Hbf. (über Inne-re Aspangbahn) | 1,008 | VT 5047 VT 5147 VT 5022 |
| Ost 13 | Badner Bahn | 515 | Wien Oper – Baden Josefsplatz | 1,782 | TW 100 TW 400 |
| Ost 14 | Regionalverkehr Westbahn und Mostviertel | 100, 130, 131 | St Pölten Hbf. – St. Valentin (R-Züge) Amstetten – Kleinreifling Linz Hbf. – St. Valentin – Kleinreifling – Weißenbach-St. Gallen – Selzthal (ohne Leistungen des Loses Westbahn) | 2,273 | ET 4020 CRD-Wendezüge |
| Ost 15 | Traisental und Ötscherland | 113, 120 | St. Pölten Hbf. – Hainfeld / Schrambach (St. Pölten Hbf. –) Pöchlarn – Scheibbs | 0,697 | CRD-Wendezüge |
| Ost 16 | Kamptal | 112, 820 | St. Pölten Hbf. – Krems/Donau (Krems/Donau –) Hadersdorf/Kamp – Horn – Sigmundsherberg | 0,908 | VT 5047 CRD-Wendezüge |
| Ost 17 | Semmering | 500 | Mürzzuschlag – Payerbach-Reichenau | 0,137 | ET 4020 |
| Ost 18 | Citybahn Waidhofen | 132 | Waidhofen an der Ybbs LB – Gstadt | 0,016 | VT 5090 |
| Ost 19 | Mariazellerbahn | 115 | St. Pölten Hbf. – Mariazell | 0,088 | VT 5090 1099 + Wagen |
| Ost 20 | Raaberbahn | 512 | Ebenfurth – Sopron | 0,188 | ET 4124 |
| Ost 21 | Neusiedler See Bahn | 731 | Neusiedl am See – Pamhagen | 0,198 | ET 4124 |
| OÖ 1 | Nibelungengau | 133 | Linz Hbf. – Sarmingstein (inkl. St. Valentin – St. Pantaleon) | 0,478 | VT 5047 VT 5022 |
| OÖ 2 | Mühlkreisbahn | 142 | Linz Urfahr – Rottenegg – Aigen Schlägl | 0,310 | VT 5047 VT 5022 |
| OÖ 3 | Pyhrn – Summerau | 140, 141 | Selzthal – Linz Hbf. – Summerau | 1,818 | ET 4024 CRD-Wendezüge |
| OÖ 4 | Linzer Lokalbahn | 143 | Linz – Eferding – Peuerbach / Neumarkt-Kallham | 0,683 | GTW Grazer |
| OÖ 5 | Westbahn OÖ/ Salzburg | 101, 150 | Linz Hbf. – Wels Hbf. – Passau Hbf. / Salzburg Hbf. (inkl. über Traun geführter Züge) | 2,638 | ET 4024 CRD- Wendezüge |
| OÖ 6 | Salzkammergut | 170 | (Linz Hbf. –) Attnang-Puchheim – Gmunden – Stainach-Irdning | 1,121 | ET 4024 CRD-Wendezüge |
| OÖ 7 | Rieder Kreuz | 151, 171, 190 | (Linz Hbf. – Wels Hbf. –) Ried/Innkreis – Braunau/Inn – Simbach/Inn Ried/Innkreis – Schärding (Salzburg Hbf. –) Steindorf/Str. – Braunau/Inn | 1,179 | VT 5047 CRD-Wendezüge |
| OÖ 8 | Vorchdorfer Bahn | 160 | Lambach – Vorchdorf-Eggenberg | 0,137 | Exertaler |
| OÖ 9 | Traunseebahn | 161 | Vorchdorf-Eggenberg – Gmunden Seebhf. | 0,094 | WSB IVB Cityrunner |

