

**BERICHT DER ABWICKLUNGSSTELLE
ÜBER DIE BESTELLUNG GEMEINWIRT-
SCHAFTLICHER LEISTUNGEN IM
SCHIENENPERSONENVERKEHR 2022**

Umweltfreundliche Mobilität für alle

19.11.2024

Zertifiziert nach ISO 9001

INHALTSVERZEICHNIS

0.	Executive Summary	6
1.	Einleitung	8
2.	VDV ÖBB-PV AG	10
2.1.	Grundsätzliches.....	10
2.2.	Vertragsaufbau VDV	10
2.3.	Leistungsumfang.....	11
2.4.	Prüfung auf Überkompensation	12
2.5.	Wertsicherung	13
2.6.	Leistungsentgelt	13
2.7.	Unterbeauftragung	13
2.8.	Leistungsstörungen (Definition)	14
2.9.	Schienenersatzverkehr (Definition).....	16
2.10.	Messung der Leistungsstörungen	16
2.11.	Pönalen.....	18
2.12.	Qualitätsmanagement.....	18
2.13.	Objektive und subjektive Qualitätsparameter – Zielwerte und Gewichtung.....	19
2.14.	Arbeitsgruppe Qualität	21
2.15.	VDV Ostregion.....	22
2.15.1.	Leistungsumfang.....	22
2.15.2.	Prüfung auf Überkompensation	22
2.15.3.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2022	23
2.15.4.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	25
2.15.5.	Bonus-/Malus-System.....	25
2.15.6.	Messergebnisse objektive Qualitätsparameter	25
2.15.7.	Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter	28
2.16.	VDV Oberösterreich	30
2.16.1.	Leistungsumfang.....	30
2.16.2.	Prüfung auf Überkompensation	30
2.16.3.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2022	31
2.16.4.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	32
2.16.5.	Bonus-/Malus-System.....	33
2.16.6.	Messergebnisse objektive Qualitätsparameter	33
2.16.7.	Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter	35
2.17.	VDV Salzburg.....	37
2.17.1.	Leistungsumfang.....	37
2.17.2.	Prüfung auf Überkompensation	37
2.17.3.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2022	38
2.17.4.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	39

2.17.5.	Bonus-/Malus-System.....	40
2.17.6.	Messergebnisse objektive Qualitätsparameter	40
2.17.7.	Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter	43
2.18.	VDV Tirol.....	44
2.18.1.	Leistungsumfang.....	44
2.18.2.	Prüfung auf Überkompensation	44
2.18.3.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2022	45
2.18.4.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	46
2.18.5.	Bonus-/Malus-System.....	47
2.18.6.	Messergebnisse objektive Qualitätsparameter	47
2.18.7.	Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter.....	49
2.19.	VDV Vorarlberg.....	51
2.19.1.	Leistungsumfang.....	51
2.19.2.	Prüfung auf Überkompensation	51
2.19.3.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2022	52
2.19.4.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	53
2.19.5.	Bonus-/Malus-System.....	54
2.19.6.	Messergebnisse objektive Qualitätsparameter	54
2.19.7.	Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter	56
2.20.	VDV Steiermark	58
2.20.1.	Leistungsumfang.....	58
2.20.2.	Prüfung auf Überkompensation	58
2.20.3.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2022	59
2.20.4.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	60
2.20.5.	Bonus-/Malus-System.....	61
2.20.6.	Messergebnisse objektive Qualitätsparameter	61
2.20.7.	Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter.....	64
2.21.	VDV Kärnten.....	66
2.21.1.	Leistungsumfang.....	66
2.21.2.	Prüfung auf Überkompensation	66
2.21.3.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2022	67
2.21.4.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	68
2.21.5.	Bonus-/Malus-System.....	69
2.21.6.	Messergebnisse objektive Qualitätsparameter	69
2.21.7.	Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter	71
2.22.	VDV Fernverkehr	73
2.22.1.	Leistungsumfang.....	73
2.22.3.	Messergebnisse Leistungsstörungen 2022	73
2.22.4.	Messergebnisse Schienenersatzverkehr.....	75
2.22.5.	Bonus-/Malusystem	75
2.22.6.	Messergebnisse objektive Qualitätsparameter	75

2.22.7.	Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter.....	78
2.23.	Zusammenfassung ÖBB-PV AG.....	80
2.23.1.	Bestellte Leistungen ÖBB-PV AG.....	80
2.23.2.	Gesamtabteilung ÖBB-PV AG.....	80
2.23.3.	Fahrgastzahlen ÖBB-PV AG.....	81
3.	VDV PRIVATBAHNEN	83
3.1.	Allgemeines.....	83
3.2.	Aktualisierung der VDV.....	83
3.3.	Wertsicherung.....	84
3.4.	Prüfung auf Überkompensation.....	84
3.5.	Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung.....	85
3.6.	Qualitätsmanagement.....	86
3.7.	Raaberbahn AG.....	90
3.7.1.	Leistungsumfang.....	90
3.7.2.	Prüfung auf Überkompensation.....	90
3.7.3.	Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung.....	91
3.7.4.	Qualitätsmanagement.....	92
3.7.5.	Fahrgastzahlen.....	95
3.8.	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (ZVB).....	96
3.8.1.	Leistungsumfang.....	96
3.8.2.	Prüfung auf Überkompensation.....	96
3.8.3.	Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung.....	97
3.8.4.	Qualitätsmanagement.....	97
3.8.5.	Fahrgastzahlen.....	101
3.9.	Montafonerbahn (MBS).....	102
3.9.1.	Leistungsumfang.....	102
3.9.2.	Prüfung auf Überkompensation.....	102
3.9.3.	Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung.....	103
3.9.4.	Qualitätsmanagement.....	103
3.9.5.	Fahrgastzahlen.....	107
3.10.	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB).....	108
3.10.1.	Leistungsumfang.....	108
3.10.2.	Prüfung auf Überkompensation.....	108
3.10.3.	Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung.....	109
3.10.4.	Qualitätsmanagement.....	109
3.10.5.	Fahrgastzahlen.....	114
3.11.	Zusammenfassung Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei den Privatbahnen.....	115
3.12.	Kofinanzierte Privatbahn-VDV.....	121
4.	ZUSAMMENFASSUNG.....	122
5.	Verzeichnisse	123
5.1.	Allgemeine Angaben.....	123

5.2.	Abkürzungsverzeichnis.....	124
5.3.	Abbildungsverzeichnis	126
5.4.	Tabellenverzeichnis.....	127
5.5.	Fahrzeugbeschreibungen	130
5.5.1.	Fahrzeugbeschreibungen ÖBB-PV AG.....	130
5.5.1.1.	Elektrotriebwagen.....	130
5.5.1.2.	Dieseltriebwagen.....	131
5.5.1.3.	Lokbespannte Reisezüge.....	132
5.5.2.	Fahrzeugbeschreibungen Privatbahnen.....	135
5.5.2.1.	Raaberbahn	135
5.5.2.2.	ZVB.....	135
5.5.2.3.	MBS.....	136
5.5.2.4.	GKB	136

0. EXECUTIVE SUMMARY

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

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

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

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

Im Jahr 2022 bestellte die SCHIG mbH rd. 103,5 Mio. Zugkm (Summe ÖBB-PV AG und Privatbahnen), wobei diese Summe das Grundangebot gemäß ÖPNRV-G 1999 und die jeweiligen Zusatzbestellungen der Länder umfasst. Weiters wurden rund 8 Mio. Zugkm (Besteller: Länder bzw. VOG) durch den Bund kofinanziert.

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

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

I. EINLEITUNG

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

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

Der Auftrag an die SCHIG mbH basiert auf der durch das BMK erlassenen Richtlinie über die Abwicklung der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr gemäß § 48 Bundesbahngesetz, BGBl. 825/I 1992, geändert durch das Bundesbahnstrukturgesetz 2003, BGBl. I Nr. 138/2003, i.d.g.F., sowie § 3 Privatbahngesetz 2004, BGBl. I Nr. 39/2004, i.d.g.F. Gesetzliche Grundlage hierfür ist das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz i.d.g.F. (SCHIG), welches als Aufgabe der SCHIG mbH unter anderem nach Einholung der Zustimmung des BMK den Abschluss von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr und deren Abwicklung vorsieht (§ 3 Abs. 1 Z 9). Diesem Auftrag entsprechend hat die SCHIG mbH derartige Verträge mit der ÖBB-PV AG und vier Privatbahnen abgeschlossen. Diese öffentlichen Dienstleistungsaufträge wurden im Wege einer Direktvergabe gemäß VO (EG) 1370/2007 abgeschlossen. Zur Anwendung der weiteren geltenden Rechtsvorschriften, insbesondere der folgenden Gesetze, wird auf den Bericht der Abwicklungsstelle für das Jahr 2011 verwiesen:

- Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 i.d.g.F.
- Bundesvergabegesetz 2006 i.d.g.F.
- Bundesbahngesetz i.d.g.F.
- Privatbahngesetz 2004 i.d.g.F.

Im Rahmen des gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrs existierten im Jahr 2022 insgesamt vier VDV mit Privatbahnen. Seitens der SCHIG mbH wurden VDV mit Raaberbahn, ZVB, MBS und GKB abgeschlossen. Die VDV mit der WLB, der NÖVOG, St&H, der Salzburg AG (SLB und PLB), der IVB (Stubaitalbahn), sowie der StB wurden von den VOG abgeschlossen, der Bund trägt anteilige Kosten zur Erfüllung der VDV.

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

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

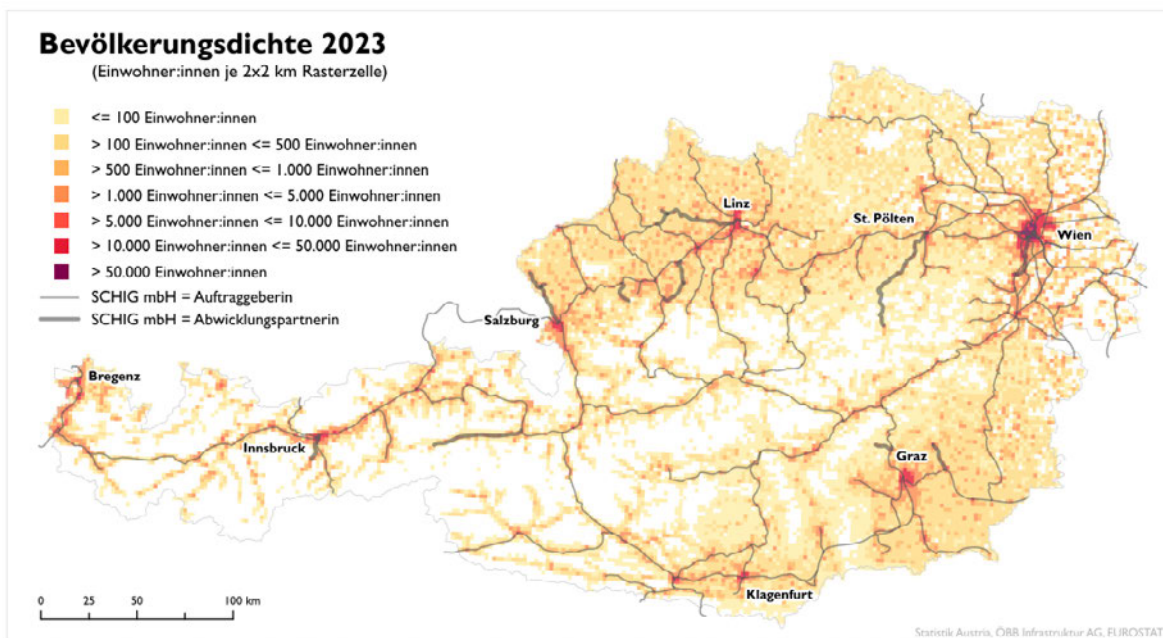


Abbildung I: Übersicht aller Strecken auf denen gemeinwirtschaftliche Leistungen erbracht werden

2. VDV ÖBB-PV AG

2.1. Grundsätzliches

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

2.2. Vertragsaufbau VDV

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

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

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

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

2.3. Leistungsumfang

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

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

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

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

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

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

2.4. Prüfung auf Überkompensation

Die SCHIG mbH beauftragt bei einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft eine Prüfung der Angemessenheit der Ausgleichsleistungen gemäß VO (EG) 1370/2007. Diese Prüfung wird nicht nur, wie in der VO (EG) 1370/2007 vorgesehen, generell für die Vertragslaufzeit, sondern einmalig ex-ante für die Urkalkulation des ersten Vertragsjahres sowie nach jedem Jahresabschluss ex-post durchgeführt. Zum Zeitpunkt der Berichtserstellung liegen noch keine ex-post-Prüfergebnisse für die Geschäftsjahre ab 2018 vor. Die Ex-ante-Prüfergebnisse sind für das Fahrplanjahr 2019 für die VDV Kärnten, Steiermark und Vorarlberg vorhanden. Ebenso liegen die Ex-ante-Prüfergebnisse für das Fahrplanjahr 2020 für die VDV Ostregion, Oberösterreich, Tirol und Salzburg vor.

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

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

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

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

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

2.5. Wertsicherung

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

2.6. Leistungsentgelt

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

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

2.7. Unterbeauftragung

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

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

2.8. Leistungsstörungen (Definition)

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

- Ausgefallene Leistungen

Als ausgefallene Leistungen sind folgende Abweichungen bei der Leistungserbringung definiert:

- Ausgefallene Züge

Werden Züge nicht in Verkehr gesetzt oder wird der Zug nicht bis zum Ziel geführt, sind die betroffenen Züge ausgefallen.

- Ausgelassene Zughalte

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

- Übermäßige Verspätung

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

- Zu frühe Abfahrt / unerlaubtes Vorsprungfahren

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

- Abweichende Zugbildung

Für die bestellten Zugfahrten ist eine bestimmte Zugbildung vereinbart, die ein bestimmtes Qualitätsniveau und eine bestimmte Sitzplatzanzahl sicherstellt. Werden stattdessen andere Fahrzeuge eingesetzt, die nicht über den geforderten Ausstattungsstandard oder die vorgesehene Mindestkapazität verfügen, so wird der Abgeltungsbetrag für die mit einem geringeren Ausstattungs-standard bzw. einer geringeren Kapazität erbrachten Leistungen reduziert. Gleiches gilt für fehlende Wagen. Die Messung der „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH.

- Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Auch der Einsatz von Zugbegleitpersonal ist ein entgeltrelevanter Leistungsbestandteil. Da es auf einzelnen Strecken keine durchgehende Verkaufsinfrastruktur gibt (Fahrscheinautomaten oder Fahrkartenschalter an allen Stationen oder Automaten in den Fahrzeugen), muss das Zugbegleitpersonal vorrangig auf diesen Streckenabschnitten eingesetzt werden, um den Fahrscheinverkauf sicherzustellen. Wird auf den genannten Streckenabschnitten bei Qualitätskontrollen kein Zugbegleitpersonal angetroffen, so gilt die Leistung bezüglich des Zugbegleitpersonals als nicht erbracht. Ebenfalls als nicht erbrachte Leistung wird die negative Bewertung der Präsenz des Personals in den Fahrzeugen bei den Qualitätsprüfungen angerechnet. Die im Rahmen der QM-Stichprobenerhebungen festgestellten Leistungsabweichungen „nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden“ werden in Bezug auf die gesamte jährliche Bestelleistung hochgerechnet.

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

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

Pro Jahr werden mindestens 250 Stichproben mit Zugbegleitpersonal pro VDV gezogen. Liegt die Stichprobenanzahl unter 250, wird die Berechnung des Ausfalls in Prozent (auf zwei Nachkommastellen genau) der geprüften Leistung gemäß folgender Berechnungsmethode durchgeführt:

1. Berechnung der Schwankungsbreite bei 95-prozentiger Aussagesicherheit für die zu erreichende Stichprobengröße
2. Berechnung der Schwankungsbreite bei 95-prozentiger Aussagesicherheit für die tatsächlich erreichte Stichprobe
3. Abzug der Differenz zwischen den beiden Schwankungsbreiten bezüglich der Aussagesicherheit vom Ergebnis der Stichprobenuntersuchung
4. Das Ergebnis wird zur Hochrechnung des Ausfalls auf die bestellte Zub-Stundenanzahl gemäß Anlage 3b herangezogen.
5. Bei Erreichen der vereinbarten Stichprobenanzahl von mindestens 250 pro Jahr wird der Ausfall eins zu eins linear auf die bestellte Leistung gemäß Anlage 3b hochgerechnet.
6. Der Abzug von als nicht erbracht gewerteten Fahrstunden wird mit dem Stundensatz gemäß Anlage 4b bewertet.

2.9. Schienenersatzverkehr (Definition)

Aufgrund von Bauarbeiten, Streckensperren oder Störungen kann es dazu kommen, dass planmäßig als Zugfahrten bestellte Leistungen nicht im Schienenverkehr erbracht werden können. Da bei der Leistungsbestellung vor allem das Mobilitätsangebot im Vordergrund steht, ist in diesen Fällen die Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs vorgesehen und rechtlich vorgeschrieben. Werden Züge im Schienenersatzverkehr oder als Ersatzzugleistung geführt, gilt der Zug nicht als ausgefallen im Sinne der Bestimmungen bezüglich der Zugausfälle.

Der Abgeltungsbetrag wird für diese Leistungen um einen Abschlag reduziert. Grundlage der Abrechnung eines Schienenersatzverkehrs sind die bestellten Zugkm-Leistungen. Ein erbrachter Schienenersatzverkehrs-km (Zugkm) wird mit 80% des Abgeltungsbetrages für Zugkilometer abgegolten. Schienenersatzverkehrsleistungen, für die keine entsprechenden Betriebsstörungsmeldungen oder vergleichbare Dokumente des Infrastrukturbetreibers vorgelegt werden können, werden als ausgefallene Zugleistungen gewertet und nicht abgegolten.

2.10. Messung der Leistungsstörungen

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

Die Datenbank verfügt über eine Schnittstelle, über die der SCHIG mbH permanent von der ÖBB-Infrastruktur AG generierte UIC-Meldungen übergeben werden. Dabei handelt es sich um die Meldung UIC 2102, in der die von der SCHIG mbH benötigten Statusinformationen zum Zuglauf enthalten sind. Die Daten werden unmittelbar und lückenlos an die SCHIG mbH weitergeleitet. Für den Datenempfang ist ein eigener Server installiert.

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

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

Um entsprechende Ergebnisse für die im VDV vereinbarten Regelungen zu generieren, wurde die entsprechende Logik des Soll-Ist-Vergleichs implementiert. Alle Vergleiche sind stets nur auf die bestellten Leistungen bezogen. Der Soll-Ist-Vergleich findet in einer Reihenfolge statt, die eine falsche Ergebnisgenerierung ausschließt und darüber hinaus alle Parameter zur Beurteilung von Leistungserbringung und Pünktlichkeit berücksichtigt. Es werden daher in einem logischen Prozess alle Parameter abgeprüft, die eine Beurteilung der jeweiligen Zugfahrt hinsichtlich der vertragskonformen Durchführung zulassen.

Die wesentlichen Parameter sind:

- Bestellte Leistungen
- Parameter zur Messung von ausgefallenen Leistungen
- Parameter zur Messung der Pünktlichkeit
- Parameter zur Messung der Abweichenden Zugbildung

Die Datenbank verarbeitet alle diese Informationen, die aus unterschiedlichen Quellen stammen und unterschiedliche Formate aufweisen. Der Import erfolgt über definierte Schnittstellen. Der Output erfolgt in der Soll-Ist-Berechnung, die über Standardreports bzw. benutzerdefinierte Reports ausgegeben wird.

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

Messungen anhand von Stichproben

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

2.11. Pönalen

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

2.12. Qualitätsmanagement

Im Rahmen des Abschlusses der VDV zwischen SCHIG mbH und ÖBB-PV AG erfolgte auch die Implementierung eines Qualitätsmanagements. Zielsetzung ist die Steigerung der Qualitätsniveaus der bestellten Leistungen. Dafür wurden zahlreiche Qualitätsparameter identifiziert, für welche Zielwerte vereinbart wurden. Die Qualitätsparameter machen die Qualität der Leistungen nach einheitlichen Kriterien mess- und bewertbar. Bei der Definition und Messung der Qualitätskriterien wird grundsätzlich unterschieden in objektiv gemessene und subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität.

Die objektiv gemessenen Parameter werden entweder auf Grundlage von automatischen Messungen mit der von der SCHIG mbH implementierten Abrechnungsdatenbank bewertet oder von geschultem Qualitätsprüfpersonal erhoben. Dadurch wird die laufende Messung und Überwachung der pünktlichen Abwicklung des Zugverkehrs ermöglicht. Die subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität wird mittels standardisierter Fragebögen bei umfangreichen Kundenbefragungen dreimal jährlich erhoben.

Daneben wurden Stichproben gezogen, bei denen geschultes Personal Zugfahrten auf die Einhaltung der Qualitätsstandards hin geprüft hat. Vereinbarungsgemäß waren im Jahr 2022 pro VDV im Vertragsgebiet zumindest 350 Stichproben zu ziehen, wobei 250 dieser Stichproben bei mit Zugbegleitpersonal besetzten Zügen zu ziehen waren. Dieser Stichprobenumfang stellt eine repräsentative Stichprobenmenge für die Gesamtheit der bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen, wie auch für die mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzten Zugfahrten, sicher.

Die Auswahl der Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, erfolgt durch die SCHIG mbH. Jede geprüfte Zugfahrt gilt als eine Stichprobe. Die Ergebnisse werden in einer Checkliste festgehalten. Bei lokbespannten Zügen wird für jeden Waggon eine eigene Checkliste ausgefüllt. Die Checklisten werden von den Prüferinnen und Prüfern digital auf einem Tablet ausgefüllt und nach Beendigung der Prüfungen direkt in eine QM-Datenbank, auf die beide Vertragspartner:innen Zugriff haben, hochgeladen. Dieser Hochladevorgang ist auch die Information an die Eisenbahnverkehrsunternehmen über die stattgefundene Prüfung.