| Los | Losname | KBS | Strecke(n) | Volumen ca. [Mio. km] | überwiegender Fahrzeugeinsatz |
|--------|---------------------------------|-------------------------------------|--|-----------------------|--------------------------------------|
| OÖ 10 | Attergaubahn | 180 | Vöcklamarkt – Attersee | 0,133 | BLT AOMC IVB Cityrunner |
| Sbg 1 | Salzburger Lokalbahn | 210 | Salzburg Hbf. (LB) – Lamprechtshausen / Trimmelkam | 0,518 | ET 40 |
| Sbg 2 | Schnellbahn Salzburg | 101, 200 | Straßwalchen – Salzburg Hbf. Salzburg Hbf. – Golling-Abtenau | 1,033 | ET 4023 ET 4024 |
| Sbg 3 | Salzburger Land Regionalverkehr | 200, 250 | Salzburg Hbf. – Saalfelden Bischofshofen – Radstadt | 1,793 | ET 4024 CRD-Wendezüge |
| Sbg 4 | Pinzgauer Lokalbahn | 230 | Zell am See – Krimml | 0,195 | VT 5090 |
| T 1 | Inntal | 201 300, 400, 410 | Wörgl Hbf. – Saalfelden Kufstein – Innsbruck Hbf. – Landeck (ohne Schnellbahn) Innsbruck Hbf. – Mittenwald | 3,130 | ET 4024 CRD-Wendezüge |
| T 2 | Schnellbahn Innsbruck | 300, 400 | Brenner – Innsbruck Hbf. – Hall in Tirol (Landeck –) Ötztal – Innsbruck Hbf. (nur Schnellbahn) | 1,017 | ET 4024 |
| T 3 | Osttirol | 223 | Lienz – San Candido (Innichen) | 0,179 | ET 4024 Wendezüge |
| T 5 | Zillertalbahn | 310 | Jenbach – Mayrhofen im Zillertal | 0,365 | VT + VS Lok + Wagen + Steuerwagen |
| T 6 | Stubaitalbahn | - | Innsbruck Hbf. – Fulpmes | 0,294 | Cityrunner |
| Vbg 1 | Vorarlberg | 401 | Bludenz / St. Margrethen – Bregenz – Lindau Hbf. Feldkirch – Buchs (SG) | 2,009 | ET 4024 Wendezüge |
| Vbg 2 | Montafonerbahn | 420 | Bludenz – Schruns | 0,115 | NPZ ETW |
| Ktn 1 | Tauern | 220, 223 | Villach Hbf. – Lienz | 0,992 | ET 4024 CRD-Wendezüge |
| Ktn 2 | Kärnten West und Karawanken | 220, 221, 601, 650, 670 | Friesach – Klagenfurt Hbf. – Villach Hbf. St. Veit an der Glan – Feldkirchen/Kärnten – Villach Hbf. Villach Hbf. – Rosenbach Villach Hbf. – Arnoldstein Villach Hbf. – Kötschach-Mauthen | 1,950 | ET 4024 CRD-Wendezüge, VT 5022 |
| Ktn 3 | Lavanttal | 620 | Klagenfurt Hbf. – Wolfsberg – Bad St. Leonhard | 0,631 | VT 5022 CRD-Wendezüge |
| Ktn 4 | Autoschleuse Tauern | 220 | Mallnitz – Böckstein | 0,154 | DoSto + Autotransportwagen |
| Stmk 1 | Ennstal, Südbahn | 250, 600 | Radstadt – Schladming / Friesach – Leoben Hbf. – Bruck/Mur – Mürzzuschlag | 2,184 | ET 4024 CRD-Wendezüge |
| Stmk 2 | Südbahn Großraum Graz | 501 | (Leoben Hbf. – Schleife Bruck /) Bruck/Mur – Graz Hbf. – Spielfeld-Straß | 1,711 | ET 4024 |
| Stmk 3 | Oststeiermark | 501, 520, 530 | (Graz Hbf. –) Spielfeld-Straß – Bad Radkersburg Graz Hbf. – Szentgotthard / Hartberg | 1,395 | VT 5022 CRD-Wendezüge |
| Stmk 4 | Köflacher- und Wieserbahn | 550 | Graz Hbf. – Köflach Graz Hbf. – Kalsdorf / Lieboch – Wies-Eibiswald | 0,954 | GTW VT 70 Lok + Wagen |
| Stmk 5 | Übelbacher Bahn | 540 | Peggau – Deutscheitz – Übelbach | 0,043 | GTW |

| Los | Losname | KBS | Strecke(n) | Volumen ca. [Mio. km] | überwiegender Fahrzeugeinsatz |
|--------|---------------------|-----|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------------|
| Stmk 6 | Weizer Bahn | 531 | Gleisdorf – Weiz | 0,081 | GTW VT 5047 |
| Stmk 7 | Gleichenberger Bahn | 532 | Feldbach – Bad Gleichenberg | 0,019 | ET |
| Stmk 8 | Murtalbahn | 630 | Unzmarkt – Tamsweg | 0,121 | VT + VS |

| | | | | | |
|------|---|---|---|-------|---------------------------------------|
| FV-A | Fernverkehr Los A (Südbahn; Linie 5) | - | Wien – Graz – Spielfeld-Straß | 2,617 | Railjet |
| FV-B | Fernverkehr Los B (Südbahn; Linie 6) | - | Wien – Villach – Lienz | 2,497 | Railjet, Lok + Fern- verkehrswagen |
| FV-C | Inneralpine Achse (Linie 7) | - | Graz – Salzburg / – Zell am See – Inns- bruck – Buchs (SG) | 1,392 | Lok + Fernverkehrswagen |
| FV-D | Salzburg – Villach (Tauernbahn; Linie 8) | - | Salzburg – Villach – Klagenfurt / – Jesenice | 1,670 | Lok + Fernverkehrswagen |
| FV-E | Salzburg – Innsbruck – Lindau (West- bahn/Arlbergbahn; L. 4-2) | - | Salzburg – Innsbruck – Bregenz – Lindau | 1,794 | Railjet; Lok + Fern- verkehrswagen |
| FV-F | Salzburg – Lindau / – Buchs (SG) (West- bahn/Arlbergbahn; L. 3-2) | - | Salzburg – Innsbruck – Bregenz – Lindau / – Buchs (SG) | 2,775 | Railjet |

5.2. Stichprobenverteilung Qualitätsprüfungen

Folgende Verteilung der Stichprobenziehung ist zur Sicherstellung einer für das bestellte Grundangebot repräsentativen Auswahl vereinbart:

| Region/ Produktkategorie FV | 1. Quartal | 2. Quartal | 3. Quartal | 4. Quartal | Jahr gesamt |
|--------------------------------|------------|------------|------------|------------|----------------|
| Ostregion Nahverkehr | 31 | 30 | 31 | 30 | 122 |
| Ostregion Schnellbahn | 16 | 16 | 17 | 17 | 66 |
| Oberösterreich | 11 | 10 | 11 | 10 | 42 |
| Salzburg | 4 | 4 | 3 | 3 | 14 |
| Tirol | 6 | 7 | 6 | 6 | 25 |
| Vorarlberg | 4 | 3 | 4 | 3 | 14 |
| Steiermark | 5 | 5 | 5 | 5 | 20 |
| Kärnten | 3 | 4 | 3 | 4 | 14 |
| Nahverkehr gesamt | 80 | 79 | 80 | 78 | 317 |
| Railjet | 3 | 3 | 3 | 3 | 12 |
| ICE, OEC, EC | 2 | 3 | 2 | 3 | 10 |
| OIC, IC, D, Sonstige | 3 | 2 | 3 | 3 | 11 |
| Fernverkehr gesamt | 8 | 8 | 8 | 9 | 33 |
| Stichproben gesamt | 88 | 87 | 88 | 87 | 350 |

5.3. Fahrzeugbeschreibungen Grundangebot ÖBB-PV AG

5.3.1. Elektrotriebwagen

Triebwagen ET 4020 (Bh4ET)

| Gattung | Serie | Sitzplatzkapazität Gesamt | Stehplatzkapazität | Anzahl der vorhandenen Toiletten | Heizung Fahrgastraum vorhanden | Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden | Einstiegs-höhe in cm | vorhandener Mehrzweckraum in m ² | Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug) | Fahrgastwechsel-sprech-einrichtung | akustische Fahrgast-informati-on (Zub / FIS) | opti-sche Fahrgast-infor-mation | Video-über-wa-chung |
|---------|-------|---------------------------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|----------------------|---|-----------------------------------|------------------------------------|--|---------------------------------|---------------------|
| B4hET | 4020 | 184 | 416 | 2 | Ja | Nein | 115 | 5 | Nein | Ja | Ja (FIS) | Nein | Nein |



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

| Gattung | Serie | Sitzplatzkapazität Gesamt | Stehplatzkapazität | Anzahl der vorhandenen Toiletten | Heizung Fahrgastraum vorhanden | Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden | Einstiegs- höhe in cm | vorhandener Mehrzweckraum in m ² | Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug) | Fahrgastwechsel-sprech-einrichtung | akustische Fahrgast-informati-on (Zub / FIS) | optische Fahrgast-infor-mation | Videoüber-wa-chung |
|---------|--------------|---------------------------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|-----------------------------|---|-----------------------------------|------------------------------------|--|--------------------------------|--------------------|
| BDET | 4023 | 151 | 160 | 1 | Ja | Ja | 59 | 15 | Ja | Ja | Ja (FIS) | Ja | Ja |
| BDET | 4024 4124 | 199 | 252 | 1 | Ja | Ja | 59 | 15 | Ja | Ja | Ja (FIS) | Ja | Ja |


5.3.2. Dieseltriebwagen
Triebwagen VT 5047 (BVT)

| Gattung | Serie | Sitzplatzkapazität Gesamt | Stehplatzkapazität | Anzahl der vorhandenen Toiletten | Heizung Fahrgastraum vorhanden | Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden | Einstiegs- höhe in cm | vorhandener Mehrzweckraum in m ² | Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug) | Fahrgastwechsel-sprech-einrichtung | akustische Fahrgast-informati-on (Zub / FIS) | optische Fahrgast-infor-mation | Videoüber-wa-chung |
|---------|-------|---------------------------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|-----------------------------|---|-----------------------------------|------------------------------------|--|--------------------------------|--------------------|
| BVT | 5047 | 68 | 40 | 1 | Ja | Nein | 125 | 5 | Ja | Nein | Ja (Tfzf) | Nein | Nein |