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

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

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

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

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

2.13. Objektive und subjektive Qualitätsparameter – Zielwerte und Gewichtung

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

Parameter	Gewichtung	Zielfeld		Bonus/Malus	
		Untergrenze	Obergrenze	Untergrenze (max. Malus)	Obergrenze (max. Bonus)
Pünktlichkeit VDV NV	55,0%	95,5-97,0%	95,5-97,0%	90,0%	100,0%
Pünktlichkeit VDV FV	50,0%	86,0%	88,0%	80,0%	100,0%
Pünktlichkeit Minutenverfahren NV	55%	33-52 sek	29-46 sek	108-124 sek	0 sek
Pünktlichkeit Minutenverfahren FV	50%	225 sek	132 sek	271 sek	0 sek
Anschlussreichung VDV FV	5,0%	82,5%	84,5%	76,5%	100,0%
Sauberkeit VDV NV	10,0%	96,5%	97,5%	85,0%	100,0%
Sauberkeit VDV FV	10,0%	94,0%	96,0%	85,0%	100,0%
Schadensfreiheit VDV NV	10,0%	95,5%	98,0%	85,0%	100,0%
Schadensfreiheit VDV FV	10,0%	95,0%	98,0%	85,0%	100,0%
Fahrgastinformation Regelfall VDV NV	10,0%	95,0%	98,0%	85,0%	100,0%
Fahrgastinformation Regelfall VDV FV	10,0%	95,0%	98,0%	85,0%	100,0%
Fahrgastinformation Abweichungsfall VDV NV	10,0%	95,0%	98,0%	85,0%	100,0%
Fahrgastinformation Abweichungsfall VDV FV	10,0%	95,0%	98,0%	85,0%	100,0%
Beschwerdemanagement VDV NV	5,0%	95,0%	98,0%	85,0%	100,0%
Beschwerdemanagement VDV FV	5,0%	95,0%	98,0%	85,0%	100,0%

Tabelle I: objektive Qualitätsparameter

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

Neben den objektiv gemessenen Qualitätsparametern wird die Bewertung der Fahrgäste systematisch zudem durch ein unabhängiges Institut abgefragt. Durch diese Befragungen werden die subjektiven Qualitätsparameter gemessen. Dazu werden jährlich in drei Wellen Reisende mittels standardisierter Fragebögen zu ihren Wahrnehmungen vor, während und nach der Zugfahrt befragt. Als Stichprobe werden dabei zahlreiche Kundinnen und Kunden in Zügen zufällig ausgewählt und gebeten den Fragebogen auszufüllen. Die Bewertung erfolgt dabei im Schulnotensystem, wobei die Note 1 als sehr gut und die Note 5 als unzureichend erfüllt gilt. Die Fragestellungen im standardisierten Fragebogen werden dabei den entsprechenden Qualitätsparametern zugeordnet. So wird

beispielsweise die Frage „Wie gut war beim Einsteigen am Zug zu erkennen, wohin der Zug fährt?“ dem Parameter „Information im Zug im Regelfall“ zugeordnet.

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

Tabelle 2: subjektive Qualitätsparameter

2.14. Arbeitsgruppe Qualität

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

2.15. VDV Ostregion

2.15.1. Leistungsumfang

In Summe wurde in Abstimmung mit dem BMK und den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland eine Leistungsmenge von 42.145.385 Zugkm (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen) bestellt.

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

Laut VDV Ostregion sind zur Sicherstellung des Fahrgastservice mindestens 420.683 Fahrstunden zu leisten. Diese verteilen sich auf folgende Personalkategorien:

Personalkategorie	Anzahl Einsatzstunden p.a.
Zugbegleiter:innen	165.270 Stunden
Service- und Kontrollpersonal	206.913 Stunden
Sicherheitspersonal	48.500 Stunden

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

2.15.2. Prüfung auf Überkompensation

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

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

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

2.15.3. Messergebnisse Leistungsstörungen 2022

Die Leistungsstörungen für das Jahr 2022 wurden nach den oben beschriebenen Messmethoden ermittelt. Es wurden dabei folgende Leistungsabweichungen identifiziert:

Ausgefallene Leistungen

Vom 12.12.2021 bis 10.12.2022 sind 451.505 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 1,07 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2022. Der gemäß § 50 VDV festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen in Höhe von 0,3 % wurde somit überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 325.069 Zugkm. Die hohe Zahl an ausgefallenen Zugkilometern im Monat November 2022 ist primär durch den Streik am 28. November 2022 bedingt. Da das Fahrplanjahr 2022 eine Laufzeit von 12.12.2021 bis 10.12.2022 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2021 und 2022) um Rumpfwerte. Die ausgefallenen Zugkilometer werden folgend als Graphik und als Tabelle dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich identisch.

Ausgefallene Zugkilometer VDV Ostregion - Fahrplanjahr 2022

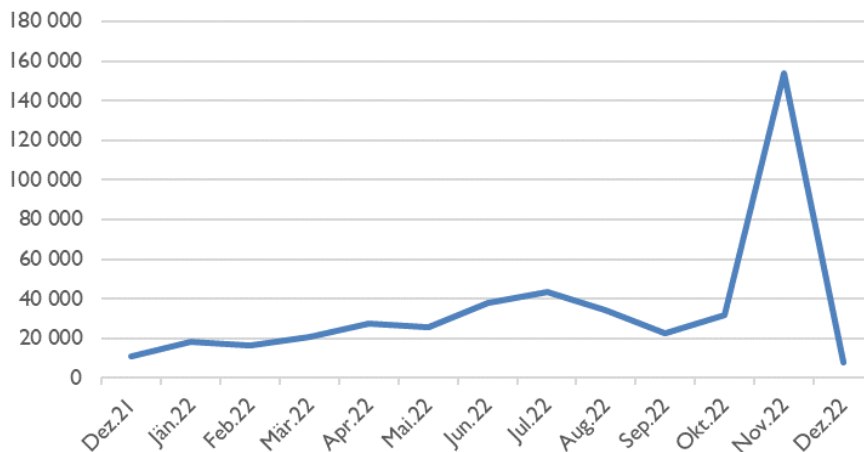


Abbildung 2: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Ostregion (Graphik)

Monat	Zugausfälle
Dez.21	11 118
Jän.22	18 164
Feb.22	16 468
Mär.22	20 665
Apr.22	27 353
Mai.22	25 453
Jun.22	38 247
Jul.22	43 604
Aug.22	34 244
Sep.22	22 690
Okt.22	31 833
Nov.22	154 065
Dez.22	7 601

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

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Bezogen auf den Abgeltungsbetrag wurde ein Abzug von 0,30 % vorgenommen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurden insgesamt zwei Stunden als nicht erbracht festgestellt. Das sind 0,92 % der überprüften Zugbegleiter:innen-Fahrstunden. Der festgestellte Anteil an nicht erbrachten zugbezogenen Einsatzstunden wird ins Verhältnis gesetzt zu den geprüften zugbezogenen Einsatzstunden und auf die bestellte Jahresleistung hochgerechnet. Insgesamt wurden somit 192 Zugbegleiter:innen Fahrstunden zum Abzug gebracht.

2.15.4. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

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

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

Bestellte Leistung VDV Ostregion [km]	42.145.385
Davon im SEV erbracht [km]	1.396.124
Anteil SEV an bestellter Leistung	0,33 %

Tabelle 5: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Ostregion

2.15.5. Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 3,0 % des Vertragswerts abzüglich des Infrastrukturbenützungsentgelts, wovon 70 % den objektiven und 30 % den subjektiven Kriterien zugeschrieben werden. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Im Jahr 2022 ergab sich im VDV Ostregion insgesamt ein Bonus für das Qualitätssystem in Höhe von 9,8 % des maximal möglichen Bonusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.15.6. Messergebnisse objektive Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2022 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten

(Prozentverfahren) bzw. drei Minuten (Minutenverfahren) nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2022 auf 96,9 % (Vergleichswert 2021: 97,2 %).

Folgend wird die Entwicklung der Pünktlichkeit im Fahrplanjahr 2022 graphisch und tabellarisch dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident:

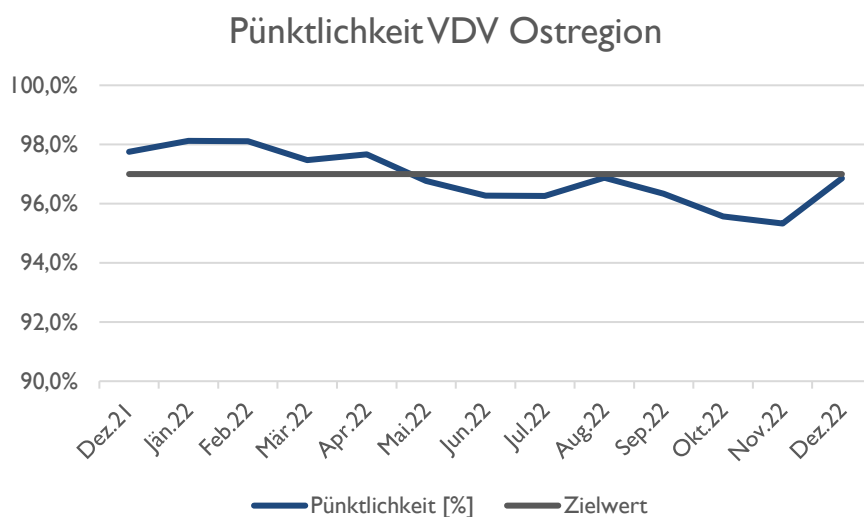


Abbildung 3: Pünktlichkeit VDV Ostregion (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit [%]	Zielwert
Dez.21	97,76%	96%
Jän.22	98,12%	96%
Feb.22	98,11%	96%
Mär.22	97,47%	96%
Apr.22	97,67%	96%
Mai.22	96,77%	96%
Jun.22	96,28%	96%
Jul.22	96,26%	96%
Aug.22	96,88%	96%
Sep.22	96,33%	96%
Okt.22	95,56%	96%
Nov.22	95,33%	96%
Dez.22	96,86%	96%

Tabelle 6: Pünktlichkeit VDV Ostregion (Tabelle)

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

Insgesamt wurde im Jahr 2022 eine Gesamtstichprobe im Umfang von 409 Ziehungen erreicht. 252 davon wurden in mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzten Zügen gezogen. Es handelte sich also bei 61,61 % aller geprüften Zugfahrten um mit Zugbegleitpersonal besetzte Züge.

Folgend werden die objektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2022 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

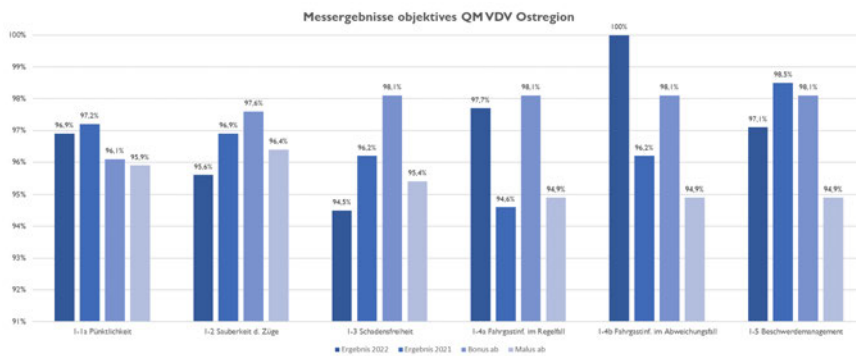


Abbildung 4: Messergebnisse objektives QM VDV Ostregion (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
I-1a Pünktlichkeit	96,9%	97,2%	96,1%	95,9%
I-1b Pünktlichkeit (Minutenverfahren)	36 sek	-	39 sek	48 sek
I-2 Sauberkeit d. Züge	95,6%	96,9%	97,6%	96,4%
I-3 Schadensfreiheit	94,5%	96,2%	98,1%	95,4%
I-4a Fahrgastinf. im Regelfall	97,7%	94,6%	98,1%	94,9%
I-4b Fahrgastinf. im Abweichungsfall	100%	96,2%	98,1%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	97,1%	98,5%	98,1%	94,9%

Tabelle 7: Messergebnisse objektives QM VDV Ostregion (Tabelle)

Bei den objektiven Qualitätsparametern Fahrgastinformation im Regelfall und Fahrgastinformation im Abweichungsfall konnten die Ergebnisse im Fahrplanjahr 2022 gegenüber dem Fahrplanjahr 2021 verbessert werden. Bei allen anderen objektiven Qualitätskriterien haben sich die Werte gegenüber dem Vergleichsjahr verschlechtert. Ein Bonus konnte im Fahrplanjahr 2022 für die Qualitätsparameter Pünktlichkeit und Fahrgastinformation im Abweichungsfall erzielt werden. Bei allen weiteren objektiven Qualitätskriterien konnte weder ein Bonus noch ein Malus erzielt werden.

2.15.7. Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter

Die Erhebung der subjektiven Qualitätsparameter erfolgte durch ein von der SCHIG mbH beauftragtes unabhängiges Unternehmen. Die Erhebung erfolgte im Schulnotensystem. Folgend werden die subjektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2022 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

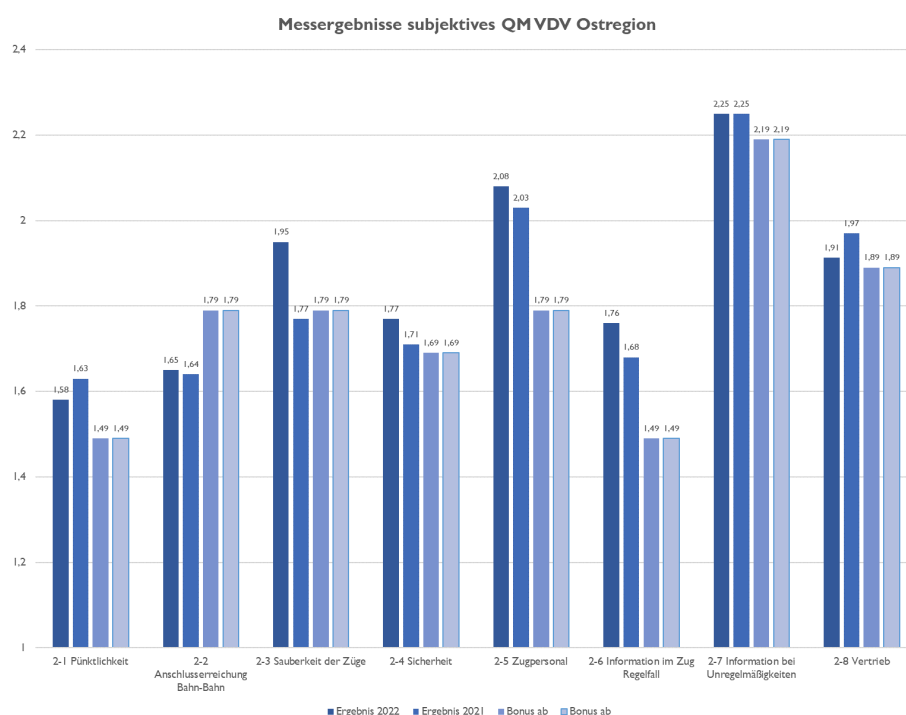


Abbildung 5: Messergebnisse subjektives QM VDV Ostregion (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,58	1,63	1,49	1,71
2-2 Anschlusserrreichung Bahn-Bahn	1,65	1,64	1,79	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,95	1,77	1,79	2,01
2-4 Sicherheit	1,77	1,71	1,69	2,01
2-5 Zugpersonal	2,08	2,03	1,79	2,01
2-6 Information im Zug Regelfall	1,76	1,68	1,49	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten	2,25	2,25	2,19	2,41
2-8 Vertrieb	1,91	1,97	1,89	2,21

Tabelle 8: Messergebnisse subjektives QM VDV Ostregion (Tabelle)

Hinsichtlich des Qualitätskriteriums Anchlusserrreichung Bahn-Bahn konnte ein Bonus erzielt werden. Die subjektiven Qualitätskriterien Zugpersonal und Information im Zug Regelfall weisen einen Malus auf. Alle weiteren subjektiven Qualitätskriterien befinden sich weder im Bonus- noch im Ma-

lusbereich. Insgesamt ergaben die subjektiven Qualitätskriterien einen Bonus. Im Vergleich zum Vertragsjahr 2021 haben sich die Ergebnisse bezüglich der subjektiven Qualitätskriterien Pünktlichkeit und Vertrieb verbessert. Das Ergebnis bezüglich des subjektiven Qualitätskriteriums Information bei Unregelmäßigkeiten hat sich weder verbessert noch verschlechtert. Alle weiteren subjektiven Qualitätskriterien haben sich gegenüber dem Fahrplanvorjahr verschlechtert.

2.16. VDV Oberösterreich

2.16.1. Leistungsumfang

In Summe wurde in Abstimmung mit dem BMK und dem Land Oberösterreich eine Leistungsmenge von 11.795.111 Zugkm (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen) bestellt.

Laut VDV Oberösterreich sind zur Sicherstellung des Fahrgastservice mindestens 103.532 Fahrstunden zu leisten. Diese verteilen sich auf folgende Personalkategorien:

Personalkategorie	Anzahl Einsatzstunden p.a.
Zugbegleiter:innen	43.938 Stunden
Service- und Kontrollpersonal	46.619 Stunden
Sicherheitspersonal	12.975 Stunden

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

2.16.2. Prüfung auf Überkompensation

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

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

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

2.16.3. Messergebnisse Leistungsstörungen 2022

Ausgefallene Leistungen

Vom 12.12.2021 bis 10.12.2022 sind 73.484 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 0,62 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2022. Der gemäß § 50 VDV festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen in Höhe von 0,1 % wurde somit überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 61.689 Zugkm. Die hohe Zahl an Zugausfällen im November 2022 war durch einen bundesweiten Streik im Bahnverkehr am 28.11.2022 bedingt. Da das Fahrplanjahr eine Laufzeit von 12.12.2021 bis 10.12.2022 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2021 und 2022) um Rumpfwerte.

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

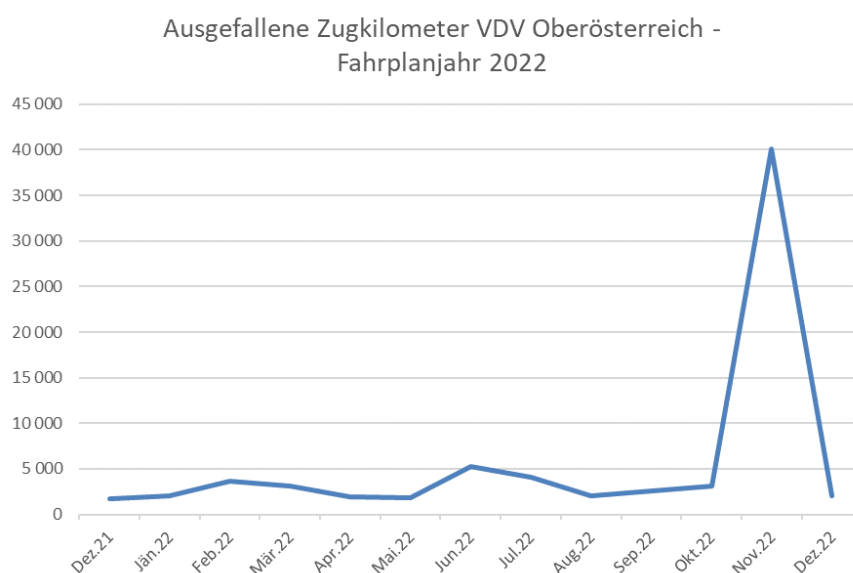


Abbildung 6: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Oberösterreich (Graphik)

Monat	Zugausfälle
Dez.21	1 711
Jän.22	2 024
Feb.22	3 677
Mär.22	3 079
Apr.22	1 903
Mai.22	1 876
Jun.22	5 250
Jul.22	4 088
Aug.22	2 032
Sep.22	2 628
Okt.22	3 099
Nov.22	40 083
Dez.22	2 034

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

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Bezogen auf den Abgeltungsbetrag wurde ein Abzug von 0,09 % vorgenommen.

2.16.4. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

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

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

Bestellte Leistung VDV Oberösterreich 2022 [km]	11.795.111
Davon im SEV erbracht [km]	443.789
Anteil SEV an bestellter Leistung	0,38 %

Tabelle 11: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Oberösterreich

2.16.5. Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 1,88 % des Vertragswerts abzüglich des Anteils für Infrastrukturbenützungsentgelt, wovon 70 % den objektiven und 30 % den subjektiven Kriterien zugeschrieben werden. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Es ergibt sich insgesamt ein Bonus für das Qualitätssystem in Höhe von 5,11 % des maximal möglichen Bonusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.16.6. Messergebnisse objektive Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2022 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten (Prozentverfahren) bzw. drei Minuten (Minutenverfahren) nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2022 auf 95,4 % (Vergleichswert 2021: 96,5 %).

Folgend wird die Entwicklung der Pünktlichkeit im Fahrplanjahr 2022 graphisch und tabellarisch dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident:

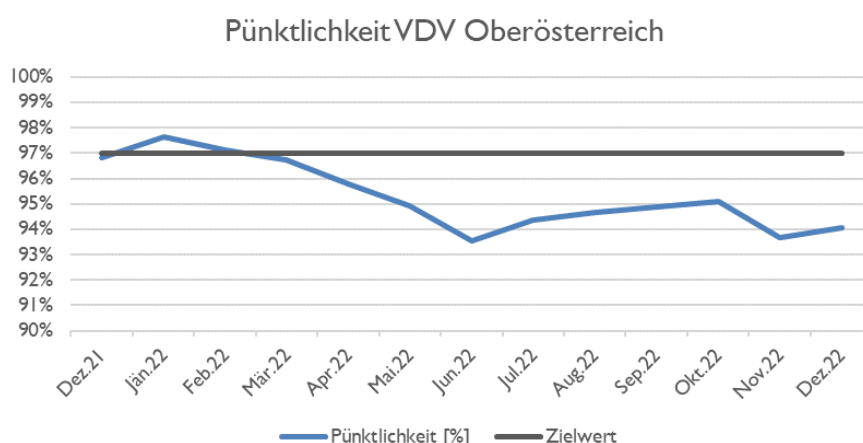


Tabelle 12: Pünktlichkeit VDV Oberösterreich (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit [%]	Zielwert
Dez.21	96,81%	95,5%
Jän.22	97,66%	95,5%
Feb.22	97,12%	95,5%
Mär.22	96,72%	95,5%
Apr.22	95,80%	95,5%
Mai.22	94,91%	95,5%
Jun.22	93,56%	95,5%
Jul.22	94,36%	95,5%
Aug.22	94,67%	95,5%
Sep.22	94,86%	95,5%
Okt.22	95,09%	95,5%
Nov.22	93,65%	95,5%
Dez.22	94,06%	95,5%

Tabelle 13: Pünktlichkeit VDV Oberösterreich (Tabelle)

Der starke Einbruch der Pünktlichkeit ab April 2022 ist vor allem durch zahlreiche Baustellen begründet.

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

Insgesamt wurde im Jahr 2022 eine Gesamtstichprobe im Umfang von 372 Stichprobenziehungen erreicht. 251 Stichproben wurden in mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzten Zügen gezogen. Es handelte sich also bei 67,47 % um mit Zugbegleitpersonal besetzte Züge. Folgend werden die objektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2022 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

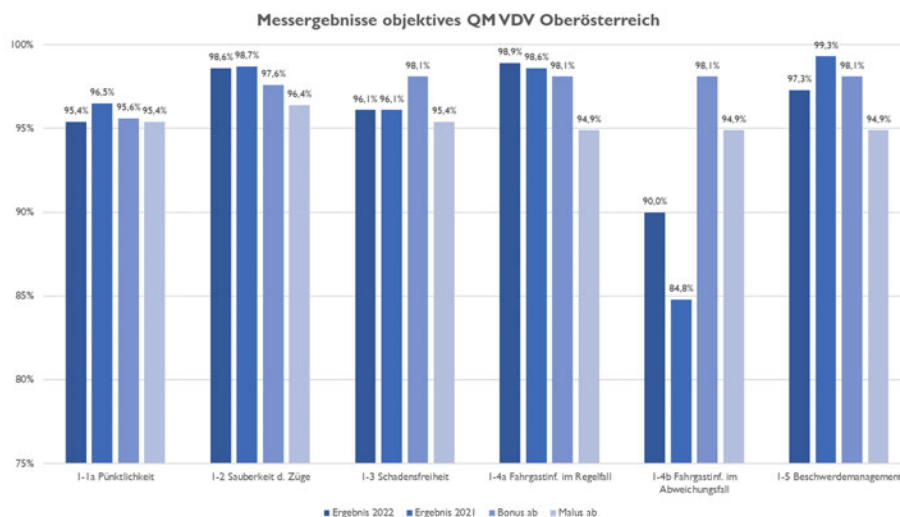


Abbildung 7: Messergebnisse objektives QM VDV Oberösterreich (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
I-1a Pünktlichkeit	95,4%	96,5%	95,6%	95,4%
I-1b Pünktlichkeit (Minutenverfahren)	49 sek	-	45 sek	49 sek
I-2 Sauberkeit d. Züge	98,6%	98,7%	97,6%	96,4%
I-3 Schadensfreiheit	96,1%	96,1%	98,1%	95,4%
I-4a Fahrgastinf. im Regelfall	98,9%	98,6%	98,1%	94,9%
I-4b Fahrgastinf. im Abweichungsfall	90,0%	84,8%	98,1%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	97,3%	99,3%	98,1%	94,9%

Tabelle 14: Messergebnisse objektives QM VDV Oberösterreich (Tabelle)

Hinsichtlich der objektiven Qualitätskriterien Sauberkeit der Züge und Fahrgastinformation im Regelfall konnte ein Bonus erzielt werden. Hinsichtlich der objektiven Qualitätskriterien Pünktlichkeit und Fahrgastinformation im Abweichungsfall wurde ein Malus erzielt. Die weiteren objektiven Qualitätskriterien befinden sich im Toleranzbereich, d.h. es wurde weder ein Bonus noch ein Malus erzielt. Bis auf die objektiven Qualitätskriterien Fahrgastinformation im Regelfall (Verbesserung gegenüber Fahrplanjahr 2021) und Schadensfreiheit (gleichbleibend gegenüber Fahrplanjahr 2021) haben sich die Ergebnisse im Fahrplanjahr 2022 gegenüber dem Fahrplanjahr 2021 bezüglich der objektiven Qualitätsparameter verschlechtert.

2.16.7. Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter

Die Erhebung der subjektiven Qualitätsparameter erfolgte durch ein von der SCHIG mbH beauftragtes unabhängiges Unternehmen. Die Erhebung erfolgte im Schulnotensystem. Folgend werden die subjektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2022 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

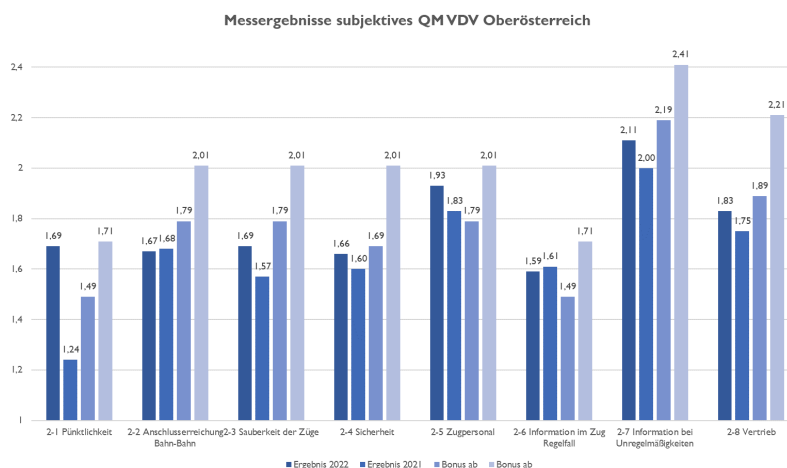


Abbildung 8: Messergebnisse subjektives QM VDV Oberösterreich (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,69	1,24	1,49	1,71
2-2 Anschlussreichung Bahn-Bahn	1,67	1,68	1,79	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,69	1,57	1,79	2,01
2-4 Sicherheit	1,66	1,60	1,69	2,01
2-5 Zugpersonal	1,93	1,83	1,79	2,01
2-6 Information im Zug Regelfall	1,59	1,61	1,49	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten	2,11	2,00	2,19	2,41
2-8 Vertrieb	1,83	1,75	1,89	2,21

Tabelle 15: Messergebnisse subjektives QM VDV Oberösterreich (Tabelle)

Im Fahrplanjahr 2022 haben sich die Messergebnisse bezüglich des subjektiven QM im Verhältnis zum Fahrplanjahr 2021 bis auf die Qualitätskriterien Anschlussreichung Bahn-Bahn und Zuginformation im Regelfall verschlechtert. Ein Bonus konnte für die Qualitätskriterien Anschlussreichung Bahn-Bahn, Sauberkeit der Züge, Sicherheit, Information bei Unregelmäßigkeiten und Vertrieb erzielt werden. Alle weiteren subjektiven Qualitätskriterien befinden sich im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Malus erzielt werden konnte.

2.17. VDV Salzburg

2.17.1. Leistungsumfang

In Summe wurde in Abstimmung mit dem BMK und dem Land Salzburg eine Leistungsmenge von 3.943.244 Zugkm (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen) bestellt.

Laut VDV Salzburg sind zur Sicherstellung des Fahrgastservice mindestens 59.014 Fahrstunden zu leisten. Diese verteilen sich auf folgende Personalkategorien:

Personalkategorie	Anzahl Einsatzstunden p.a.
Zugbegleiter:innen	46.620 Stunden
Service- und Kontrollpersonal	7.828 Stunden
Sicherheitspersonal	4.566 Stunden

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

2.17.2. Prüfung auf Überkompensation

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

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

- Die der ex-ante Kalkulation zugrunde gelegten Leistungsmengen entsprechen in einzelnen Positionen nicht den beauftragten Leistungen des Jahres 2020. Der Umgang mit den sich daraus ergebenden geringfügigen Abweichungen befindet sich derzeit in Klärung.
- Die ermittelten Abgeltungsbeträge entsprechen dem im VDV festgelegten Berechnungsmodell sowie den Anforderungen des Anhangs der PSO-VO.
- Es liegt keine Übertragung der Abgeltungsbeträge in einen anderen Tätigkeitsbereich der ÖBB-PV AG vor.
- Die ex-post-Überprüfung ist zum Zeitpunkt der Berichtslegung im Gange.

2.17.3. Messergebnisse Leistungsstörungen 2022

Die Leistungsstörungen für das Jahr 2022 wurden nach den oben beschriebenen Messmethoden ermittelt. Es wurden dabei folgende Leistungsabweichungen identifiziert:

Ausgefallene Leistungen

Vom 12.12.2021 bis 10.12.2022 sind 26.653 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 0,68 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2022. Der gemäß § 50 VDV festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen in Höhe von 0,1 % wurde somit deutlich überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 22.710 Zugkm. Die hohe Zahl an Zugausfällen im November 2022 war durch einen bundesweiten Streik im Bahnverkehr am 28.11.2022 bedingt. Da das Fahrplanjahr eine Laufzeit von 12.12.2021 bis 10.12.2022 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2021 und 2022) um Rumpfwerte.

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

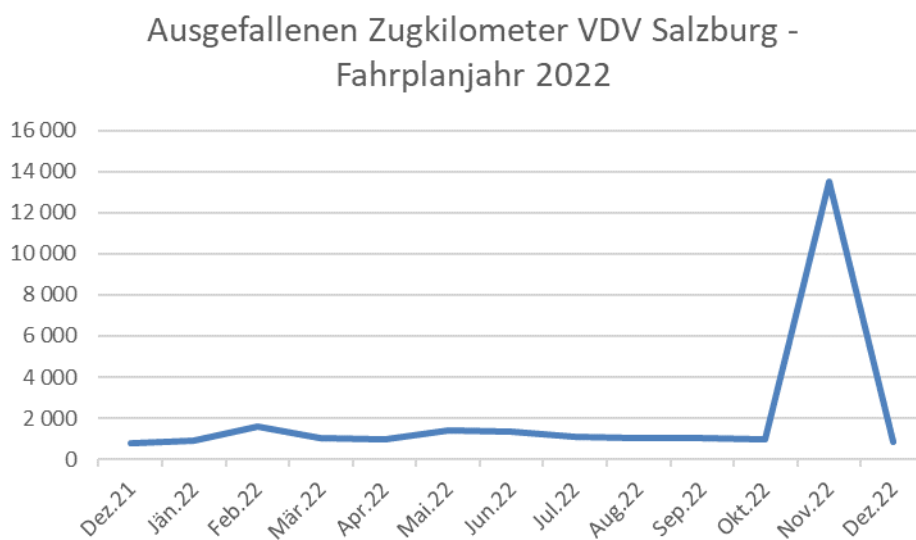


Abbildung 9: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Salzburg (Graphik)

Monat	Zugausfälle
Dez.21	785
Jän.22	935
Feb.22	1 573
Mär.22	1 036
Apr.22	989
Mai.22	1 435
Jun.22	1 367
Jul.22	1 109
Aug.22	1 019
Sep.22	1 064
Okt.22	986
Nov.22	13 516
Dez.22	839

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

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Bezogen auf den Abgeltungsbetrag wurde ein Abzug von 0,32 % vorgenommen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurde rund eine Stunde als nicht erbracht festgestellt. Das sind 0,4 % der überprüften Zugbegleiter:innen-Fahrstunden. Der festgestellte Anteil an nicht erbrachten zugbezogenen Einsatzstunden wird ins Verhältnis gesetzt zu den geprüften zugbezogenen Einsatzstunden und auf die bestellte Jahresleistung hochgerechnet. Insgesamt wurden somit 192 Zugbegleiter:innen Fahrstunden zum Abzug gebracht.

2.17.4. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

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

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

Bestellte Leistung VDV Salzburg 2022 [km]	3.943.244
Davon im SEV erbracht [km]	116.387
Anteil SEV an bestellter Leistung	2,95 %

Tabelle 18: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Salzburg

Der hohe Anteil an Leistungen, die im Schienenersatzverkehr erbracht wurden, ist durch Bauarbeiten auf der Mattigtalbahn von Juli bis September 2022 begründet.

2.17.5. Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 1,7 % des Vertragswerts abzüglich des Anteils für Infrastrukturbenutzungsentgelt, wovon 70 % den objektiven und 30 % den subjektiven Kriterien zugeschrieben werden. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Es ergibt sich insgesamt ein Bonus für das Qualitätssystem in Höhe von 13,48 % des maximal möglichen Bonusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.17.6. Messergebnisse objektive Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2022 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten (Prozentverfahren) bzw. drei Minuten (Minutenverfahren) nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2022 auf 95,2 % (Vergleichswert 2021: 96,0 %).

Folgend wird die Entwicklung der Pünktlichkeit im Fahrplanjahr 2022 graphisch und tabellarisch dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident:

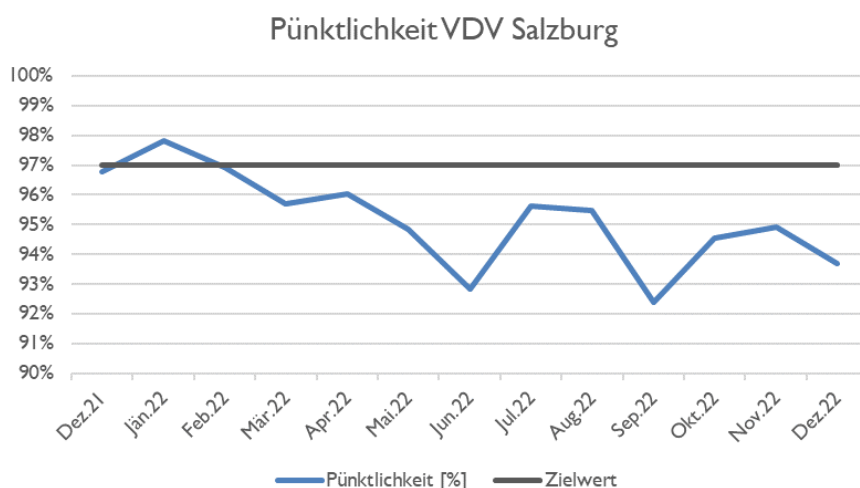


Abbildung 10: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Salzburg 2022 (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit [%]	Zielwert
Dez.21	96,78%	95,5%
Jän.22	97,81%	95,5%
Feb.22	96,94%	95,5%
Mär.22	95,69%	95,5%
Apr.22	96,02%	95,5%
Mai.22	94,86%	95,5%
Jun.22	92,85%	95,5%
Jul.22	95,62%	95,5%
Aug.22	95,46%	95,5%
Sep.22	92,37%	95,5%
Okt.22	94,53%	95,5%
Nov.22	94,91%	95,5%
Dez.22	93,69%	95,5%

Tabelle 19: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Salzburg 2022 (Tabelle)

Die geringeren Pünktlichkeitswerte für die Monate Juni und September 2022 sind u.a. durch witterungs- und baustellenbedingte Einschränkungen der Infrastruktur begründet.

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

Insgesamt wurde im Jahr 2022 eine Gesamtstichprobe im Umfang von 348 Stichprobenziehungen erreicht. 274 Stichproben wurden in mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzten Zügen gezogen. Es handelte sich also bei 78,74 % um mit Zugbegleitpersonal besetzte Züge. Folgend werden die objektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2022 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

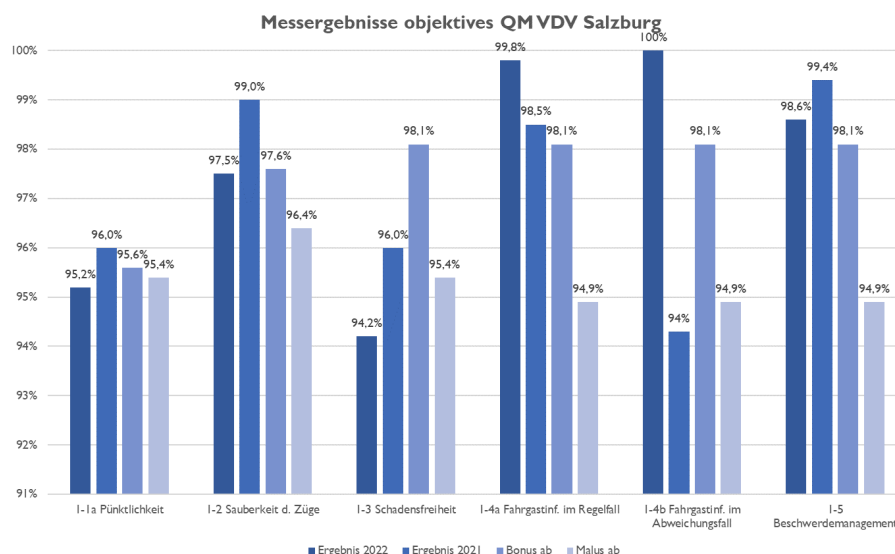


Abbildung 11 Messergebnisse objektives QM VDV Salzburg (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
I-1a Pünktlichkeit	95,2%	96,0%	95,6%	95,4%
I-1b Pünktlichkeit (Minutenverfahren)	50 sek	-	39 sek	53 sek
I-2 Sauberkeit d. Züge	97,5%	99,0%	97,6%	96,4%
I-3 Schadensfreiheit	94,2%	96,0%	98,1%	95,4%
I-4a Fahrgastinf. im Regelfall	99,8%	98,5%	98,1%	94,9%
I-4b Fahrgastinf. im Abweichungsfall	100%	94%	98,1%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	98,6%	99,4%	98,1%	94,9%

Tabelle 20: Messergebnisse objektives QM VDV Salzburg (Tabelle)

Die Ergebnisse bezüglich der objektiven Qualitätsparameter Fahrgastinformation im Regelfall und Fahrgastinformation im Abweichungsfall haben sich im Fahrplanjahr 2022 gegenüber dem Fahrplanjahr 2021 verbessert. Alle weiteren objektiven Qualitätsparameter haben sich gegenüber dem vorangegangenen Fahrplanjahr verschlechtert.

Hinsichtlich der objektiven Qualitätsparameter Fahrgastinformation im Regelfall, Fahrgastinformation im Abweichungsfall und Beschwerdemanagement wurde ein Bonus, hinsichtlich der objektiven Qualitätskriterien Pünktlichkeit und Sauberkeit der Züge ein Malus erzielt. Das Ergebnis für das

objektive Qualitätskriterium Schadensfreiheit befindet sich im Toleranzbereich, d.h. es wurde weder ein Bonus noch ein Malus erzielt.

2.17.7. Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter

Die Erhebung der subjektiven Qualitätsparameter erfolgte durch ein von der SCHIG mbH beauftragtes unabhängiges Unternehmen. Die Erhebung erfolgte im Schulnotensystem. Folgend werden die subjektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2022 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

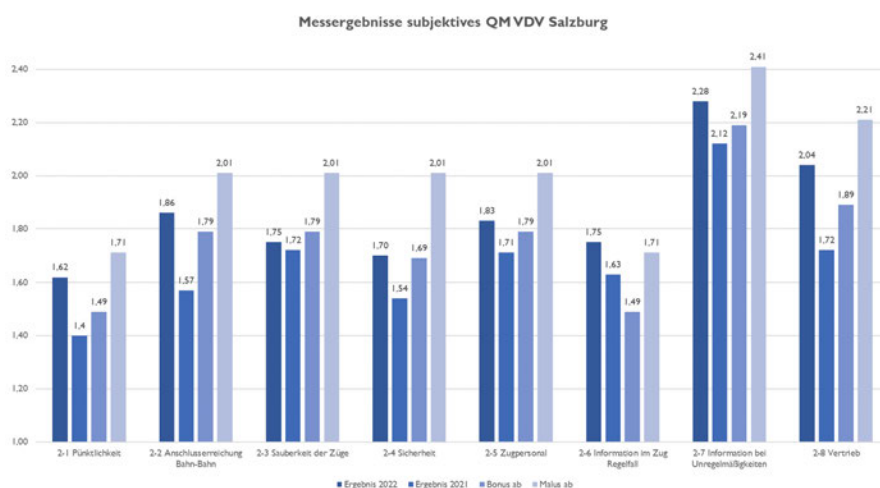


Abbildung 12: Messergebnisse subjektives QM VDV Salzburg (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,62	1,40	1,49	1,71
2-2 Anschlussreichung Bahn-Bahn	1,86	1,57	1,79	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,75	1,72	1,79	2,01
2-4 Sicherheit	1,70	1,54	1,69	2,01
2-5 Zugpersonal	1,83	1,71	1,79	2,01
2-6 Information im Zug Regelfall	1,75	1,63	1,49	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten	2,28	2,12	2,19	2,41
2-8 Vertrieb	2,04	1,72	1,89	2,21

Messergebnisse subjektives QM VDV Salzburg (Tabelle)

Im Fahrplanjahr 2022 haben sich gegenüber dem Fahrplanjahr 2021 die Werte hinsichtlich aller subjektiven Qualitätsparameter verschlechtert. Hinsichtlich des subjektiven Qualitätskriteriums Sauberkeit der Züge wurde ein Bonus, hinsichtlich des subjektiven Qualitätskriteriums Information im Zug Regelfall ein Malus erzielt. Alle weiteren subjektiven Qualitätskriterien befinden sich im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Malus erzielt wurde.

2.18. VDV Tirol

2.18.1. Leistungsumfang

In Summe wurde in Abstimmung mit dem BMK und dem Land Tirol eine Leistungsmenge von 8.466.273 Zugkm (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen) bestellt.

Laut VDV Tirol sind zur Sicherstellung des Fahrgastservice mindestens 103.146 Fahrstunden zu leisten. Diese verteilen sich auf folgende Personalkategorien:

Personalkategorie	Anzahl Einsatzstunden p.a.
Zugbegleiter:innen	48.146 Stunden
Service- und Kontrollpersonal	40.100 Stunden
Sicherheitspersonal	14.900 Stunden

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

2.18.2. Prüfung auf Überkompensation

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

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

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

2.18.3. Messergebnisse Leistungsstörungen 2022

Ausgefallene Leistungen

Vom 12.12.2021 bis 10.12.2022 sind 62.274 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 0,74 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2022. Der gemäß § 50 VDV festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen in Höhe von 0,1 % wurde somit überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 53.808 Zugkm.

Die hohe Zahl an Zugausfällen im November 2022 war durch einen bundesweiten Streik im Bahnverkehr am 28.11.2022 bedingt.

Da das Fahrplanjahr eine Laufzeit von 12.12.2021 bis 10.12.2022 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2021 und 2022) um Rumpfwerte.

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

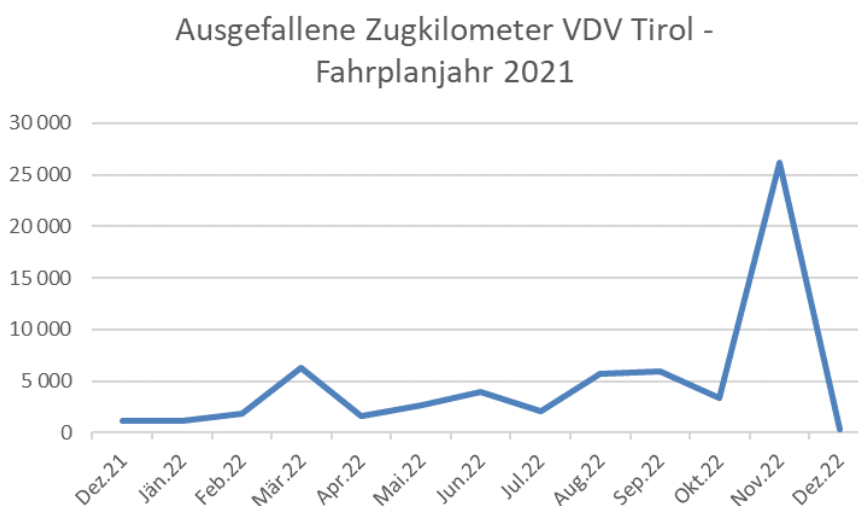


Abbildung 13: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Tirol (Graphik)

Monat	Zugausfälle
Dez.21	1 164
Jän.22	1 139
Feb.22	1 794
Mär.22	6 236
Apr.22	1 659
Mai.22	2 649
Jun.22	3 968
Jul.22	2 085
Aug.22	5 687
Sep.22	5 987
Okt.22	3 388
Nov.22	26 227
Dez.22	291

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

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Bezogen auf den Abgeltungsbetrag wurde ein Abzug von 0,04 % vorgenommen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurden rund 3 Stunden als nicht erbracht festgestellt. Das sind 3,77 % der überprüften Zugbegleiter:innen-Fahrstunden. Der festgestellte Anteil an nicht erbrachten zugbezogenen Einsatzstunden wird ins Verhältnis gesetzt zu den geprüften zugbezogenen Einsatzstunden und auf die bestellte Jahresleistung hochgerechnet. Insgesamt wurden somit 1817 Zugbegleiter:innen Fahrstunden zum Abzug gebracht.

2.18.4. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

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

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

Bestellte Leistung VDV Tirol [km]	8.466.273
Davon im SEV erbracht [km]	192.694
Anteil SEV an bestellter Leistung	2,28 %

Tabelle 23: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Tirol

2.18.5. Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 1,33 % des Vertragswerts abzüglich des Anteils für Infrastrukturbenützungsentgelt, wovon 70 % den objektiven und 30 % den subjektiven Kriterien zugeschrieben werden. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Es ergibt sich insgesamt ein Bonus für das Qualitätssystem in Höhe von 12,67 % des maximal möglichen Bonusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.18.6. Messergebnisse objektive Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2022 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten (Prozentverfahren) bzw. drei Minuten (Minutenverfahren) nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2022 auf 97,1 % (Vergleichswert 2021 97,3%).

Folgend wird die Entwicklung der Pünktlichkeit im Fahrplanjahr 2022 graphisch und tabellarisch dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident:

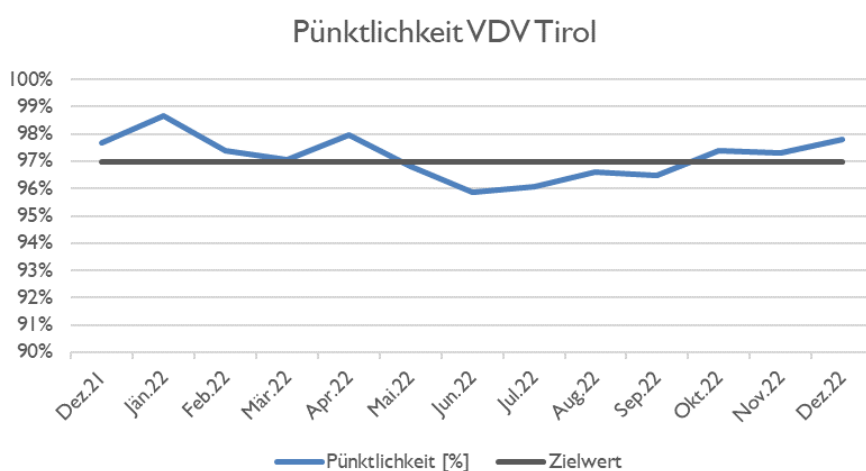


Abbildung 14: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Tirol 2022 (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit [%]	Zielwert
Dez.21	97,66%	96,9%
Jän.22	98,68%	96,9%
Feb.22	97,39%	96,9%
Mär.22	97,05%	96,9%
Apr.22	97,97%	96,9%
Mai.22	96,82%	96,9%
Jun.22	95,85%	96,9%
Jul.22	96,09%	96,9%
Aug.22	96,63%	96,9%
Sep.22	96,49%	96,9%
Okt.22	97,39%	96,9%
Nov.22	97,31%	96,9%
Dez.22	97,81%	96,9%

Tabelle 24: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Tirol 2022 (Tabelle)

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

Insgesamt wurde im Jahr 2022 eine Gesamtstichprobe im Umfang von 355 Stichprobenziehungen erreicht. 280 Stichproben wurden in mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzten Zügen gezogen. Es handelte sich also bei 78,87 % aller geprüften Zugfahrten um mit Zugbegleitpersonal besetzte Züge. Folgend werden die objektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2022 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

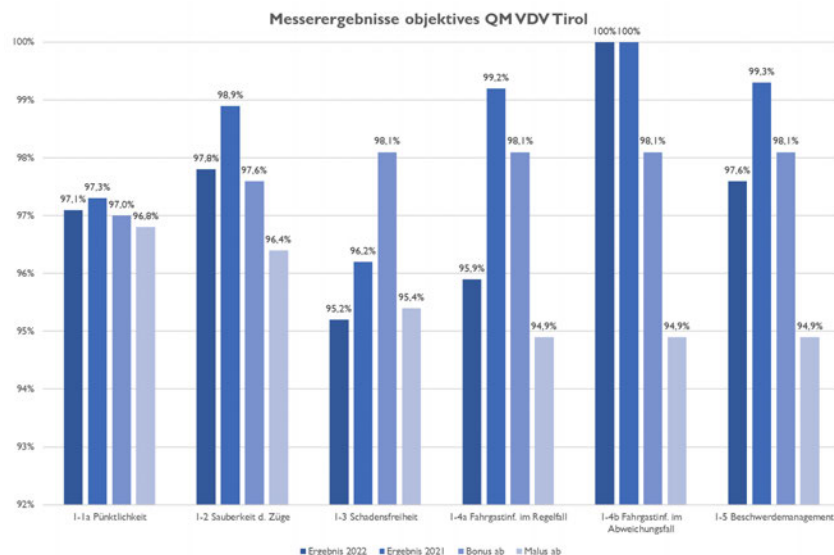


Abbildung 15: Messergebnisse objektives QM VDV Tirol (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
I-1a Pünktlichkeit	97,1%	97,3%	97,0%	96,8%
I-1b Pünktlichkeit (Minutenverfahren)	33 sek	-	28	36
I-2 Sauberkeit d. Züge	97,8%	98,9%	97,6%	96,4%
I-3 Schadensfreiheit	95,2%	96,2%	98,1%	95,4%
I-4a Fahrgastinf. im Regelfall	95,9%	99,2%	98,1%	94,9%
I-4b Fahrgastinf. im Abweichungsfall	100%	100%	98,1%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	97,6%	99,3%	98,1%	94,9%

Tabelle 25: Messergebnisse objektives QM VDV Tirol (Tabelle)

Für den objektiven Qualitätsparameter Fahrgastinformation im Abweichungsfall konnte im Fahrplanjahr 2022 genauso wie im Fahrplanjahr 2021 ein Ergebnis von 100 % erzielt werden. Die Ergebnisse bezüglich aller weiteren objektiven Qualitätsparameter haben sich gegenüber dem vorherigen Fahrplanjahr verschlechtert. Ein Bonus konnte für die objektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit, Sauberkeit der Züge und Fahrgastinformation im Abweichungsfall erzielt werden. Hinsichtlich des objektiven Qualitätsparameters Schadensfreiheit wurde ein Malus erzielt. Alle weiteren objektiven Qualitätsparameter befinden sich im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Malus erzielt wurde.

2.18.7. Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter

Die Erhebung der subjektiven Qualitätsparameter erfolgte durch ein von der SCHIG mbH beauftragtes unabhängiges Unternehmen. Die Erhebung erfolgte im Schulnotensystem. Folgend werden die subjektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2022 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

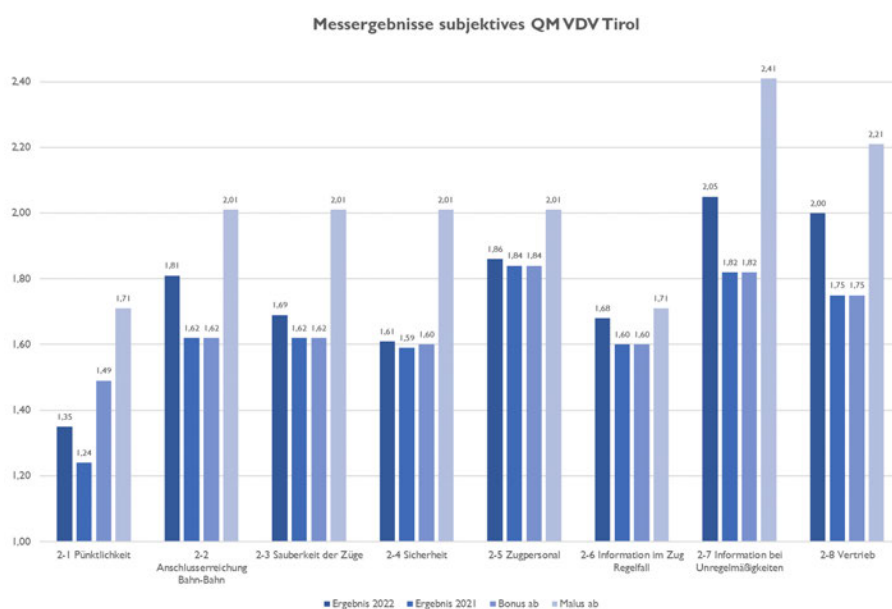


Abbildung 16: Messergebnisse subjektives QM VDV Tirol (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,35	1,24	1,49	1,71
2-2 Anschlusserrreichung Bahn-Bahn	1,81	1,62	1,62	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,69	1,62	1,62	2,01
2-4 Sicherheit	1,61	1,59	1,60	2,01
2-5 Zugpersonal	1,86	1,84	1,84	2,01
2-6 Information im Zug Regelfall	1,68	1,60	1,60	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten	2,05	1,82	1,82	2,41
2-8 Vertrieb	2,00	1,75	1,75	2,21

Tabelle 26: Messergebnisse subjektives QM VDV Tirol (Tabelle)

Die Ergebnisse bezüglich aller subjektiven Qualitätsparameter haben sich im Fahrplanjahr 2022 gegenüber dem Fahrplanjahr 2021 verschlechtert. Ein Bonus konnte hinsichtlich des subjektiven Qualitätskriteriums Pünktlichkeit erzielt werden. Die Ergebnisse für alle weiteren subjektiven Qualitätsparameter befinden sich im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Malus erzielt wurde.

2.19. VDV Vorarlberg

2.19.1. Leistungsumfang

In Summe wurde in Abstimmung mit dem BMK und dem Land Vorarlberg eine Leistungsmenge (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen) von 3.420.544 Zugkm bestellt.

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

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

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

2.19.2. Prüfung auf Überkompensation

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

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

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

2.19.3. Messergebnisse Leistungsstörungen 2022

Ausgefallene Leistungen

Vom 12.12.2021 bis 10.12.2022 sind 30.642 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 0,9 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2022. Der gemäß § 50 VDV Vorarlberg festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen in Höhe von 0,05 % wurde somit überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 28.932 Zugkm.

Die hohe Zahl an Zugsausfällen im Juli 2022 war durch Störungen der Infrastruktur (zwei Stellwerk-ausfälle und eine Weichenstörung) bedingt.

Die hohe Zahl an Zugausfällen im November 2022 war durch einen bundesweiten Streik im Bahnverkehr am 28.11.2022 bedingt.

Da das Fahrplanjahr eine Laufzeit von 12.12.2021 bis 10.12.2022 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2021 und 2022) um Rumpfwerte.

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

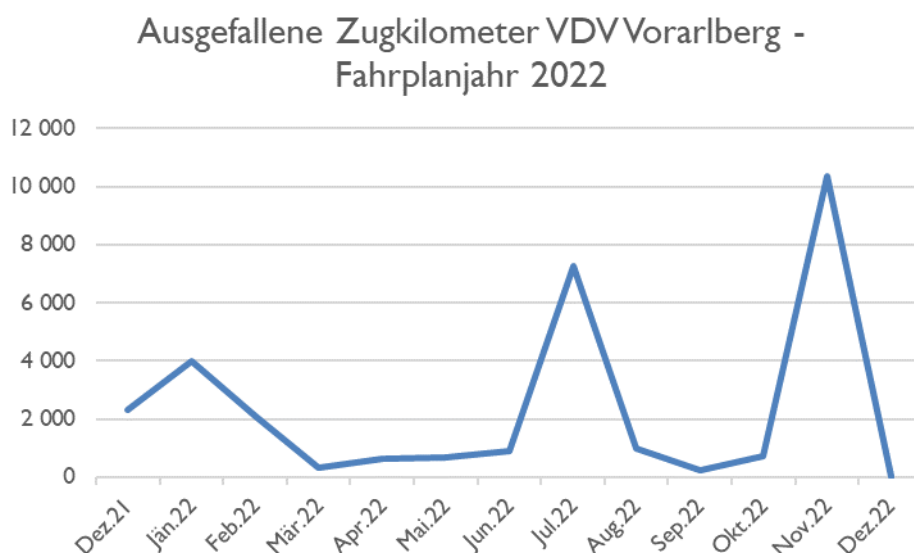


Abbildung 17: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Vorarlberg (Graphik)

Monat	Zugausfälle
Dez.21	2 317
Jän.22	4 014
Feb.22	2 109
Mär.22	347
Apr.22	632
Mai.22	696
Jun.22	902
Jul.22	7 257
Aug.22	999
Sep.22	223
Okt.22	733
Nov.22	10 378
Dez.22	37

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

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Bezogen auf den Abgeltungsbetrag wurde ein Abzug von 1,21 % vorgenommen.

2.19.4. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

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

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

Bestellte Leistung VDV Vorarlberg 2022 [km]	3.420.544
Davon im SEV erbracht [km]	13.607
Anteil SEV an bestellter Leistung	0,4 %

Tabelle 29: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Vorarlberg

2.19.5. Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 1,94 % des Vertragswerts abzüglich des Anteils für Infrastrukturbenützungsentgelt, wovon 70 % den objektiven und 30 % den subjektiven Kriterien zugeschrieben werden. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Es ergibt sich insgesamt ein Bonus für das Qualitätssystem in Höhe von 15,06 % des maximal möglichen Bonusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.19.6. Messergebnisse objektive Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2022 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten (Prozentverfahren) bzw. drei Minuten (Minutenverfahren) nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2022 auf 98,2 % (Vergleichswert 2021: 98,1 %).

Folgend wird die Entwicklung der Pünktlichkeit im Fahrplanjahr 2022 graphisch und tabellarisch dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident:

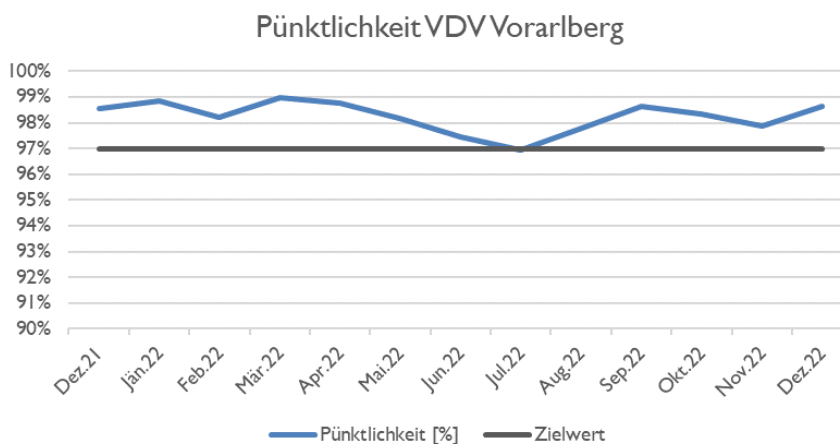


Abbildung 18: 19: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Vorarlberg (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit [%]	Zielwert
Dez.21	98,57%	97%
Jän.22	98,84%	97%
Feb.22	98,24%	97%
Mär.22	98,97%	97%
Apr.22	98,78%	97%
Mai.22	98,19%	97%
Jun.22	97,45%	97%
Jul.22	96,96%	97%
Aug.22	97,77%	97%
Sep.22	98,62%	97%
Okt.22	98,35%	97%
Nov.22	97,90%	97%
Dez.22	98,65%	97%

Tabelle 30: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Vorarlberg (Tabelle)

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

Für eine hinreichende Repräsentativität wurden im Jahr 2022 352 Stichproben gezogen (eine Zugfahrt entspricht dabei einer Stichprobe; dabei wird jeder im Zugverband vorhandene Waggon mit einer Checkliste bewertet), wobei 242 dieser Stichproben bei mit Zugbegleitpersonal besetzten Zügen gezogen wurden. Es handelte sich also bei 68,75 % aller geprüften Zugfahrten um mit Zugbegleiter:innen besetzte Züge. Folgend werden die objektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2022 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

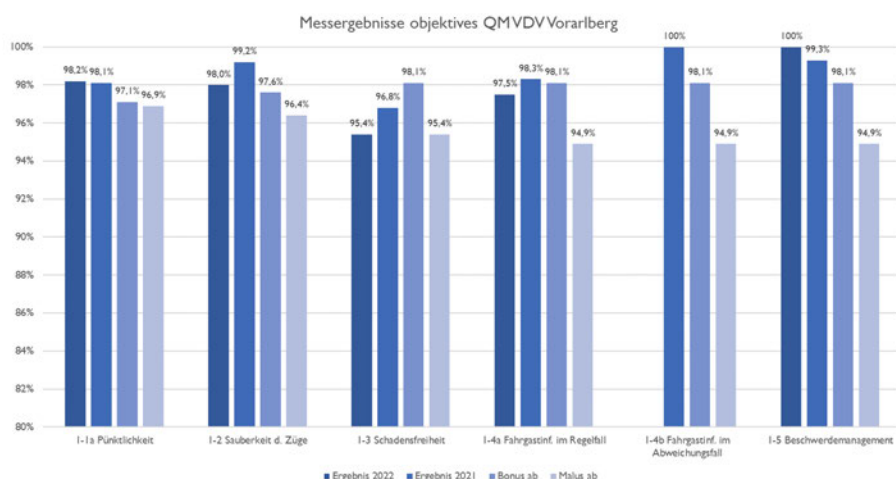


Abbildung 19: Messergebnisse objektives QM VDV Vorarlberg (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
I-1a Pünktlichkeit	98,2%	98,1%	97,1%	96,9%
I-1b Pünktlichkeit (Minutenverfahren)	22	-	32	38
I-2 Sauberkeit d. Züge	98,0%	99,2%	97,6%	96,4%
I-3 Schadensfreiheit	95,4%	96,8%	98,1%	95,4%
I-4a Fahrgastinf. im Regelfall	97,5%	98,3%	98,1%	94,9%
I-4b Fahrgastinf. im Abweichungsfall	76,5%	100%	98,1%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	100%	99,3%	98,1%	94,9%

Tabelle 31: Messergebnisse objektives QM VDV Vorarlberg (Tabelle)

Im Fahrplanjahr 2022 haben sich die Ergebnisse für die objektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit und Beschwerdemanagement gegenüber dem Fahrplanjahr 2021 verbessert. Alle übrigen objektiven Qualitätsparameter haben sich gegenüber dem vorherigen Fahrplanjahr verschlechtert. Ein Bonus konnte für die objektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit, Sauberkeit der Züge und Beschwerdemanagement erzielt werden. Für die objektiven Qualitätsparameter Schadensfreiheit und Fahrgastinformation im Abweichungsfall wurde ein Malus erzielt. Für den objektiven Qualitätsparameter Fahrgastinformation im Regelfall befindet sich das Ergebnis 2022 im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Malus erzielt wurde.

2.19.7. Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter

Die Erhebung der subjektiven Qualitätsparameter erfolgte durch ein von der SCHIG mbH beauftragtes unabhängiges Unternehmen. Die Erhebung erfolgte im Schulnotensystem. Folgend werden die subjektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2022 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

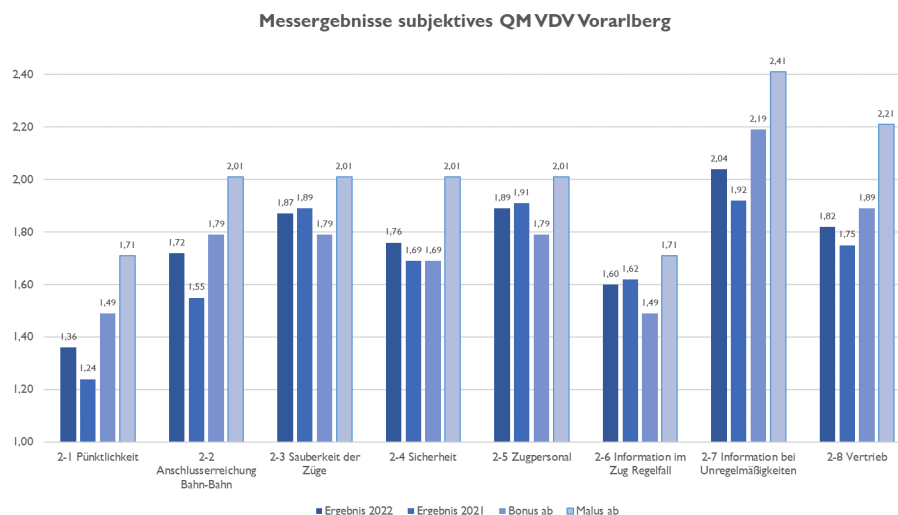


Abbildung 20: Messergebnisse subjektives QM VDV Vorarlberg (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,36	1,24	1,49	1,71
2-2 Anschlussreichung Bahn-Bahn	1,72	1,55	1,79	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,87	1,89	1,79	2,01
2-4 Sicherheit	1,76	1,69	1,69	2,01
2-5 Zugpersonal	1,89	1,91	1,79	2,01
2-6 Information im Zug Regelfall	1,60	1,62	1,49	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten	2,04	1,92	2,19	2,41
2-8 Vertrieb	1,82	1,75	1,89	2,21

Tabelle 32: Messergebnisse subjektives QM VDV Vorarlberg (Tabelle)

Die Ergebnisse für die subjektiven Qualitätsparameter Sauberkeit der Züge, Zugpersonal und Information im Zug Regelfall haben sich im Fahrplanjahr 2022 gegenüber dem Fahrplanjahr 2021 verbessert. Alle weiteren subjektiven Qualitätsparameter haben sich gegenüber dem vorherigen Fahrplanjahr verschlechtert.

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

2.20. VDV Steiermark

2.20.1. Leistungsumfang

In Abstimmung mit dem BMK und dem Land Steiermark wurde eine Leistungsmenge von 7.222.453 Zugkm bestellt (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen). Für rund 34.000 Zugkm (2 REX-Verbindungen Graz Hbf – Leoben Hbf) erfolgte eine Unterbeauftragung an das EVU Steiermarkbahn und Bus GmbH (STB).

Laut VDV Steiermark sind zur Sicherstellung des Fahrgastservice mindestens 36.851 Fahrstunden zu leisten. Diese verteilen sich wie folgt auf die Personalkategorien:

Personalkategorie	Anzahl Einsatzstunden p.a.
Zugbegleiter:innen	8.115 Stunden
Service- und Kontrollpersonal	28.736 Stunden

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

2.20.2. Prüfung auf Überkompensation

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

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

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

2.20.3. Messergebnisse Leistungsstörungen 2022

Ausgefallene Leistungen

Vom 12.12.2021 bis 10.12.2022 sind 78.206 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 1,08 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2022. Der festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen im Jahr 2020 in Höhe von 0,1 % wurde somit überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 70.984 Zugkm.

Die hohe Zahl an Zugausfällen im August 2022 war durch Störungen der Infrastruktur in Folge eines Unwetters bedingt.

Die hohe Zahl an Zugausfällen im November 2022 war durch einen bundesweiten Streik im Bahnverkehr am 28.11.2022 bedingt.

Da das Fahrplanjahr eine Laufzeit von 12.12.2021 bis 10.12.2022 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2021 und 2022) um Rumpfwerte.

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

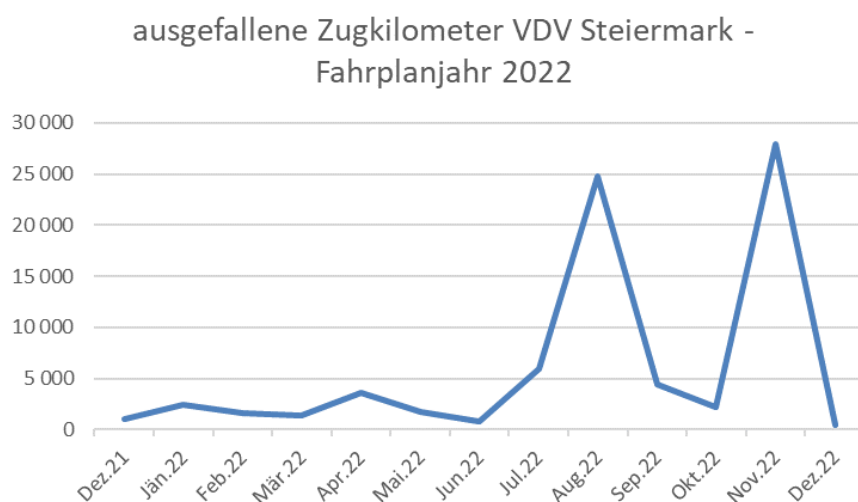


Abbildung 21: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Steiermark (Graphik)

Monat	Zugausfälle
Dez.21	1 044
Jän.22	2 384
Feb.22	1 583
Mär.22	1 413
Apr.22	3 632
Mai.22	1 713
Jun.22	748
Jul.22	5 919
Aug.22	24 830
Sep.22	4 425
Okt.22	2 140
Nov.22	27 910
Dez.22	466

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

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Bezogen auf den Abgeltungsbetrag wurde ein Abzug von 0,13 % vorgenommen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurden rund 2 Stunden als nicht erbracht festgestellt. Das sind 2,11 % der überprüften Zugbegleiter:innen-Fahrstunden. Der festgestellte Anteil an nicht erbrachten zugbezogenen Einsatzstunden wird ins Verhältnis gesetzt zu den geprüften zugbezogenen Einsatzstunden und auf die bestellte Jahresleistung hochgerechnet. Insgesamt wurden somit 171 Zugbegleiter:innen Fahrstunden zum Abzug gebracht.

2.20.4. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

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

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

Bestellte Leistung VDV Steiermark 2022 [km]	7.222.252
Davon im SEV erbracht [km]	112.852
Anteil SEV an bestellter Leistung	1,56 %

Tabelle 35: Übersicht der erbrachten Schienenverkehr-Ersatzleistung VDV Steiermark

2.20.5. Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 2,3 % des Vertragswerts abzüglich des Anteils für Infrastrukturbenutzungsentgelt, wovon 70 % den objektiven und 30 % den subjektiven Kriterien zugeschrieben werden. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Es ergibt sich insgesamt ein Bonus für das Qualitätssystem in Höhe von 5,7 % des maximal möglichen Bonusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.20.6. Messergebnisse objektive Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2022 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten (Prozentverfahren) bzw. drei Minuten (Minutenverfahren) nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2022 auf 97,7 % (Vergleichswert 2021: 97,9 %).

Folgend wird die Entwicklung der Pünktlichkeit im Fahrplanjahr 2022 graphisch und tabellarisch dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident:

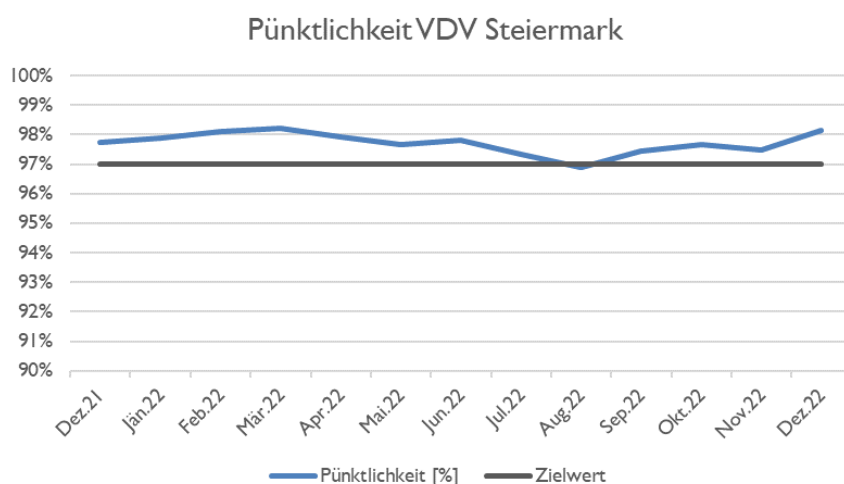


Abbildung 22: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Steiermark (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit [%]	Zielwert
Dez.21	97,73%	97%
Jän.22	97,87%	97%
Feb.22	98,10%	97%
Mär.22	98,22%	97%
Apr.22	97,93%	97%
Mai.22	97,65%	97%
Jun.22	97,81%	97%
Jul.22	97,34%	97%
Aug.22	96,89%	97%
Sep.22	97,43%	97%
Okt.22	97,68%	97%
Nov.22	97,48%	97%
Dez.22	98,16%	97%

Tabelle 36: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Steiermark (Tabelle)

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

Für eine hinreichende Repräsentativität wurden im Jahr 2022 357 Stichproben gezogen (eine Zugfahrt entspricht dabei einer Stichprobe; dabei wird jeder im Zugverband vorhandene Waggon mit einer Checkliste bewertet), wobei 252 dieser Stichproben bei mit Zugbegleitpersonal besetzten Zügen gezogen wurden. Es handelte sich also bei 70,59 % aller geprüften Zugfahrten um mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzte Züge. Folgend werden die objektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2022 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

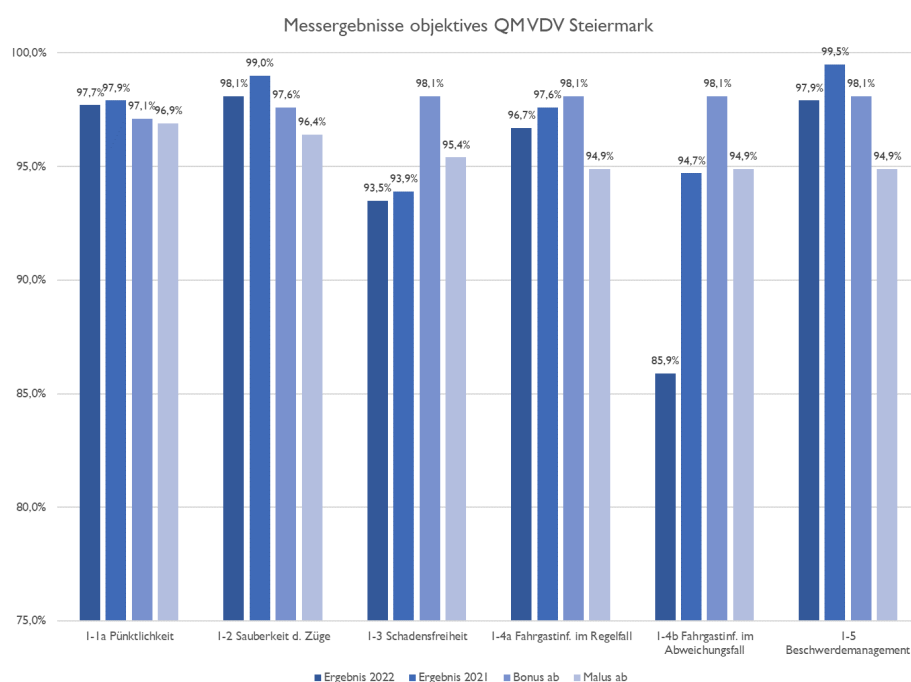


Abbildung 23: Messergebnisse objektives QM VDV Steiermark (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
I-1a Pünktlichkeit	97,7%	97,9%	97,1%	96,9%
I-1b Pünktlichkeit (Minutenverfahren)	26	-	29	35
I-2 Sauberkeit d. Züge	98,1%	99,0%	97,6%	96,4%
I-3 Schadensfreiheit	93,5%	93,9%	98,1%	95,4%
I-4a Fahrgastinf. im Regelfall	96,7%	97,6%	98,1%	94,9%
I-4b Fahrgastinf. im Abweichungsfall	85,9%	94,7%	98,1%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	97,9%	99,5%	98,1%	94,9%

Tabelle 37: Messergebnisse objektives QM VDV Steiermark (Tabelle)

Die Ergebnisse für alle objektiven Qualitätsparameter haben sich im Fahrplanjahr 2022 gegenüber dem Fahrplanjahr 2021 verschlechtert. Ein Bonus wurde für die objektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit und Sauberkeit der Züge erzielt, ein Malus für die objektiven Qualitätsparameter Schadensfreiheit und Fahrgastinformation im Abweichungsfall. Alle weiteren objektiven Qualitätsparameter befinden sich im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Maluserzielt wurde.

2.20.7. Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter

Die Erhebung der subjektiven Qualitätsparameter erfolgte durch ein von der SCHIG mbH beauftragtes unabhängiges Unternehmen. Die Erhebung erfolgte im Schulnotensystem. Folgend werden die subjektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2022 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

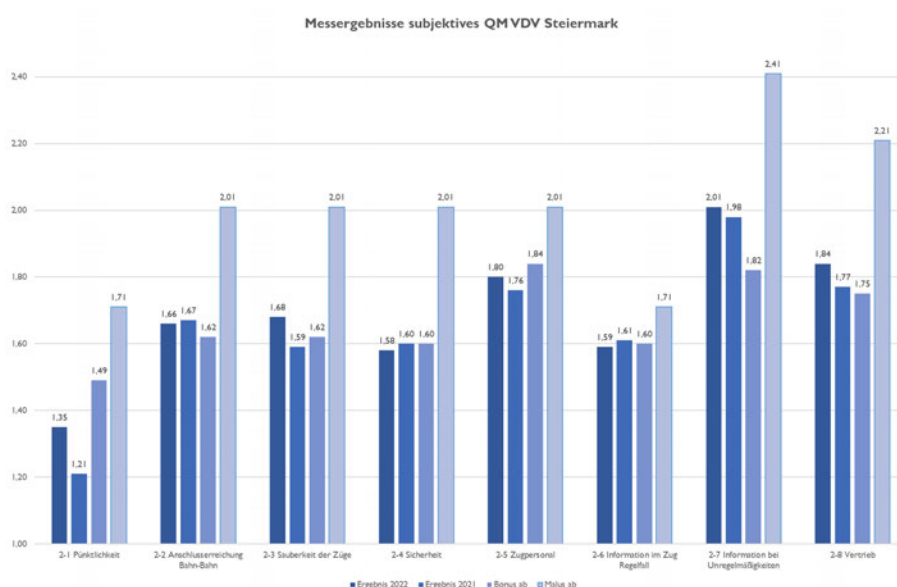


Abbildung 24: Messergebnisse subjektives QM VDV Steiermark (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,35	1,21	1,49	1,71
2-2 Anschlussreichung Bahn-Bahn	1,66	1,67	1,62	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,68	1,59	1,62	2,01
2-4 Sicherheit	1,58	1,60	1,60	2,01
2-5 Zugpersonal	1,80	1,76	1,84	2,01
2-6 Information im Zug Regelfall	1,59	1,61	1,60	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten	2,01	1,98	1,82	2,41
2-8 Vertrieb	1,84	1,77	1,75	2,21

Tabelle 38: Messergebnisse subjektives QM VDV Steiermark (Tabelle)

Die Ergebnisse für die subjektiven Qualitätskriterien Anschlussreichung Bahn-Bahn, Sicherheit und Information im Zug Regelfall haben sich im Fahrplanjahr 2022 gegenüber dem Fahrplanjahr 2021 verbessert. Bei allen weiteren subjektiven Qualitätskriterien haben sich die Ergebnisse verschlechtert. Hinsichtlich der subjektiven Qualitätskriterien Pünktlichkeit, Sicherheit, Zugpersonal und Infor-

mation im Zug Regelfall konnte im Fahrplanjahr 2022 ein Bonus erzielt werden. Die Ergebnisse bezüglich aller weiteren subjektiven Qualitätskriterien befinden sich im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Malus erzielt wurde.

2.21. VDV Kärnten

2.21.1. Leistungsumfang

In Summe wurde in Abstimmung mit dem BMK und dem Land Kärnten eine Leistungsmenge von 5.666.437 Zugkm (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen) bestellt.

Laut VDV Kärnten sind zur Sicherstellung des Fahrgastservice mindestens 34.416 Fahrstunden zu leisten. Diese verteilen sich auf folgende Personalkategorien:

Personalkategorie	Anzahl Einsatzstunden p.a.
Zugbegleiter:innen	19.833 Stunden
Service- und Kontrollpersonal	14.583 Stunden

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

2.21.2. Prüfung auf Überkompensation

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

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

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

2.21.3. Messergebnisse Leistungstörungen 2022

Ausgefallene Leistungen

Vom 12.12.2021 bis 10.12.2022 sind 30.643 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 0,54 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2022. Der gemäß § 50 VDV festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen in Höhe von 0,1 % wurde somit überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 24.977 Zugkm.

Die hohe Zahl an Zugausfällen im November 2022 war durch einen bundesweiten Streik im Bahnverkehr am 28.11.2022 bedingt.

Da das Fahrplanjahr eine Laufzeit von 12.12.2021 bis 10.12.2022 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2021 und 2022) um Rumpfwerte.

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

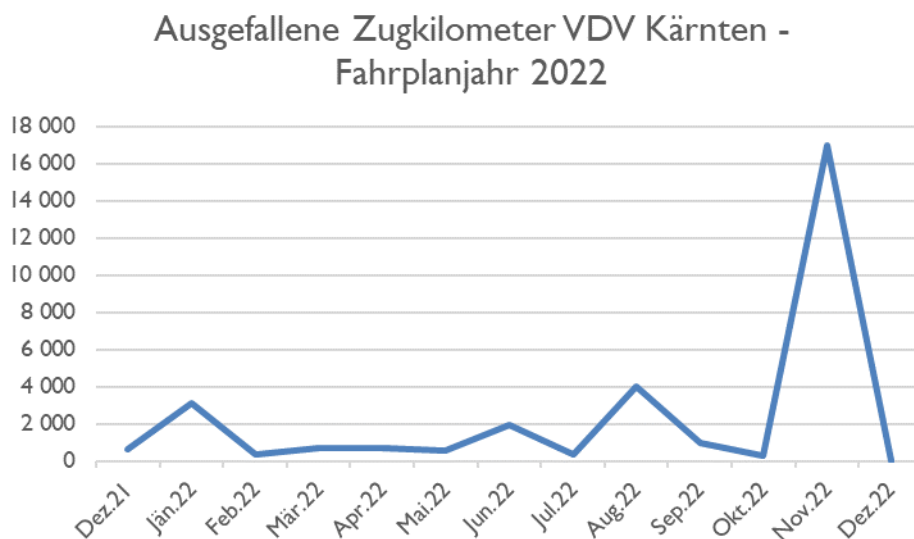


Abbildung 25: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Kärnten (Graphik)

Monat	Zugausfälle
Dez.21	607
Jän.22	3 104
Feb.22	358
Mär.22	669
Apr.22	684
Mai.22	553
Jun.22	1 969
Jul.22	383
Aug.22	4 042
Sep.22	943
Okt.22	298
Nov.22	17 031
Dez.22	0

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

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Bezogen auf den Abgeltungsbetrag wurde ein Abzug von 0,09 % vorgenommen.

Nicht erbrachte Zugbegleiter:innen-Fahrstunden

Bei den Qualitätskontrollen wurden rund 2 Stunden als nicht erbracht festgestellt. Das sind 3,4 % der überprüften Zugbegleiter:innen-Fahrstunden. Der festgestellte Anteil an nicht erbrachten zugbezogenen Einsatzstunden wird ins Verhältnis gesetzt zu den geprüften zugbezogenen Einsatzstunden und auf die bestellte Jahresleistung hochgerechnet. Insgesamt wurden somit 675 Zugbegleiter:innen Fahrstunden zum Abzug gebracht.

2.21.4. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

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

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

Bestellte Leistung VDV Kärnten 2022 [km]	5.666.437
Davon im SEV erbracht [km]	200.330
Anteil SEV an bestellter Leistung	3,54 %

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

2.21.5. Bonus-/Malus-System

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 2,5 % des Vertragswerts abzüglich des Anteils für Infrastrukturbenützungsentgelt, wovon 70 % den objektiven und 30 % den subjektiven Kriterien zugeschrieben werden. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Es ergibt sich insgesamt ein Bonus für das Qualitätssystem in Höhe von 10,51 % des maximal möglichen Bonusbetrages. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.21.6. Messergebnisse objektive Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2022 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten (Prozentverfahren) bzw. drei Minuten (Minutenverfahren) nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2022 auf 97,8 % (Vergleichswert 2021 97,7 %).

Folgend wird die Entwicklung der Pünktlichkeit im Fahrplanjahr 2022 graphisch und tabellarisch dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident:

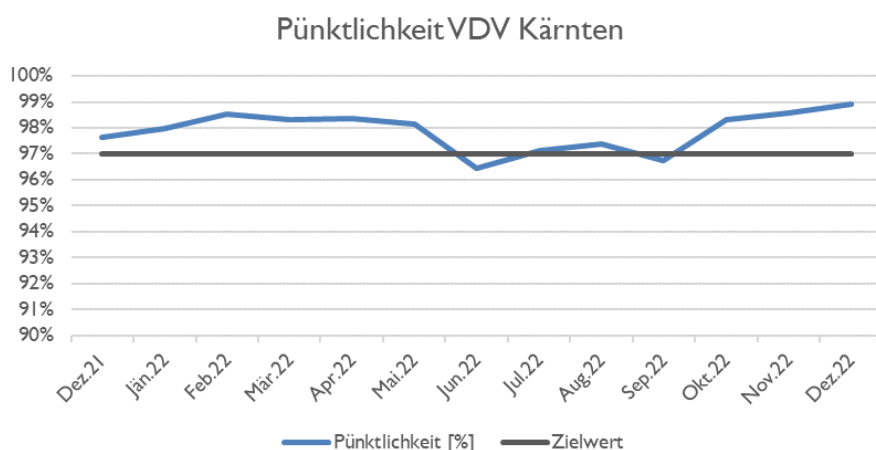


Abbildung 26: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Kärnten (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit [%]	Zielwert
Dez.21	97,62%	97%
Jän.22	97,97%	97%
Feb.22	98,54%	97%
Mär.22	98,33%	97%
Apr.22	98,35%	97%
Mai.22	98,16%	97%
Jun.22	96,42%	97%
Jul.22	97,15%	97%
Aug.22	97,38%	97%
Sep.22	96,72%	97%
Okt.22	98,31%	97%
Nov.22	98,59%	97%
Dez.22	98,91%	97%

Tabelle 42: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Kärnten ((Tabelle)

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

Insgesamt wurde im Jahr 2022 eine Gesamtstichprobe im Umfang von 369 Stichprobenziehungen erreicht. 264 Stichproben wurden in einem mit Zugbegleitpersonal besetzten Zug gezogen. Es handelte sich also bei 71,54 % aller geprüften Zugfahrten um mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzte Züge. Folgend werden die objektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

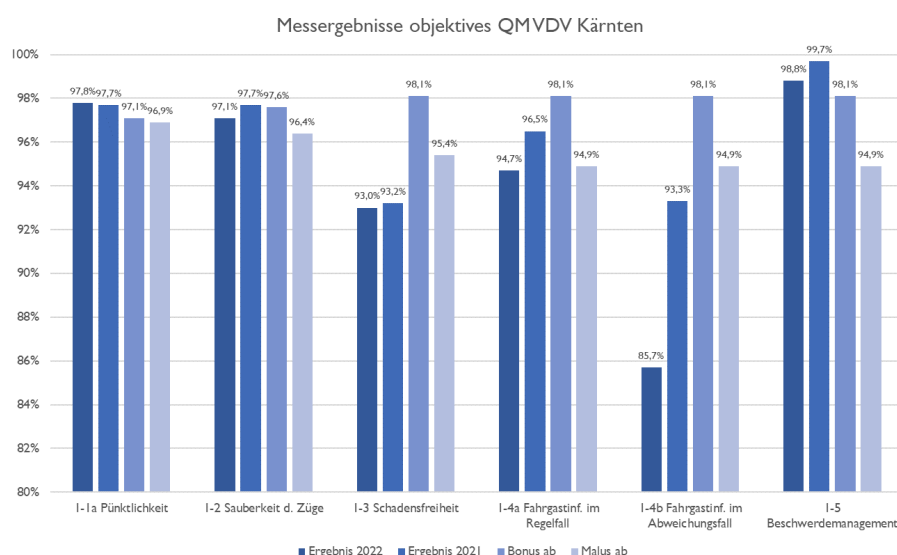


Abbildung 27: Messergebnisse objektives QM VDV Kärnten (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
I-1a Pünktlichkeit	97,8%	97,7%	97,1%	96,9%
I-1b Pünktlichkeit (Minutenverfahren)	24	-	31	34
I-2 Sauberkeit d. Züge	97,1%	97,7%	97,6%	96,4%
I-3 Schadensfreiheit	93,0%	93,2%	98,1%	95,4%
I-4a Fahrgastinf. im Regelfall	94,7%	96,5%	98,1%	94,9%
I-4b Fahrgastinf. im Abweichungsfall	85,7%	93,3%	98,1%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	98,8%	99,7%	98,1%	94,9%

Tabelle 43: Messergebnisse objektives QM VDV Kärnten (Tabelle)

Die Ergebnisse für den objektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit haben sich im Fahrplanjahr 2022 gegen dem Fahrplanjahr 2021 leicht verbessert, alle weiteren objektiven Qualitätsparameter weisen gegenüber dem vorherigen Fahrplanjahr ein schlechteres Ergebnis auf. Bezüglich der objektiven Qualitätskriterium Pünktlichkeit und Beschwerdemanagement wurde im Fahrplanjahr 2022 ein Bonus, für die objektiven Qualitätsparameter Schadensfreiheit, Fahrgastinformation im Regelfall und Fahrgastinformation im Abweichungsfall ein Malus erzielt. Das Ergebnis bezüglich des objektiven Qualitätsparameters Sauberkeit der Züge befindet sich im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Malus erzielt werden konnte.

2.21.7. Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter

Die Erhebung der subjektiven Qualitätsparameter erfolgte durch ein von der SCHIG mbH beauftragtes unabhängiges Unternehmen. Die Erhebung erfolgte im Schulnotensystem. Folgend werden die subjektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2022 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

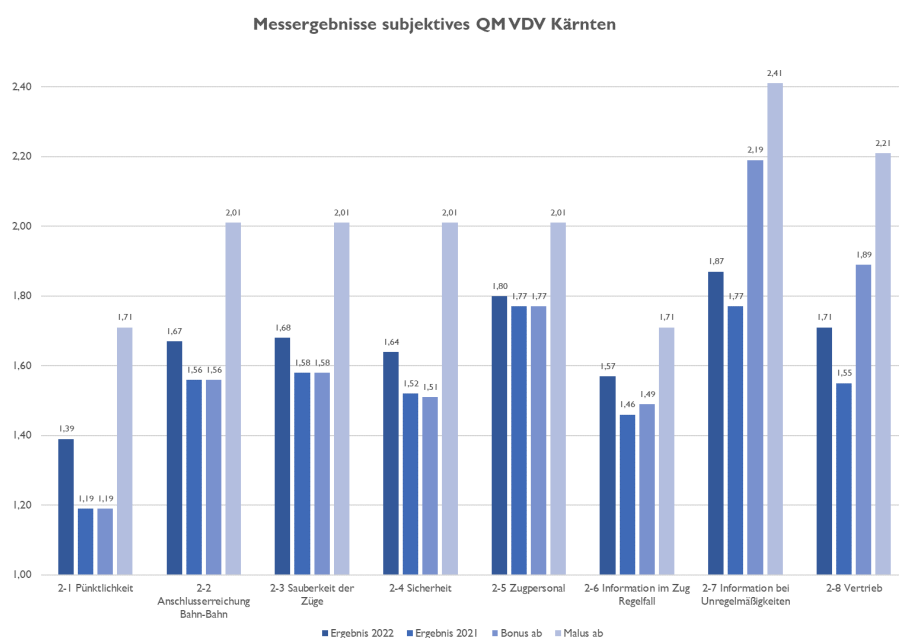


Abbildung 28: Messergebnisse subjektives QM VDV Kärnten (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,39	1,19	1,19	1,71
2-2 Anschlussreichung Bahn-Bahn	1,67	1,56	1,56	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,68	1,58	1,58	2,01
2-4 Sicherheit	1,64	1,52	1,51	2,01
2-5 Zugpersonal	1,80	1,77	1,77	2,01
2-6 Information im Zug Regelfall	1,57	1,46	1,49	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten	1,87	1,77	2,19	2,41
2-8 Vertrieb	1,71	1,55	1,89	2,21

Tabelle 44: Messergebnisse subjektives QM VDV Kärnten (Tabelle)

Im Fahrplanjahr 2022 haben sich die Ergebnisse für alle subjektiven Qualitätsparameter gegenüber dem Fahrplanjahr 2021 verschlechtert. Ein Bonus konnte für die subjektiven Qualitätsparameter Vertrieb und Information bei Unregelmäßigkeiten erzielt werden. Alle weiteren subjektiven Qualitätskriterien befinden sich im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Malus erzielt werden konnte.

2.22. VDV Fernverkehr

2.22.1. Leistungsumfang

In Summe wurde in Abstimmung mit dem BMK eine Leistungsmenge von 17.249.029 Zugkm (Basis ist ein normalisiertes Fahrplanjahr mit 364 Verkehrstagen) bestellt.

Laut VDV Fernverkehr sind zur Sicherstellung des Fahrgastservice mindestens 234.974 Fahrstunden zu leisten.

2.22.2. Prüfung auf Überkompensation

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

- Der für das Jahr 2024 vorgesehene Bericht über die Prüfung der ex-ante Kalkulation des Jahres 2020 für den VDV Fernverkehr wurde seitens von der SCHIG mbH beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht abgeschlossen.
- Die ex-post-Überprüfung ist zum Zeitpunkt der Berichtslegung im Gange.

2.22.3. Messergebnisse Leistungsstörungen 2022

Ausgefallene Leistungen

Vom 12.12.2021 bis 10.12.2022 sind 199.157 Zugkilometer ausgefallen. In diesem Wert sind sämtliche Leistungsausfälle, auch aufgrund übermäßiger Verspätungen und zu früher Abfahrten sowie ausgelassener Zughalte, enthalten. Dies entspricht 1,15 % der bestellten Leistung im Fahrplanjahr 2021. Der gemäß § 50 VDV festgelegte Schwellenwert für ausgefallene Leistungen in Höhe von 0,6 % wurde somit überschritten. Dementsprechend kam es im Berichtszeitraum zu einem Abzug für ausgefallene Leistungen in Höhe von 103.494 Zugkm.

Die hohe Zahl an Zugausfällen im August 2022 war durch Störungen an der Infrastruktur (u.a. Oberleitungsschäden in Folge eines Unwetters auf der Südbahn und Entgleisung eines Güterzugs auf der Südbahn) bedingt.

Die hohe Zahl an Zugausfällen im November 2022 war durch einen bundesweiten Streik im Bahnverkehr am 28.11.2022 bedingt.

Da das Fahrplanjahr 2022 eine Laufzeit von 12.12.2021 bis 10.12.2022 hat, handelt es sich bei den Dezemberwerten (2021 und 2022) um Rumpfwerte.

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

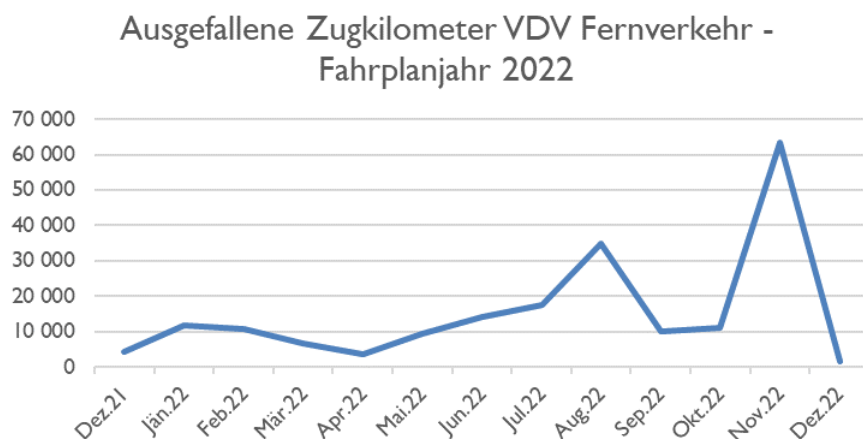


Abbildung 29: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Fernverkehr (Graphik)

Monat	Zugausfälle
Dez.21	4 286
Jän.22	11 789
Feb.22	10 646
Mär.22	6 679
Apr.22	3 664
Mai.22	9 258
Jun.22	14 102
Jul.22	17 706
Aug.22	34 749
Sep.22	10 230
Okt.22	11 016
Nov.22	63 413
Dez.22	1 621

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

Abweichende Zugbildung

Die Messung einer allfälligen „Abweichenden Zugbildung“ erfolgt vollautomatisch und flächendeckend durch die Leistungs- und Abrechnungsdatenbank der SCHIG mbH. Bezogen auf den Abgeltungsbetrag wurde ein Abzug von 0,62 % vorgenommen.

2.22.4. Messergebnisse Schienenersatzverkehr

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

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

Bestellte Leistung VDV Fernverkehr [km]	17.249.029
Davon im SEV erbracht [km]	119.856
Anteil SEV an bestellter Leistung	0,69 %

Tabelle 46: Übersicht der erbrachten Schienenverkehr-Leistung VDV Fernverkehr

2.22.5. Bonus-/Malussystem

Der maximal erzielbare Bonus bzw. Malus beträgt 3,68 % des Vertragswerts abzüglich des Anteils für Infrastrukturbenützungsentgelt, wovon 70 % den objektiven und 30 % den subjektiven Kriterien zugeschrieben werden. Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt: Es ergibt sich insgesamt ein Malus für das Qualitätssystem in Höhe von 2,86 % des maximal möglichen Malusbetrags. Die Ergebnisse werden in den folgenden Abschnitten genauer dargestellt.

2.22.6. Messergebnisse objektive Qualitätsparameter

Mit Hilfe der Abrechnungsdatenbank konnte im Jahr 2022 die Pünktlichkeit der von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten lückenlos erhoben werden. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu fünf Minuten (Prozentverfahren) bzw. drei Minuten (Minutenverfahren) nach der fahrplanmäßigen Zeit ankommen. Die Gesamtpünktlichkeit der bestellten Leistungen beläuft sich im Jahr 2022 auf 83,1 % (Vergleichswert 2021: 86,5 %).

Folgend wird die Entwicklung der Pünktlichkeit im Fahrplanjahr 2022 graphisch und tabellarisch dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident:

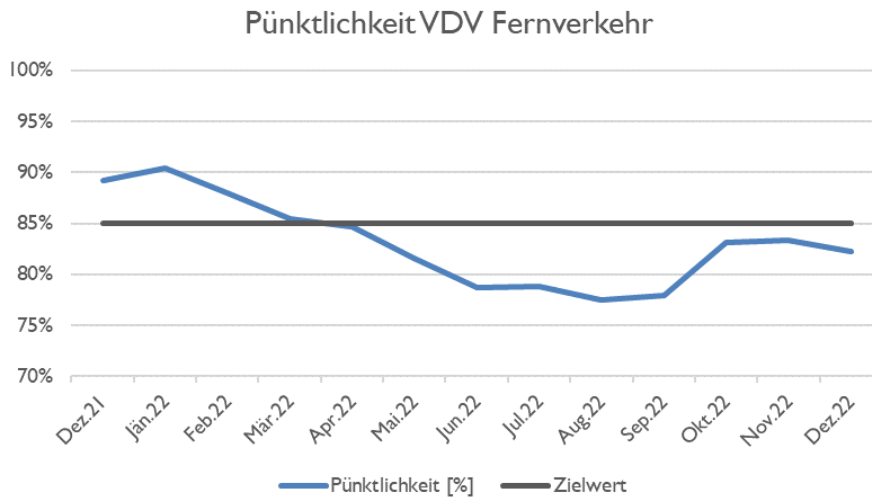


Abbildung 30: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Fernverkehr (Graphik)

Der Einbruch der Pünktlichkeit in den Monaten Juli, August ist durch Bauarbeiten (u.a. auf der Selztalstrecke, der Ennstalstrecke, der Weststrecke und der Summerauer Bahn) bedingt. Die niedrigen Pünktlichkeitswerte für September 2022 sind durch die Korridorsperre des Deutschen Ecks und die dadurch notwendige Umleitung der betroffenen Züge über Zell/See bedingt.

Monat	Pünktlichkeit [%]	Zielwert
Dez.21	89,21%	86-88%
Jän.22	90,43%	86-88%
Feb.22	87,96%	86-88%
Mär.22	85,45%	86-88%
Apr.22	84,66%	86-88%
Mai.22	81,56%	86-88%
Jun.22	78,68%	86-88%
Jul.22	78,89%	86-88%
Aug.22	77,54%	86-88%
Sep.22	77,95%	86-88%
Okt.22	83,10%	86-88%
Nov.22	83,38%	86-88%
Dez.22	82,24%	86-88%

Tabelle 47: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Fernverkehr (Tabelle)

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

Insgesamt wurde im Jahr 2022 eine Gesamtstichprobe im Umfang von 348 Stichprobenziehungen erreicht. 340 Stichproben wurden in mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzten Zügen gezogen. Es handelte sich also bei 97,7 % aller geprüften Zugfahrten um mit Zugbegleitpersonal besetzte Züge. Folgend werden die objektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2022 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

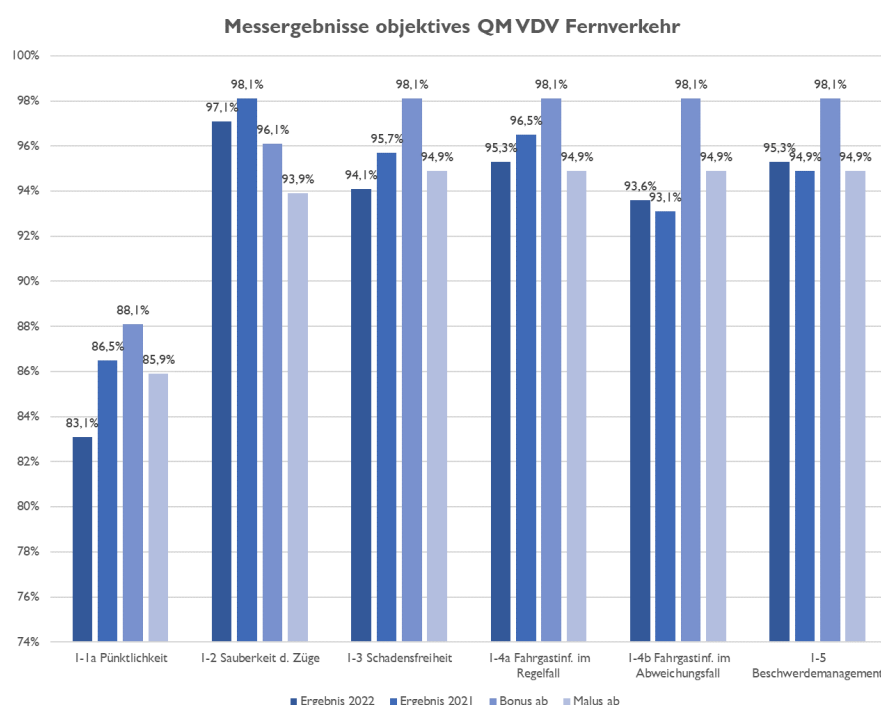


Abbildung 31: Messergebnisse objektives QM VDV Fernverkehr (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
I-1a Pünktlichkeit	83,1%	86,5%	88,1%	85,9%
I-1b P	238	-	131	226
I-2 Sauberkeit d. Züge	97,1%	98,1%	96,1%	93,9%
I-3 Schadensfreiheit	94,1%	95,7%	98,1%	94,9%
I-4a Fahrgastinf. im Regelfall	95,3%	96,5%	98,1%	94,9%
I-4b Fahrgastinf. im Abweichungsfall	93,6%	93,1%	98,1%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	95,3%	94,9%	98,1%	94,9%

Tabelle 48: Messergebnisse objektives QM VDV Fernverkehr (Tabelle)

Die Ergebnisse bezüglich der objektiven Qualitätsparameter Fahrinformation im Abweichungsfall und Beschwerdemanagement haben sich im Fahrplanjahr 2022 gegenüber dem Fahrplanjahr 2021

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

2.22.7. Messergebnisse subjektive Qualitätsparameter

Die Erhebung der subjektiven Qualitätsparameter erfolgte durch ein von der SCHIG mbH beauftragtes unabhängiges Unternehmen. Die Erhebung erfolgte im Schulnotensystem. Folgend werden die subjektiven Messergebnisse für das Fahrplanjahr 2022 in graphischer und tabellarischer Form dargestellt. Beide Darstellungen sind inhaltlich ident.

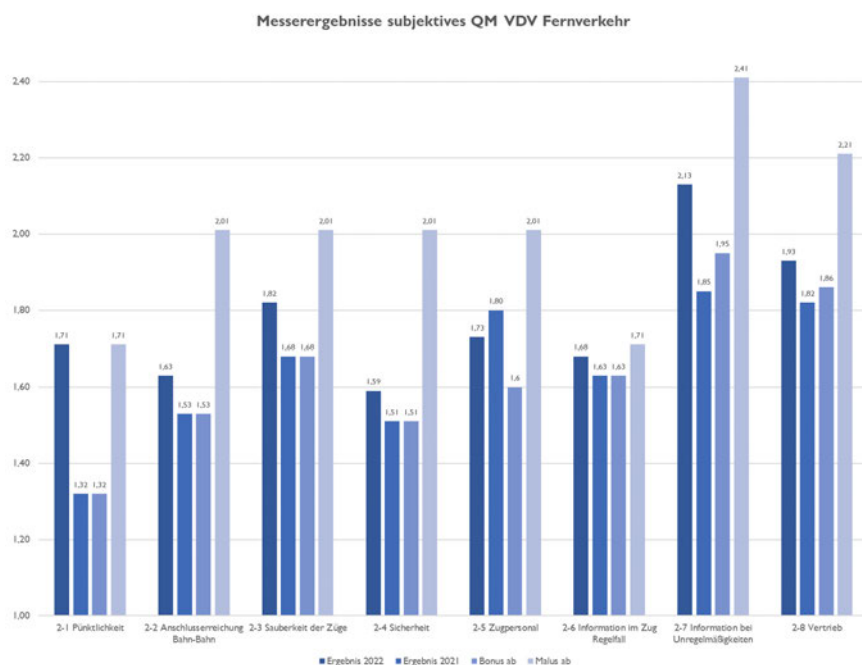


Abbildung 32: Messergebnisse subjektives QM VDV Fernverkehr (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,71	1,32	1,32	1,71
2-2 Anschlussreichung Bahn-Bahn	1,63	1,53	1,53	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,82	1,68	1,68	2,01
2-4 Sicherheit	1,59	1,51	1,51	2,01

2-5 Zugpersonal	1,73	1,80	1,6	2,01
2-6 Information im Zug Regelfall	1,68	1,63	1,63	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten	2,13	1,85	1,95	2,41
2-8 Vertrieb	1,93	1,82	1,86	2,21

Tabelle 49: Messergebnisse subjektives QM VDV Fernverkehr (Tabelle)

Das Ergebnis für den subjektiven Qualitätsparameter Zugpersonal hat sich im Fahrplanjahr 2022 gegenüber dem Fahrplanjahr 2021 verbessert. Das Ergebnis bezüglich aller weiteren subjektiven Qualitätsparameter hat sich gegenüber dem vorherigen Fahrplanjahr verschlechtert. Für den subjektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit wurde im Fahrplanjahr 2022 ein Malus erzielt. Alle weiteren subjektiven Qualitätsparameter befinden sich im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Malus erzielt werden konnte.

2.23. Zusammenfassung ÖBB-PV AG

Bei der ÖBB-PV AG wurden 99.908.476 Zugkm zu Gesamtkosten von EUR 1.154.957.737 bestellt.

2.23.1. Bestellte Leistungen ÖBB-PV AG

Im Jahr 2022 wurde eine Leistung von insgesamt Zugkm 99.908.476 bei der ÖBB-PV AG im Rahmen der VDV bestellt (2021: 97.931.453 Zugkm).

Zugkm ÖBB-PV AG	2022	2021
Zugkm SPNV Ostregion	42 145 385	42 056 114
Zugkm SPNV Oberösterreich	11 795 111	11 592 885
Zugkm SPV Salzburg	3 943 244	3 839 816
Zugkm SPNV Tirol	8 466 273	7 681 413
Zugkm SPNV Vorarlberg	3 420 544	3 308 522
Zugkm SPNV Steiermark	7 222 453	7 040 006
Zugkm SPNV Kärnten	5 666 437	5 660 557
Summe Zugkm ÖBB-PV AG SPNV	82 659 447	81 027 208
Summe Zugkm ÖBB-PV AG SPFV	17 249 029	16 752 141
Summe Zugkm ÖBB-PV AG SPV	99 908 476	97 931 453

Tabelle 50: Zugkm VDV ÖBB-PV AG

2.23.2. Gesamtabgeltung ÖBB-PV AG

Unter Berücksichtigung des Qualitätsmanagements sowie der Leistungsüberwachung stellt sich die Abrechnung für das Leistungsjahr 2022 für die ÖBB-PV AG wie folgt dar:

	gesamt	davon Land	davon Bund
Finanzierungsaufwand	€ 1 183 398 217	€ 365 036 565	€ 817 828 982
Leistungsstörung	-€ 29 798 780	-€ 6 175 762	-€ 23 619 254
Abzug für abgestimmte Abweichungsfahrpläne gem. §10	-€ 793 969	-€ 157.624	-€ 636.344
Qualitätsmanagement	€ 2 152 270	€ 216.107	€ 1.936.163
Summe	€ 1.154.957.737	€ 358.919.286	€ 795.509.547

Tabelle 51: Gesamtabgeltung VDV ÖBB-PV AG 2022

Die Werte für die Gesamtabgeltung sind nicht final, da zum Datum der Berichtslegung die jeweiligen Jahresendabrechnungen nicht abgeschlossen sind. In der seitens des Bundes zu tragenden Abgeltungssumme (€ 795.509.547) ist der zu tragende Kostenbeitrag des Bundes in Höhe von € 528.905

für im Rahmen des VDV Ostregion in der Tschechischen Republik erfolgten Unterbeauftragungen nicht enthalten.

Wie im GWL-Bericht für das Fahrplanjahr 2021 bereits angekündigt, wurde die Abrechnung für das Fahrplanjahr 2021 im Herbst 2023 finalisiert. Folgend wird die finale Gesamtabgeltung für das Fahrplanjahr 2021 dargestellt:

	gesamt	davon Land	davon Bund
Finanzierungsaufwand	€ 1 234 182 386	€ 358 732 587	€ 874 927 835
Leistungsstörung	-€ 22 924 342	-€ 2 989 671	-€ 19 803 208
Abzug für abgestimmte Abweichungsfahrpläne gem. §10	-€ 179 922	-€ 49 281	-€ 130 641
Qualitätsmanagement	€ 4 108 943	€ 473 920	€ 3 635 023
Summe	€ 1 215 187 065	€ 356 167 555	€ 858 629 010

Tabelle 52: Gesamtabgeltung VDV ÖBB-PV AG 2021

2.23.3. Fahrgastzahlen ÖBB-PV AG

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

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

	Fahrgastzahlen 2022	Fahrgastzahlen 2021	Veränderung Fahrgastzahlen [%]	Personenkm 2022	Personenkm 2021	Veränderung Personenkm [%]
Nahverkehr						
VDV Ostregion	147 626 585	119 739 349	23,29%	2 756 979 171	2 236 040 675	23,30%
VDV Oberösterreich	14 786 111	9 704 369	52,37%	469 568 624	300 157 477	56,44%
VDV Salzburg	7 238 501	4 498 998	60,89%	240 634 754	149 745 027	60,70%
VDV Tirol	11 645 419	9 951 068	17,03%	439 739 294	364 419 432	20,67%
VDV Vorarlberg	12 550 814	7 087 102	77,09%	298 644 136	166 242 081	79,64%
VDV Kärnten	7 148 702	5 787 372	23,52%	209 668 522	164 694 086	27,31%
VDV Steiermark	8 562 375	6 433 108	33,10%	249 787 061	184 486 697	35,40%
Summe SPNV	209 558 507	163 201 365	28,40%	4 665 021 562	3 565 785 475	30,83%
Fernverkehr						
VDV Fernverkehr	19 178 546	11 670 329			2 041 948 314	
Summe SPFV	19 178 546	11 670 329	60,85%	3330 408 460	2041 948 314	63,10%
Summe gemeinwirtschaftlicher SPV	228 737 053	174 871 694	30,80%	7 995430 022	5 607733 789	42,58%

Tabelle 53: Fahrgastzahlen/Personenkm ÖBB-PV AG

Im Fahrplanjahr 2022 ist im Vergleich zum Fahrplanjahr 2021, welches noch durch niedrigere Fahrgastfrequenzen in Folge der COVID-Pandemie gekennzeichnet war, wieder zu einem Anstieg der Fahrgastzahlen (30,8 %) und damit einhergehend der gefahrenen Personenkilometer (42,58 %) gekommen, wenn auch die Fahrgastzahlen des Fahrplanjahres 2019 noch um etwa 6 % unterschritten wurden.

3. VDV PRIVATBAHNEN

3.1. Allgemeines

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

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

Die VDV mit der MBS (gültig ab 15.12.2019), der GKB und Raaberbahn (jeweils gültig ab 13.12.2020) wurden von der SCHIG mbH für eine Laufzeit von zehn Jahren abgeschlossen und umfassen jeweils eine Bundes- und Landesleistung. Der VDV mit der ZVB (gültig ab 1.1.2021) wurde von der SCHIG mbH für eine Laufzeit von 3 Jahren mit einer Option auf 2 weitere Jahre abgeschlossen.

Für sieben weitere von der jeweiligen VOG bestellte VDV wurde seitens der SCHIG mbH im Fahrplanjahr 2022 ein finanzieller Zuschuss geleistet.

Die VDV bestehen mit folgenden EVUs:

- Wiener Lokalbahnen GmbH (WLB), Wien
- Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH (NÖVOG), St. Pölten
- Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. (St&H), Gmunden
- Salzburg AG, Salzburger Lokalbahn (SLB), Salzburg
- Salzburg AG, Pinzgauer Lokalbahn (PLB), Salzburg
- Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH (IVB), Innsbruck
- Steiermarkbahn und Bus GmbH (StB), Graz

3.2. Aktualisierung der VDV

Mit den VDV, welche zwischen der SCHIG mbH und den Privatbahnen abgeschlossen wurden, werden Leistungen im Schienenpersonenverkehr bestellt. Analog zu den VDV der ÖBB-PV AG bestehen

auch die VDV mit den Privatbahnen aus einem Vertragsteil, in dem alle wesentlichen Regelungen zu Bestellung, Leistungsstörungen kommerziellen und rechtlichen Bedingungen enthalten sind. Der Leistungsumfang, die Leistungsmessung und die Regelungen zum Qualitätsmanagement sind in Anlagen enthalten.

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

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

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

3.3. Wertsicherung

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

3.4. Prüfung auf Überkompensation

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

vor. Ebenfalls liegen die ex-post Prüfergebnisse für die VDV GKB, VDV ZVB und VDV Raaberbahn für das Fahrplanjahr 2021 und für den VDV ZVB für das Fahrplanjahr 2022 vor.

3.5. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

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

- **Ausgefallene Leistungen**

Als ausgefallene Leistungen sind folgende Abweichungen bei der Leistungserbringung definiert:

- **Ausgefallene Züge**

Werden Züge nicht in Verkehr gesetzt oder wird der Zuglauf unterbrochen, sind die betroffenen Züge ausgefallen.

- **Ausgelassene Zughalte**

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

- **Übermäßige Verspätung**

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

- **Zu frühe Abfahrt**

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

Ausgefallene Leistungen werden nicht abgegolten, wenn mehr als 1,0 % der bestellten Zugkilometer nicht erbracht wurden. Dies ist dadurch begründet, dass Zugausfälle nicht nur durch die Privatbahnen, sondern auch durch Dritte oder Naturkatastrophen verursacht werden.

- **Abweichende Zugbildung**

Für die bestellten Zugfahrten ist eine bestimmte Zugbildung vereinbart, die ein bestimmtes Qualitätsniveau und eine bestimmte Sitzplatzanzahl sicherstellt. Werden stattdessen andere Fahrzeuge eingesetzt, die nicht über den geforderten Ausstattungsstandard oder die vorgesehene Mindestkapazität verfügen, so wird der Abgeltungsbetrag für die mit einem geringeren Standard erbrachten Leistungen reduziert. Gleiches gilt für fehlende Wagen bzw. Triebwagen.

- **Schienenersatzverkehr**

Aufgrund von Bauarbeiten, Streckensperren oder Störungen kann es dazu kommen, dass planmäßig als Zugfahrten bestellte Leistungen nicht im Schienenverkehr erbracht werden können. Da bei der Leistungsbestellung vor allem das Mobilitätsangebot im Vordergrund steht, ist die Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs möglich. Soweit damit eine adäquate Verkehrsbedienung sichergestellt ist, gilt die Leistung als vertragskonform erbracht. Die Kriterien für eine adäquate Verkehrsbedienung sind:

- o Bei absehbaren (planmäßigen) Ersatzverkehren die rechtzeitige Bekanntgabe und Sicherstellung der Fahrmöglichkeiten wie beim Schienenverkehr
- o Bei unvorhersehbaren Ereignissen die ad hoc-Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs innerhalb von 120 Minuten
- o Nach 180 Minuten ist ein Schienenersatzverkehr anzubieten, der sich am Fahrplan des regulären Zugverkehrs orientiert.
- o Im Stadtverkehr kann das EVU in Kooperation mit innerstädtischen Verkehrsunternehmen einen Schienenersatzverkehr einrichten.

- **Messung der Leistungsstörungen**

Die Privatbahnen sind gemäß den Bestimmungen des VDV verpflichtet, über die ausgefallenen Leistungen und den Schienenersatzverkehr monatlich (GKB, MBS und Raaberbahn) bzw. quartalsweise (ZVB) zu berichten. Die Angaben sind spätestens einen Monat nach Ende des Berichtsquartals an die SCHIG mbH zu übermitteln. Über Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz ist seitens der Privatbahnen jährlich zu berichten.

3.6. Qualitätsmanagement

Die VDV der Privatbahnen sehen grundsätzlich das gleiche Qualitätsmanagementsystem wie das der VDV mit der ÖBB-PV AG vor. Dafür wurden zahlreiche Qualitätsparameter identifiziert, für welche Zielwerte vereinbart wurden. Die Qualitätsparameter machen die Qualität der Leistungen nach einheitlichen Kriterien mess- und bewertbar. Bei der Definition und Messung der Qualitätskriterien wird grundsätzlich in objektiv gemessene und subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität unterschieden

Objektive Qualitätsparameter

Die objektiv gemessenen Parameter Sauberkeit, Schadensfreiheit und Fahrgastinformation werden in Stichproben durch geschultes Personal erhoben. Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, wählt die SCHIG mbH aus. Die dabei verwendeten Checklisten der Qualitätsprüfer:innen sind

standardisiert und für alle Privatbahnen vereinheitlicht. Die Privatbahnen haben die Möglichkeit, die Prüffahrten durch eigenes Personal zu begleiten.

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

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

Subjektive Qualitätsparameter

Die subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität wird mittels standardisierter Fragebögen bei umfangreichen Kundenbefragungen erhoben, wobei die zu stellenden Fragen für alle Privatbahnen einheitlich sind. Die Umfragen werden nicht unmittelbar vom EVU selbst, sondern von einem von der SCHIG mbH beauftragten unabhängigen Unternehmen durchgeführt.

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

Objektive und Subjektive Qualitätsparameter – Zielwerte und Gewichtung

Für die jeweiligen Qualitätsparameter sind Zielwerte definiert, die das erwartete Qualitätsniveau vorgeben. Um geringfügige Schwankungen auszugleichen, sind im Bereich um den Zielwert analog zu dem mit der ÖBB-PV AG vereinbarten Qualitätsmanagement Toleranzgrenzen vorgesehen. Wenn der gemessene Wert für den jeweiligen Qualitätsparameter innerhalb der Toleranzgrenzen liegt, gilt der Zielwert als erreicht.

Um einen Anreiz zur Steigerung des Qualitätsniveaus zu setzen, wurde mit dem vereinbarten Qualitätsmanagement mit den Privatbahnen auch ein Bonus-/Malus-System implementiert. Bei unzureichender Qualität wird ein Malus in Abzug gebracht. Sind die Qualitätsziele übererfüllt, wird ein zusätzlicher Bonus ausbezahlt. Für Werte innerhalb des Toleranzfelds wird weder ein Bonus ausbezahlt noch ein Malus zum Abzug gebracht. Dabei sind jene Parameter stärker gewichtet, die auch aus Sicht der Fahrgäste von größerer Bedeutung sind.

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

Tabelle 54: Gewichtung der objektiven Qualitätsparameter bei Privatbahnen

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

Tabelle 55: Gewichtung der subjektiven Qualitätsparameter bei Privatbahnen

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

Bonus-/Malus-System

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

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

3.7. Raaberbahn AG

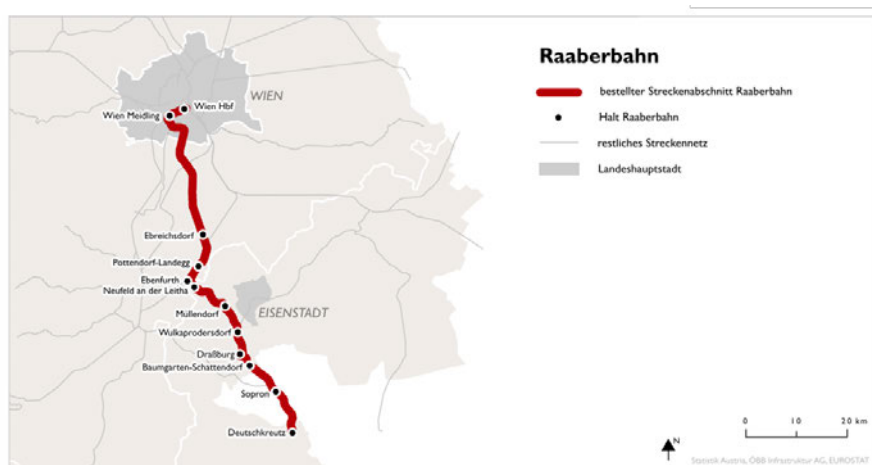


Abbildung 33: Strecke der bestellten Verkehrsleistung Raaberbahn

3.7.1. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte bei der Raaberbahn im Berichtszeitraum 2022 einen Leistungsumfang im Ausmaß von 1.201.899 Zugkm für die Raaberbahn (Deutschkreutz<>Wien Hauptbahnhof).

3.7.2. Prüfung auf Überkompensation

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

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

Im Jahr 2024 wurde der Bericht der von der SCHIG mbH beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft über die ex-post Prüfung der Angemessenheit der Ausgleichsleistung gemäß VO (EG)

1370/2007 des Jahres 2021 vorgelegt. Der darüber erstellte schriftliche Bericht hält folgende Ergebnisse fest:

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

Eine Aussage betreffend Überkompensation für das Jahr 2022 kann zum Zeitpunkt der Berichterstattung nicht getroffen werden.

3.7.3. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2022 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des VDV zu überprüfen, wurden die im VDV vorgesehenen Berichtspflichten der Raaberbahn wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**

Im Jahr 2022 lagen, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, ausgefallene Zugleistungen in der Höhe von 2.433 Zugkilometern vor. Des Weiteren gab es keine ausgelassenen planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum. Daher werden 2.433 Zugkilometer als nicht erbrachte Zugleistung gewertet, das entspricht ca. 0,2 % der bestellten Verkehrsleistung. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert von 0,3 % nicht überschritten und es kommt zu keinen Leistungskürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**

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

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**

Im Jahr 2022 wurden, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, von der Raaberbahn insgesamt 44.265 Zugkm im SEV geführt. Die im SEV erbrachten Leistungen entsprechen insgesamt 0,37 % der bestellten Verkehrsleistung.

3.7.4. Qualitätsmanagement

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

Objektive Qualitätsmessung

Neben der Ermittlung der Pünktlichkeit via Rohdaten aus dem Zugsleitsystem ARAMIS bzw. den Meldungen zum Beschwerdemanagement durch das EVU wurden von der SCHIG mbH Stichproben gezogen, bei denen geschultes Personal Zugfahrten auf die Einhaltung der Qualitätsstandards hin geprüft hat. Vereinbarungsgemäß waren im Jahr 2022 zumindest 50 Stichproben zu ziehen. Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, wählt die SCHIG mbH aus. Die Anzahl der Stichproben wurde vereinbarungsgemäß gezogen.

Die gemessene Gesamtpünktlichkeit auf der Strecke der Raaberbahn stellt sich 2022 wie folgt dar. Die Ergebnisse werden folgend als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt:

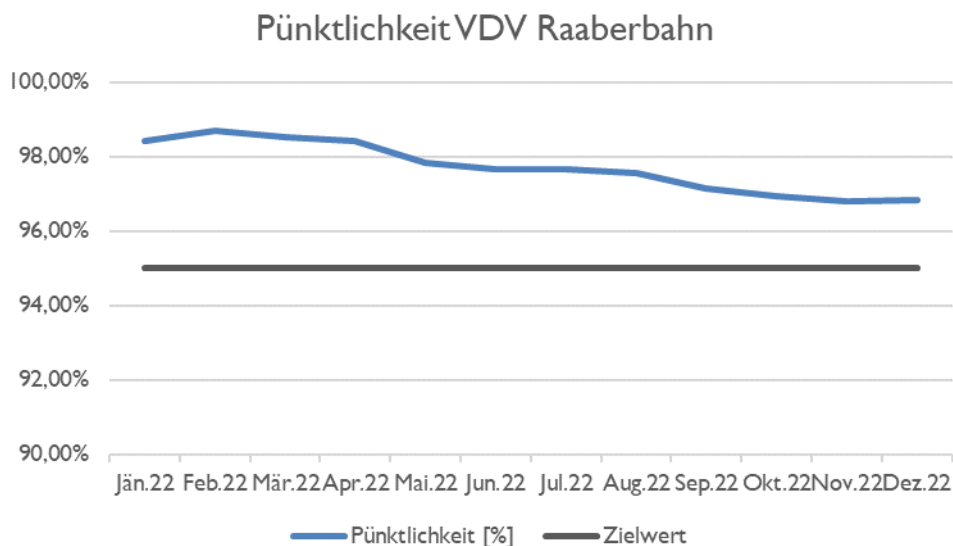


Abbildung 34: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Raaberbahn (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit [%]	Zielwert
Jän.22	98,42%	96%
Feb.22	98,95%	96%
Mär.22	98,23%	96%
Apr.22	98,17%	96%
Mai.22	95,51%	96%
Jun.22	96,75%	96%
Jul.22	97,81%	96%
Aug.22	96,31%	96%
Sep.22	94,14%	96%
Okt.22	95,06%	96%
Nov.22	95,44%	96%
Dez.22	97,16%	96%

Tabelle 56: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Raaberbahn (Tabelle)

Der gemessene Pünktlichkeitsgrad der Raaberbahn beläuft sich auf 96,8% im Fahrplanjahr 2022 (Vergleichswert 2021: 98,1%).

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter zeigen für 2022 folgendes Bild. Die Ergebnisse werden folgend als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt:

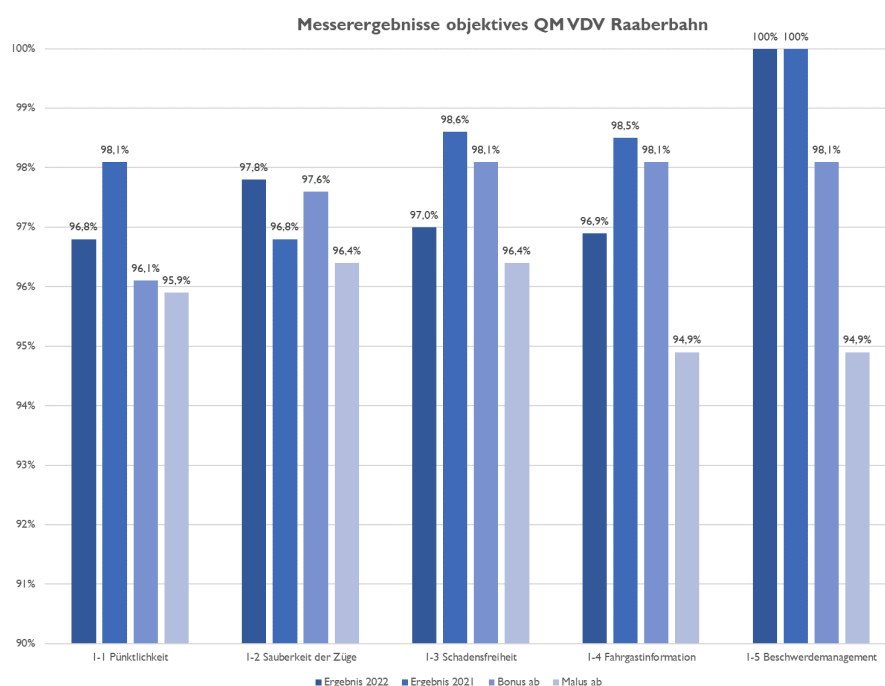


Abbildung 35: Messergebnisse objektives QM VDV Raaberbahn (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
I-1 Pünktlichkeit	96,8%	98,1%	96,1%	95,9%
I-2 Sauberkeit der Züge	97,8%	96,8%	97,6%	96,4%
I-3 Schadensfreiheit	97,0%	98,6%	98,1%	96,4%
I-4 Fahrgastinformation	96,9%	98,5%	98,1%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	100%	100%	98,1%	94,9%

Tabelle 57: Messergebnisse objektives QM VDV Raaberbahn (Tabelle)

Für die objektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit, Sauberkeit der Züge und Beschwerdemanagement konnte im Fahrplanjahr 2022 ein Bonus erzielt werden. Alle weiteren objektiven Qualitätsparameter befinden sich im Toleranzbereich, das bedeutet, dass weder ein Bonus noch ein Malus erzielt wurde. Gegenüber dem Fahrplanjahr 2021 haben sich im Fahrplanjahr 2022 die Ergebnisse für den objektiven Qualitätsparameter Sauberkeit der Züge verbessert. Die Ergebnisse für den objektiven Qualitätsparameter Beschwerdemanagement erreichten wie im vorherigen Fahrplanjahr 100 %. Alle weiteren objektiven Qualitätsparameter haben sich gegenüber dem Vorjahr verschlechtert.

Subjektive Qualitätsmessung

Die Fahrgastbefragung zur Erhebung der subjektiven Qualitätskriterien wurde 2022 durch ein unabhängiges von der SCHIG beauftragtes Unternehmen durchgeführt. Die Ergebnisse werden folgend als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt:

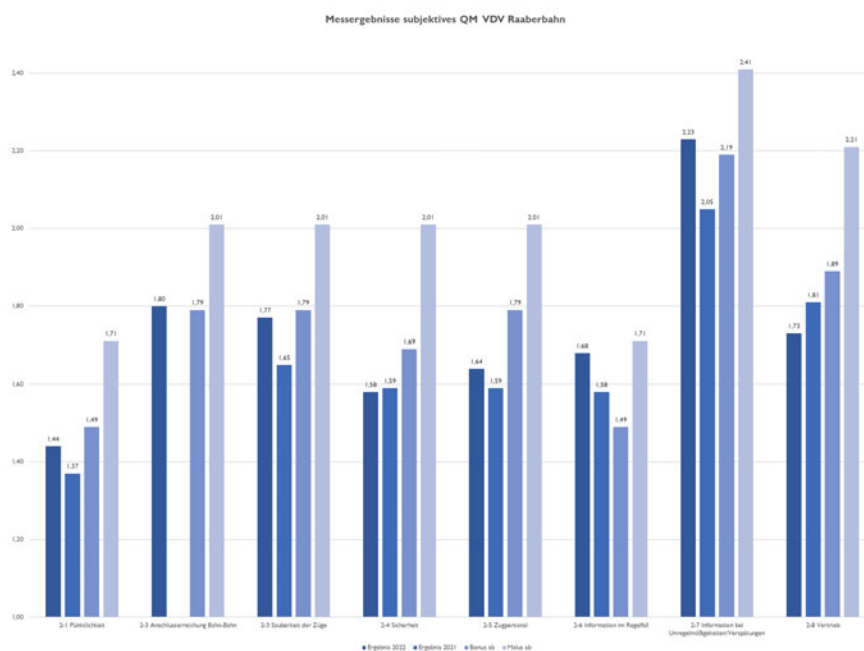


Abbildung 36: Messergebnisse subjektives QM VDV Raaberbahn (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,44	1,37	1,49	1,71
2-3 Anschlussreichung Bahn-Bahn	1,80	nicht gemessen	1,79	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,77	1,65	1,79	2,01
2-4 Sicherheit	1,58	1,59	1,69	2,01
2-5 Zugpersonal	1,64	1,59	1,79	2,01
2-6 Information im Regelfall	1,68	1,58	1,49	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten Verspätungen	2,23	2,05	2,19	2,41
2-8 Vertrieb	1,73	1,81	1,89	2,21

Tabelle 58: Messergebnisse subjektives QM VDV Raaberbahn (Tabelle)

Das Ergebnis für die subjektiven Qualitätsparameter Anschlussreichung Bahn-Bahn und Information im Regelfall befindet sich im Toleranzbereich, d.h. es konnte weder ein Bonus noch ein Malus erzielt werden. Für alle anderen subjektiven Qualitätsparameter konnte ein Bonus lukriert werden. Im Vergleich zum Vertragsjahr 2021 konnte bei den subjektiven Qualitätskriterien Sicherheit und Vertrieb eine Verbesserung erreicht werden. Der Parameter Anschlussreichung Bahn-Bahn wurde im Fahrplanjahr 2021 nicht gemessen. Hinsichtlich aller weiteren subjektiven Qualitätskriterien traten Verschlechterungen ein.

Bonus-/Malus-System

Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Dabei konnte die Raaberbahn in allen Parametern einen Bonus lukrieren. Ein Malus wurde in keinem der Teilbereiche fällig. Insgesamt konnte die Raaberbahn für das Jahr 2022 15,13 % des maximalen Bonus erreichen.

3.7.5. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2022 wurden auf der Raaberbahn insgesamt 1.340.366 Millionen Fahrgäste befördert, wobei diese Fahrgastzahlen auf Basis der verkauften Tickets, hochgerechnet mit bestimmten Multiplikationsfaktoren je Ticketart, ermittelt wurden.

3.8. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (ZVB)

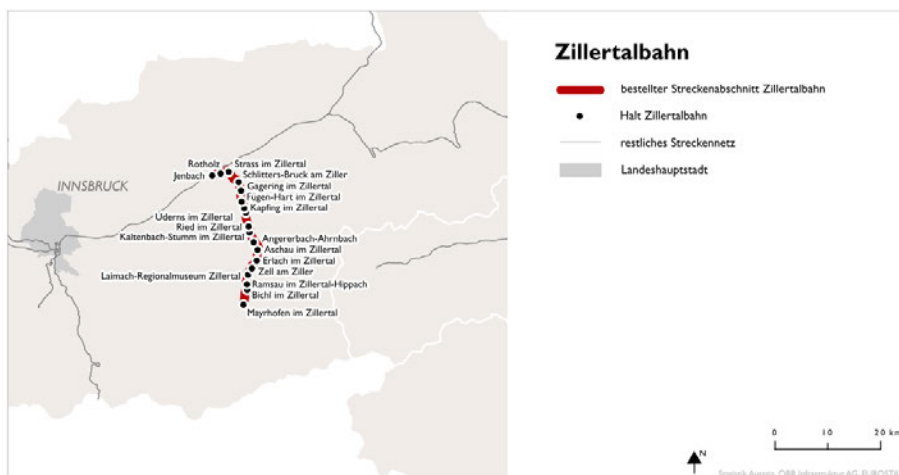


Abbildung 37: Strecke der bestellten Verkehrsleistung ZVB

3.8.1. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte bei der ZVB im Berichtszeitraum 2022 einen Leistungsumfang im Ausmaß von 364.756 Zugkm.

3.8.2. Prüfung auf Überkompensation

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

- Eine Übertragung des von der SCHIG mbH auf Grundlage des VDV in den Jahren 2021 und 2022 für die beauftragten Verpflichtungen geleisteten Abgeltungsbetrags oder Teile davon auf andere Tätigkeitsbereiche des beauftragten EVU ist unterblieben.
- Es wurde für die Jahre 2021 und 2022 keine Überkompensation festgestellt. Für die Rückzahlung einer allfällig festgestellten Überkompensation ist das Ergebnis der Überkompensationsprüfung des Zeitraums der Jahre 2021 bis 2025 maßgeblich, in welchem festgestellte Überkompensationen mit allenfalls festgestellten Unterkompensationen kompensiert werden können.

3.8.3. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2022 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des VDV zu überprüfen, wurden die im VDV vorgesehenen Berichtspflichten der ZVB wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**
Im Jahr 2022 lagen, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, keine ausgefallenen Zugleistungen vor. Des Weiteren gab es keine ausgelassenen planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum.
- **Abweichende Zugbildung**
Im Berichtszeitraum kam es analog zum Jahr davor zu keinen hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz.
- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**
Im Jahr 2022 wurden, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, von der ZVB insgesamt 7.351 Zugkm im Schienenersatzverkehr geführt. Das entspricht ca. 2 % der bestellten Verkehrsleistung.

3.8.4. Qualitätsmanagement

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

Objektive Qualitätsmessung

Neben der Messung der Pünktlichkeit via Rohdaten des Zugleitsystems bzw. der Meldung der Daten zum Beschwerdemanagement durch das EVU hat die SCHIG mbH Stichproben gezogen, bei denen geschultes Personal Zugfahrten auf die Einhaltung der Qualitätsstandards hin geprüft hat. Vereinbarungsgemäß waren im Jahr 2022 zumindest 24 Stichproben zu ziehen. Die Zahl der zu ziehenden Stichproben wurde erfüllt.

Die Pünktlichkeit stellt sich im Jahr 2022 wie folgt dar. Die Ergebnisse werden folgend als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt:

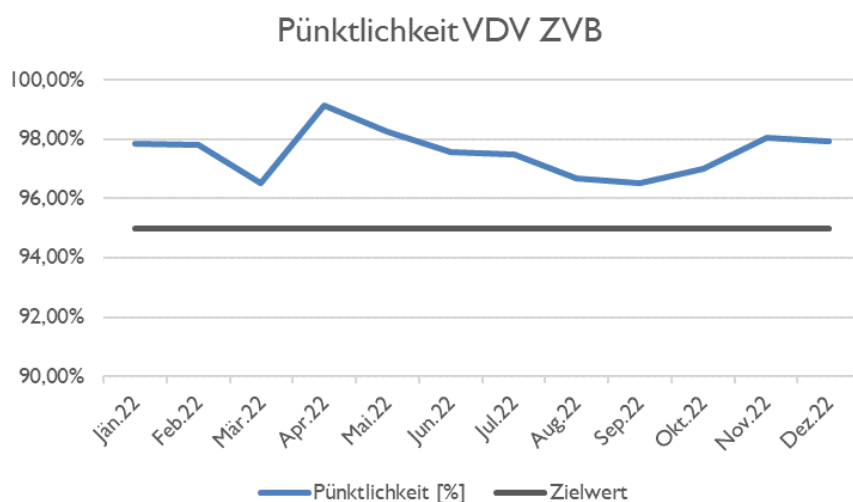


Abbildung 38: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV ZVB (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit [%]	Zielwert
Jän.22	97,85%	96,5-97%
Feb.22	97,82%	96,5-97%
Mär.22	96,53%	96,5-97%
Apr.22	99,13%	96,5-97%
Mai.22	98,25%	96,5-97%
Jun.22	97,57%	96,5-97%
Jul.22	97,50%	96,5-97%
Aug.22	96,67%	96,5-97%
Sep.22	96,53%	96,5-97%
Okt.22	97,00%	96,5-97%
Nov.22	98,06%	96,5-97%
Dez.22	97,95%	96,5-97%

Tabelle 59: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV ZVB (Tabelle)

Der gemessene Pünktlichkeitsgrad der ZVB im Fahrplanjahr 2022 beträgt 97,6 % (Vergleichswert 2021 97,6 %).

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter zeigen für das Fahrplanjahr 2022, wie bereits im Fahrplanjahr 2021, eine positive Abweichung vom jeweiligen Zielwert. Die Ergebnisse werden folgend als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt:

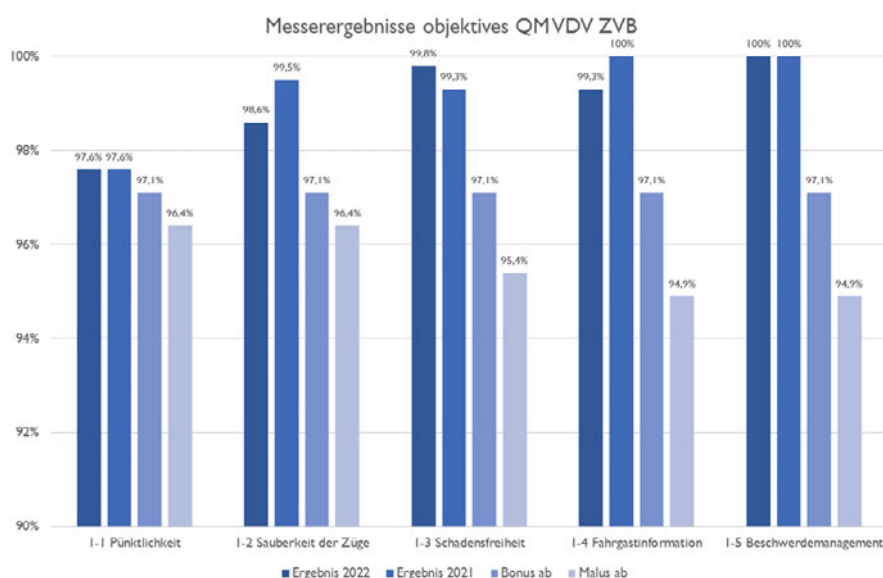


Abbildung 39: Messergebnisse objektives QM VDV ZVB (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
I-1 Pünktlichkeit	97,6%	97,6%	97,1%	96,4%
I-2 Sauberkeit der Züge	98,6%	99,5%	97,1%	96,4%
I-3 Schadensfreiheit	99,8%	99,3%	97,1%	95,4%
I-4 Fahrgastinformation	99,3%	100%	97,1%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	100%	100%	97,1%	94,9%

Tabelle 60: Messergebnisse objektives QM VDV ZVB (Tabelle)

Bezüglich aller objektiven Qualitätskriterien konnte, wie bereits im Fahrplanjahr 2021, im Fahrplanjahr 2022 ein Bonus erzielt werden.

Subjektive Qualitätsmessung

Die Fahrgastbefragung zur Erhebung der subjektiven Qualitätskriterien wurde 2022 durch ein unabhängiges von der SCHIG beauftragtes Unternehmen durchgeführt. Die Ergebnisse werden folgend als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt:

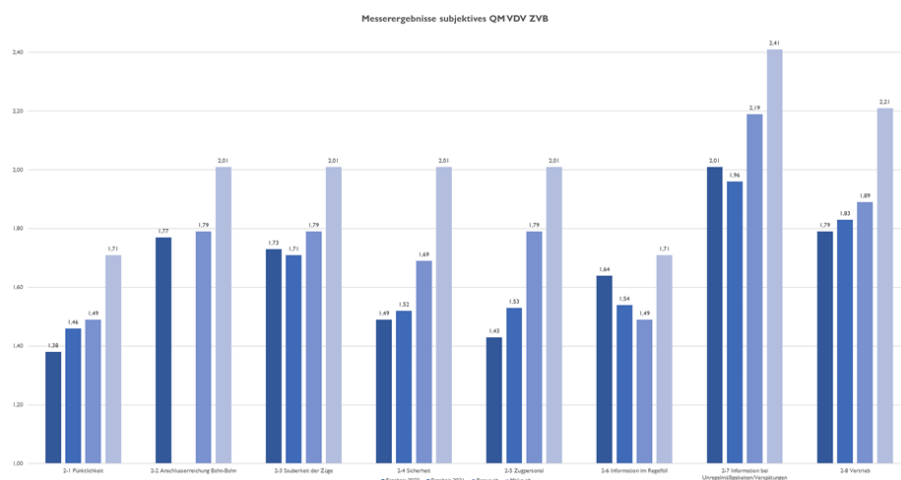


Abbildung 40: Messergebnisse subjektives QM VDV ZVB (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,38	1,46	1,49	1,71
2-2 Anschlussreichung Bahn-Bahn	1,77	nicht gemessen	1,79	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,73	1,71	1,79	2,01
2-4 Sicherheit	1,49	1,52	1,69	2,01
2-5 Zugpersonal	1,43	1,53	1,79	2,01
2-6 Information im Regelfall	1,64	1,54	1,49	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten Verspätungen	2,01	1,96	2,19	2,41
2-8 Vertrieb	1,79	1,83	1,89	2,21

Tabelle 61: Messergebnisse subjektives QM VDV ZVB (Tabelle)

Bei allen subjektiven Qualitätskriterien, bis auf Fahrgastinformation im Regelfall, konnte ein Bonus erzielt werden. Die erreichten Werte haben sich gegenüber dem Fahrplanjahr 2021 bei vier Kriterien (Pünktlichkeit, Sicherheit, Zugpersonal, Vertrieb) verbessert bei drei (Sauberkeit der Züge; Information im Regelfall, Information bei Unregelmäßigkeiten Verspätungen) verschlechtert. Das Kriterium Anschlussreichung Bahn-Bahn wurde im vorherigen Fahrplanjahr nicht erhoben.

Bonus-/Malus-System

Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Dabei konnte die ZVB in allen Parametern einen Bonus lukrieren. Ein Malus wurde in keinem der Teilbereiche fällig. Insgesamt konnte die ZVB für das Jahr 2022 44,23 % des maximalen Bonus erreichen.

3.8.5. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2022 wurden laut ZVB insgesamt 2.902.232 Personen befördert. Die Fahrgastzahlen werden auf Basis der verkauften Tickets, hochgerechnet mit bestimmten Multiplikationsfaktoren je Ticketart, ermittelt.

3.9. Montafonerbahn (MBS)

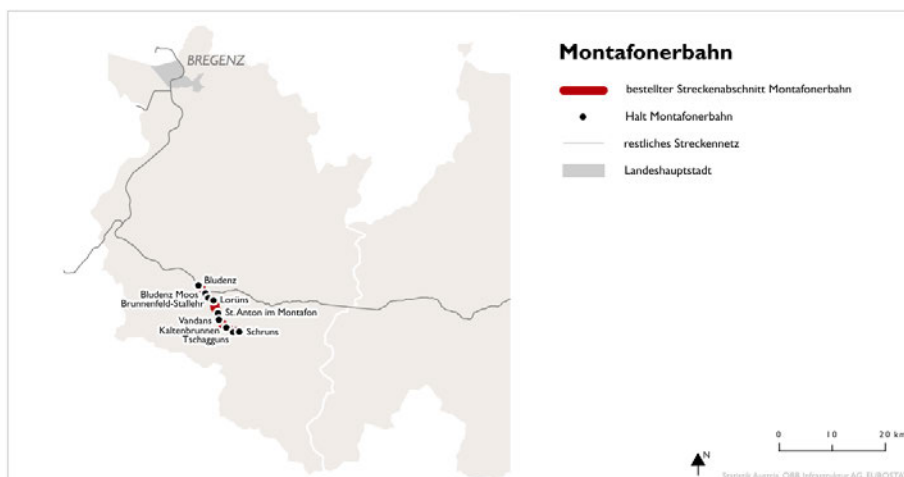


Abbildung 41: Strecke der bestellten Verkehrsleistung MBS

3.9.1. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte bei der MBS für das Fahrplanjahr 2022 einen Leistungsumfang von 308.387 Zugkm.

3.9.2. Prüfung auf Überkompensation

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

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

- Im Jahr 2024 wurde der Bericht der von der SCHIG mbH beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft über die ex-post Prüfung der Angemessenheit der Ausgleichsleistung gemäß VO (EG) 1370/2007 der Jahre 2020 und 2021 vorgelegt. Die Prüfung ist zum Zeitpunkt der Berichtslegung im Gange. Deshalb kann an dieser Stelle keine Aussage über die etwaige Überkompensation des EVU getroffen werden.

3.9.3. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2022 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des VDV zu überprüfen, wurden die im VDV vorgesehenen Berichtspflichten der MBS wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**

Im Jahr 2022 lagen, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, ausgefallene Zugleistungen in der Höhe von 1.336 Zugkm vor. Des Weiteren gab es keine ausgelassenen planmäßigen Zughalte im Berichtszeitraum. Daher werden 1.336 Zugkilometer (0,43 % der vertragsgegenständlichen Leistung) als nicht erbrachte Zugleistung gewertet. Da damit der im VDV definierte Schwellenwert von 0,05 % überschritten wird, kommt es zu einer entsprechenden Leistungsentgeltkürzung.

- **Abweichende Zugbildung**

Im Berichtszeitraum kam zu keinen qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeuginsatz.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**

Im Jahr 2022 wurden von der MBS 7.923 Zugkm, das entspricht rund 3 % der vertragsgegenständlichen Leistung, im Schienenersatzverkehr geführt. Der vergleichsweise hohe Anteil des Schienenersatzverkehrs ist auf Bauarbeiten zurückzuführen.

3.9.4. Qualitätsmanagement

Objektive Qualitätsmessung

Neben der Messung der Pünktlichkeit via Rohdaten des Zugleitsystems bzw. der Meldung der Daten zum Beschwerdemanagement durch das EVU wurden von der SCHIG mbH Stichproben gezogen, bei denen geschultes Personal Zugfahrten auf die Einhaltung der Qualitätsstandards hin geprüft hat. Vereinbarungsgemäß waren im Jahr 2022 zumindest 24 Stichproben zu ziehen. Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, wählt die SCHIG mbH aus. Die Anzahl der Stichproben wurde vereinbarungsgemäß gezogen.

Die Pünktlichkeit im Jahr 2022 stellt sich wie folgt dar. Die Ergebnisse werden folgend als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt:

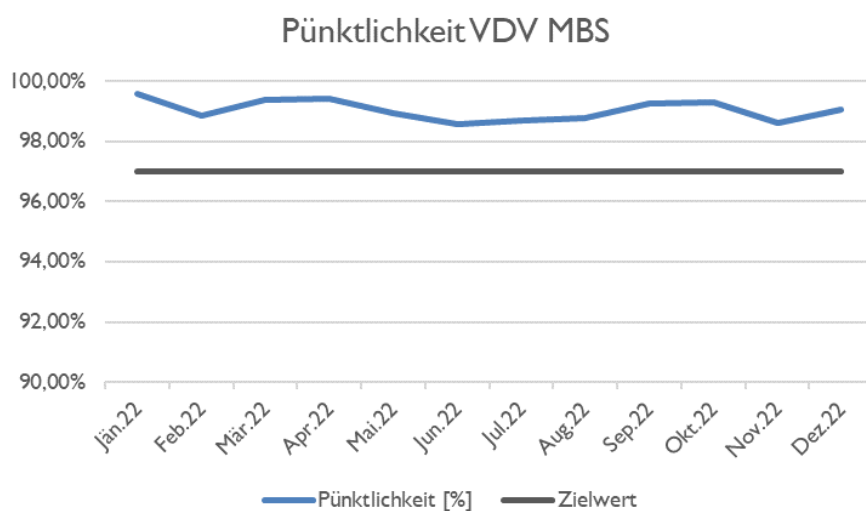


Abbildung 42: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV MBS (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit [%]	Zielwert
Jän.22	99,58%	97%
Feb.22	98,86%	97%
Mär.22	99,41%	97%
Apr.22	99,44%	97%
Mai.22	98,95%	97%
Jun.22	98,60%	97%
Jul.22	98,69%	97%
Aug.22	98,78%	97%
Sep.22	99,25%	97%
Okt.22	99,31%	97%
Nov.22	98,62%	97%
Dez.22	99,05%	97%

Tabelle 62: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV MBS (Tabelle)

Der gemessene Pünktlichkeitsgrad der MBS im Fahrplanjahr 2022 beläuft sich auf 97,6 % (Vergleichswert 2021: 99,0 %).

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

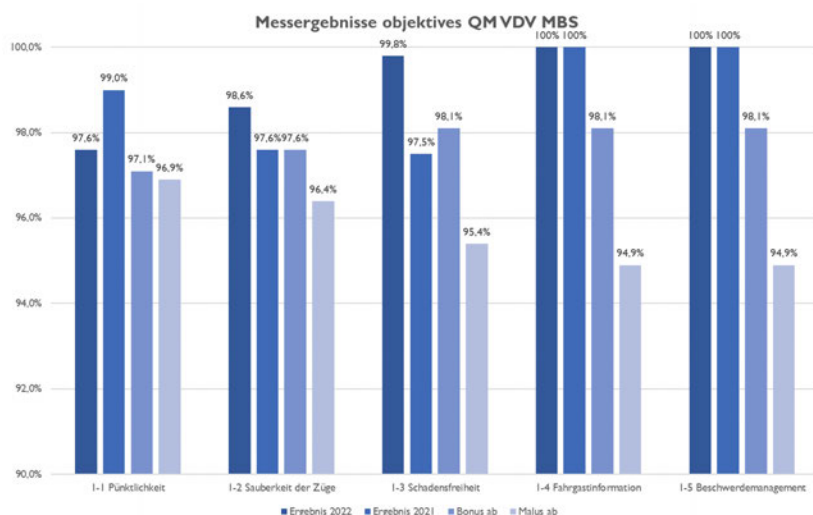


Abbildung 43: Messergebnisse objektives QM VDV MBS (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
I-1 Pünktlichkeit	97,6%	99,0%	97,1%	96,9%
I-2 Sauberkeit der Züge	98,6%	97,6%	97,6%	96,4%
I-3 Schadensfreiheit	99,8%	97,5%	98,1%	95,4%
I-4 Fahrgastinformation	100%	100%	98,1%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	100%	100%	98,1%	94,9%

Tabelle 63: Messergebnisse