Triebwagen VT 5022 (BDVT „Desiro“)

| Gattung | Serie | Sitzplatzkapazität Gesamt | Stehplatzkapazität | Anzahl der vorhandenen Toiletten | Heizung Fahrgastraum vorhanden | Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden | Einstiegshöhe in cm | vorhandener Mehrzweckraum in m ² | Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug) | Fahrgastwechsel-sprech-einrichtung | akustische Fahrgast-informati-on (Zub / FIS) | opti-sche Fahr-gast-infor-mation | Video-über-wa-chung |
|---------|-------|---------------------------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|---------------------|---|-----------------------------------|------------------------------------|--|----------------------------------|---------------------|
| BDVT | 5022 | 117 | 90 | 1 | Ja | Ja | 58 | 10 | Ja | Ja | Ja (FIS) | Ja | Nein |


5.3.3. Lokbespannte Züge
CRD-Reisezugwagen (21-73, 29-73 und 80-73 „CityShuttle“)

| Gattung | Serie | Sitzplatzkapazität Gesamt | Stehplatzkapazität | Anzahl der vorhandenen Toiletten | Heizung Fahrgastraum vorhanden | Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden | Einstiegshöhe in cm | vorhandener Mehrzweckraum in m ² | Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug) | Fahrgastwechsel-sprech-einrichtung | akustische Fahrgast-informati-on (Zub / FIS) | opti-sche Fahr-gast-infor-mation | Video-über-wa-chung |
|---------|-------|---------------------------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|---------------------|---|-----------------------------------|------------------------------------|--|----------------------------------|---------------------|
| Bmpz-l | 29-73 | 58 | k.A. | 1 | Ja | Nein | 105 | - | Nein | Nein | Ja (Zub) | Nein | Nein |
| Bmpz-l | 21-73 | 80 | k.A. | 1 | Ja | Nein | 105 | - | Nein | Nein | Ja (Zub) | Nein | Nein |
| Bmpz-s | 80-73 | 65 | k.A. | 1 | Ja | Nein | 105 | 13 | Ja | Nein | Ja (Zub) | Nein | Nein |



Doppelstockwagen

| Gattung | Serie | Sitzplatzkapazität Gesamt | Stehplatzkapazität | Anzahl der vorhandenen Toiletten | Heizung Fahrgastraum vorhanden | Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden | Einstiegs-höhe in cm | vorhandener Mehrzweckraum in m ² | Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug) | Fahrgastwechsel-sprech-einrichtung | akustische Fahrgast-informati-on (Zub / FIS) | opti-sche Fahr-gast-infor-mation | Video-über-wa-chung |
|---------|------------|---------------------------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|----------------------|---|-----------------------------------|------------------------------------|--|----------------------------------|---------------------|
| Bmpz-dl | 26-33 | 114 | k.A. | 1 | Ja | Ja | 60 | - | Ja | Ja | Ja (Zub/FIS) | Ja | Nein |
| Bmpz-dl | 26-33 5 | 112 | k.A. | 1 | Ja | Ja | 60 | 5 | Ja | Ja | Ja (Zub/FIS) | Ja | Nein |
| Bmpz-ds | 80-33 | 102 | k.A. | 1 | Ja | Ja | 60 | 5 | Ja | Ja | Ja (Zub/FIS) | Ja | Nein |
| Bbfmpz | 86-33 | 86 | k.A. | 1 | Ja | Ja | 60 | 9 | Ja | Ja | Ja (Zub/FIS) | Ja | Nein |



Lokbespannter Fernverkehrszug

| Gattung | Sitzplatzkapazität Gesamt | Stehplatzkapazität | Anzahl der vorhandenen Toiletten | Heizung Fahrgastraum vorhanden | Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden | Einstiegs-höhe in cm | vorhandener Mehrzweckraum in m ² | Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug) | Fahrgastwechsel-sprech-einrichtung | akustische Fahrgast-informati-on (Zub / FIS) | opti-sche Fahr-gast-infor-mation | Steck-dosen-austat-tung | Ausrü-stung als Wagen 1. Klasse |
|-----------|---------------------------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|----------------------|---|-----------------------------------|------------------------------------|--|----------------------------------|-------------------------|---------------------------------|
| Amz, Avmz | 46 | k.A. | 2 | Ja | Ja | k.A. | - | Nein | Nein | Ja (Zub) | Nein | Ja | Ja |
| ADbmpsz | 27 | k.A. | 2 | Ja | Ja | k.A. | 15 | Ja | Nein | Ja (Zub) | Nein | Ja | Ja |
| ABmz | 24+ 36 | k.A. | 2 | Ja | Ja | k.A. | - | Nein | Nein | Ja (Zub) | Nein | Ja | Ja |
| Bmz | 66 | k.A. | 2 | Ja | Ja | k.A. | - | Nein | Nein | Ja (Zub) | Nein | Ja | Nein |
| Bmpz | 74 | k.A. | 2 | Ja | Ja | k.A. | - | Nein | Nein | Ja (Zub) | Nein | Ja | Nein |
| Bmpz-l | 80 | k.A. | 2 | Ja | Nein | 105 | - | Nein | Nein | Ja (Zub) | Nein | Nein | Nein |



Lokbespannter Fernverkehrs zug mit Wagen ausländischer Bahnen



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

| Gattung | Sitzplatzkapazität Gesamt | Anzahl der vorhandenen Toiletten | Heizung Fahrgastraum vorhanden | Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden | Einstiegshöhe in cm | vorhandener Mehrzweckraum in m ² | Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug) | Fahrgastwechsell-sprech-einrichtung | akustische Fahrgast-infor-mation (Zub / FIS) | opti-sche Fahr-gast-infor-mation | Steck-dosen-ausstat-tung | Ausrüstung als Wagen |
|---------|---------------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|---------------------|---|-----------------------------------|-------------------------------------|--|----------------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Bc | 54 | 2 | Ja | Ja | k.A. | - | Nein | Nein | Ja (Zub) | Nein | Nein | Liegewagen |
| WL | 26 | 2 | Ja | Ja | k.A. | - | Nein | Nein | Ja (Zub) | Nein | Nein | Schlaf-wagen |
| WR | 0 | 0 | Ja | Ja | k.A. | - | Nein | Nein | Ja (Zub) | Nein | Nein | Speise-wagen |
| DDm | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | Autotrans- portwagen |

Railjet

| Gattung | Sitzplatzkapazität Gesamt | Stehplatzkapazität | Anzahl der vorhandenen Toiletten | Heizung Fahrgastraum vorhanden | Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden | Einstiegs-höhe in cm | vorhandener Mehrzweckraum in m ² | Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug) | Fahrgastwechsel-sprech-einrichtung | akustische Fahrgast-information (Zub / FIS) | optische Fahrgast-information | Steckdosen-ausstattung | Ausrüstung als Wagen 1. Klasse |
|------------------|---------------------------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|----------------------|---|-----------------------------------|------------------------------------|---|-------------------------------|------------------------|--------------------------------|
| Railjet-Garnitur | 16+7 6+ 316 | k.A. | 10 | Ja | Ja | k.A. | - | Ja | Nein | Ja | Ja | Ja | Ja |



5.4. Fahrzeugbeschreibungen Grundangebot Privatbahnen

WLB

| Gattung | Serie | Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze) | Sitzplatzkapazität Gesamt | Stehplatzkapazität | Anzahl der vorhandenen Toiletten | Heizung Fahrgastraum vorhanden | Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden | Einstiegshöhe in cm | vorhandener Mehrzweckraum in m ² | Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug) | Fahrgastwechselsprecheinrichtung | akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS) | optische Fahrgastinformation | Videoüberwachung |
|------------|-------|---|---------------------------|------------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|---------------------|---|-----------------------------------|----------------------------------|--|------------------------------|------------------|
| 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| Triebwagen | 100 | 64 | 64 | 91(4P/m ²) | 0 | ja | nein | 100 | 0 | nein | ja | ja | Linienband | nein |
| 2 | | | | | | | | | | | | | | |
| Triebwagen | 400 | 70 | 70 | 94(4P/m ²) | 0 | ja | ja | 44 | 0 | ja | ja | ja | Linienband | ja |

TW 100:



TW 400:



NÖVOG

| Gattung | Serie | Sitzplatzkapazität 2. Kl. (Sitzpl. + Klappsitze) | Sitzplatzkapazität 1. Kl. | Stehplatzkapazität | Anzahl der vorhandenen Toiletten | Heizung Fahrgastraum vorhanden | Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden | Einstiegshöhe in cm | vorhandener Mehrzweckraum in m ² | Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug) | Fahrgastwechselsprech-einrichtung | akustische Fahrgastinformation (Zub./ FIS) | optische Fahrgastinformation | Videoüberwachung |
|----------|----------|--|---------------------------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|---------------------|---|-----------------------------------|-----------------------------------|--|------------------------------|------------------|
| 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| BET/s | 4090 | 44 | 0 | 0 | 1 | ja | nein | | 0 | nein | nein | Lautsprecher | nein | nein |
| 2 | | | | | | | | | | | | | | |
| BVT/s | 5090 | 64 | 0 | 0 | 0 | ja | nein | | 0 | nein | nein | Lautsprecher | nein | nein |
| 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| Wagen | AB4iph/s | 20 | 16 | 0 | 1 | ja | nein | | 0 | nein | nein | nein | nein | nein |
| | B4iph/s | 52 | 0 | 0 | 1 | ja | nein | | 0 | nein | nein | nein | nein | nein |
| | BD4iph/s | 28 | 0 | 0 | 1 | ja | nein | | 0 | nein | nein | nein | nein | nein |
| | SR4iph/s | 0 | 22 | 0 | 1 | ja | nein | | 0 | nein | nein | nein | nein | nein |
| | WR4iph/s | 0 | 28 | 0 | 0 | ja | nein | | 0 | nein | nein | nein | nein | nein |

Mariazellerbahn

Triebwagen 5090:



Triebwagen 4090:



E-Lok 1099:



Diesel-Lok 2095:



Citybahn Waidhofen

Triebwagen 5090:



Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt.

| Gattung | Serie | Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze) | Sitzplatzkapazität Gesamt | Stehplatzkapazität | Anzahl der vorhandenen Toiletten | Heizung Fahrgastraum vorhanden | Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden | Einstiegs- höhe in cm | vorhandener Mehrzweck- raum in m ² | Rollstuhl- gerechtig- keit (Fahrzeug) | Fahrgast- wechsel- sprech- einrichtung | akustische Fahrgast- information (Zub / FIS) | optische Fahrgast- information | Video- über- wachung |
|---------------|-------|---|---------------------------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|-----------------------|---|---------------------------------------|--|--|--------------------------------|----------------------|
| Talent | | | | | | | | | | | | | | |
| BDET | 4124 | 174 + 25 | 199 | 252 | 1 | Ja | Ja | 59 | 15 | Ja | Ja | Ja (FIS) | Ja | Ja |

Talent 4124:



St&H

| Gattung | Serie | Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze) | Sitzplatzkapazität Gesamt | Stehplatzkapazität | Anzahl der vorhandenen Toiletten | Heizung Fahrgastraum vorhanden | Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden | Einsteighöhe in cm | vorhandener Mehrzweckraum in m² | Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug) | Fahrgastwechselsprech-einrichtung | akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS) | optische Fahrgastinformation | Videoüberwachung |
|-----------|----------------------|---|---------------------------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|--------------------|---------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--|------------------------------|------------------|
| GTW | 22 151-22 164 | 102 + 16 | 118 | 102 | 1 | JA | JA | 58,5 ¹ | 0 | JA | JA | FIS | JA | NEIN |
| Grazer | 22 106-22 107 | 48+4 | 52 | 36 | 0 | JA | NEIN | 108,5 ² | 0 | NEIN | NEIN | NEIN | NEIN | NEIN |
| Exertalet | 20 109-20 111 | 56 + 4 | 60 | 50 | 0 | JA | NEIN | 68,0 | 0 | NEIN | NEIN | NEIN | NEIN | NEIN |
| Kölner | 22 133-22 136 | 98+14 | 112 | 86 | 0 | JA | NEIN | 82,5 | 0 | NEIN | NEIN | NEIN | NEIN | NEIN |
| WSB | 23 111-23 112 | 48 | 48 | 52 | 0 | JA | NEIN | 92,0 | 0 | NEIN | NEIN | NEIN | NEIN | NEIN |
| Beiwagen | 20 224-20 225-20 227 | 54-27-54 | 54-27-54 | 21-53-21 | 0 | JA | NEIN | 90,0 | 0 | NEIN | NEIN | NEIN | NEIN | NEIN |
| IVB | | 56 | 56 | 102 | 0 | JA | JA | 32,0 | 0 | JA | JA | JA (FIS) | JA | NEIN |
| BLT | 26 111 | 48+6 | 54 | 46 | 0 | JA | NEIN | 94,0 | 0 | NEIN | NEIN | NEIN | NEIN | NEIN |
| AOMC | 26 109-26 110 | 40+8 | 48 | 27 | 0 | JA | NEIN | 92,5 | 6,7 | NEIN | NEIN | NEIN | NEIN | NEIN |

LiLo

GTW:



Grazer:



Vorchdorferbahn

Exertaler:



Kölner:



Traunseebahn

WSB:



IVB:



Attergaubahn

BLT:



AOMC:



SLB

| Gattung | Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze) | Sitzplatzkapazität Gesamt | Stehplatzkapazität | Anzahl der vorhandenen Toiletten | Heizung Fahrgastraum vorhanden | Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden | Einstiegs-höhe in cm | vorhandener Mehrzweckraum in m ² | Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug) | Fahrgastwechselsprech-einrichtung | akustische Fahrgast-informatio-n (Zub./ FIS) | optische Fahrgast-informatio-n | Video-über-wachung |
|---------|---|---------------------------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|----------------------|---|-----------------------------------|-----------------------------------|--|--------------------------------|--------------------|
| ET 40 | | | | | | | | | | | | | |
| ET 40 | 98 | 80 | 100 | 0 | Ja | Nein | 55 | 12 | Nein | Nein | Ja | Ja | Nein |

ET:



PLB

| Gattung | Serie | Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze) | Stehplatzkapazität | Anzahl der vorhandenen Toiletten | Heizung Fahrgastraum vorhanden | Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden | Einstiegs- höhe in cm | vorhandener Mehrzweck- raum in m ² | Rollstuhl- gerechtig- keit (Fahrzeug) | Fahrgast- wechsel- sprech- einrichtung | akustische Fahrgast- information (Zub./ FIS) | optische Fahrgast- information | Video- über- wachung |
|-------------------|-------|---|--------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|-----------------------------|---|--|---|---|--------------------------------------|----------------------------|
| Triebwagen | | | | | | | | | | | | | |
| VTs | 5090 | 52 | 10 | 0 | Ja | Nein | 70 | 8 | Nein | Nein | Ja | Nein | Nein |

VT:



ZVB

| Gattung | Serie | Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze) | Sitzplatzkapazität Gesamt | Stehplatzkapazität | Anzahl der vorhandenen Toiletten | Heizung Fahrgastraum vorhanden | Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden | Einstiegs-höhe in cm | vorhandener Mehrzweckraum in m ² | Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug) | Fahrgastwechsel-sprech-einrichtung | akustische Fahrgast-information (Zub./ FIS) | optische Fahrgast-information | Videoüberwachung |
|------------------------|-------|---|---------------------------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|----------------------|---|-----------------------------------|------------------------------------|---|-------------------------------|------------------|
| 1 Triebwagen | | | | | | | | | | | | | | |
| Triebwagen | VT | 34 + 4 | 38 | 36 | 0 | ja | Nein | 26 | 4 | nein | nein | ja | ja | nein |
| 2 Reisezugwagen | | | | | | | | | | | | | | |
| Personenwagen | B4 | 49 + 9 | 58 | 60 | 0 | ja | ja | 25 | 5 | ja | nein | ja | ja | nein |
| Steuerwagen | VS | 48 + 9 | 57 | 60 | 0 | ja | ja | 25 | 5 | ja | nein | ja | ja | nein |

Triebwagen:



Lokbespannte Garnitur:



IVB

| Gattung | Serie | Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze) | Sitzplatzkapazität Gesamt | Stehplatzkapazität | Anzahl der vorhandenen Toiletten | Heizung Fahrgastraum vorhanden | Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden | Einstiegs-höhe in cm | vorhandener Mehrzweckraum in m ² | Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug) | Fahrgastwechselsprech-einrichtung | akustische Fahrgastinformation (Zub./ FIS) | optische Fahrgastinformation | Videoüberwachung |
|-----------------------------|-----------------|---|---------------------------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|----------------------|---|-----------------------------------|-----------------------------------|--|------------------------------|------------------|
| Niederflur Gelenktriebwagen | Flexity Outlook | 54 + 4 | 58 | 149 | 0 | Ja | Ja | 32 cm über SOK | Ca. 1,5 | Ja | Ja | Ja | Ja | nein |



MBS

| Gattung | Serie | Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze) | Sitzplatzkapazität Gesamt | Stehplatzkapazität | Anzahl der vorhandenen Toiletten | Heizung Fahrgastraum vorhanden | Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden | Einstiegs- höhe in cm | vorhandener Mehrzweck- raum in m ² | Rollstuhl- gerechtig- keit (Fahrzeug) | Fahrgast- wechsel- sprech- einrichtung | akustische Fahrgast- information (Zub / FIS) | optische Fahrgast- information | Video- über- wachung |
|---------|-------|--|------------------------------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------------|--|-----------------------------|---|--|---|---|--------------------------------------|----------------------------|
| ETW | | 56 + 8 | 64 | 75 | - | ja | ja | 104,9 | ca. 4,7 | nein | nein | ja | ja | nein |
| NPZ | | 127 | 127 | ca. 100 | 1 | ja | nein | 110 | ca. 7 | nein | ja | ja | ja | nein |

ETW:



NPZ:



StLB

| Gattung | Serie | Sitzplatzkapazität (Sitzpl + Klappsitze) | Sitzplatzkapazität Gesamt | Stehplatzkapazität | Anzahl der vorhandenen Toiletten | Heizung Fahrgastraum vorhanden | Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden | Einsteighöhe in cm | vorhandener Mehrzweckraum in m ² | Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug) | Fahrgastwechsel-sprech-einrichtung | akustische Fahrgast-information (Zub/ FIS) | optische Fahrgast-information | Videoüberwachung | Einsatz in Los |
|--------------------------------|-------|--|---------------------------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|--------------------|---|-----------------------------------|------------------------------------|--|-------------------------------|------------------|----------------|
| 1 Trieb- u. Steuerwagen | | | | | | | | | | | | | | | |
| ET 15 | | 56+4 | 60 | 40 | 0 | Ja | Nein | 45 | 6,0 | Nein | Nein | Nein | Nein | Nein | Stmk 5 |
| 4062 | | 91+6 | 97 | 86 | 1 | Ja | Ja | 0 | 8,0 | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Stmk 5 |
| 2 Trieb- u. Steuerwagen | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5062 | | 91+6 | 97 | 86 | 1 | Ja | Ja | 0 | 8,0 | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Stmk 6 |
| VT 5047 | | 73 | 73 | 40 | 1 | Ja | Nein | 42 | 7,5 | Nein | Nein | Nein | Nein | Nein | Stmk 6 |
| 3 Trieb- u. Steuerwagen | | | | | | | | | | | | | | | |
| ET | | 58 | 58 | | 0 | Ja | Nein | 45 | 4,0 | Nein | Nein | Nein | Nein | Nein | Stmk 7 |
| 4 Trieb- u. Steuerwagen | | | | | | | | | | | | | | | |
| VT 31 - 35 | | 56 | 56 | 36 | 0 | Ja | Nein | 42 | 1,3 | Nein | Nein | Nein | Nein | Nein | Stmk 8 |
| VS 41 - 44 | | 56 | 56 | 36 | 1 | Ja | Nein | 42 | 1,3 | Nein | Nein | Nein | Nein | Nein | Stmk 8 |
| 2 Waggons | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 36 - 38 | | 72 | 72 | | 0 | Ja | Nein | 45 | 0 | Nein | Nein | Nein | Nein | Nein | Stmk 6 |
| Schlieren | BDp | 40+1 | 41 | | 1 | Ja | Nein | 42 | 26 | Nein | Nein | Nein | Nein | Nein | Stmk 6 |
| Schlieren | Bp | 72+2 | 74 | | 1 | Ja | Nein | 42 | 0 | Nein | Nein | Nein | Nein | Nein | Stmk 6 |
| Schlieren | Bp-k | 72+2 | 74 | | 1 | Ja | Nein | 42 | 3,0 | Nein | Nein | Nein | Nein | Nein | Stmk 6 |

Übelbacher Bahn

4062:



ET 15:



Fotonachweis StLB / Heribert Fladerer

Weizer Bahn

5062:



Fotonachweis StLB / Heribert Fladerer

5047:



Fotonachweis StLB / Heribert Fladerer

Gleichenberger Bahn

ET:



Fotonachweis StLB / Heribert Fladerer

Muraltbahn

VT 31-35 + VS 41-44:



GKB

| Gattung | Serie | Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze) | Sitzplatzkapazität Gesamt | Stehplatzkapazität | Anzahl der vorhandenen Toiletten | Heizung Fahrgastraum vorhanden | Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden | Einstiegs-höhe in cm | vorhandener Mehrzweckraum in m ² | Rollstuhlgerechtigkeit (Fahrzeug) | Fahrgast-wechsel-sprech-einrichtung | akustische Fahrgast-information (Zub / FIS) | optische Fahrgast-information | Videoüberwachung |
|-------------------|----------|---|---------------------------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|----------------------|---|-----------------------------------|-------------------------------------|---|-------------------------------|------------------|
| Triebwagen | | | | | | | | | | | | | | |
| | VT70 | 105 | 105 | 108 | 1 | Ja | Nein | 118 | 1,6 | Nein | Nein | nur Tzf | Nein | Nein |
| GTW | 5063 | 151 | 151 | 132 | 1 | Ja | Ja | 60 | 3,4 | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja |
| Wagen | | | | | | | | | | | | | | |
| „L“ | Lok + | | | | | | | | | | | | | |
| „B“ | Dosto B | 132 | 132 | 5P/m ² | 1 | Ja | Nein | 105 | 0 | Nein | Nein | nur Tzf | Nein | Nein |
| „BS“ | Dosto BS | 112 | 112 | 5P/m ² | 1 | Ja | Nein | 105 | 7,5 | Nein | Nein | nur Tzf | Nein | Nein |

GTW:



VT 70:



L+3B+BS:

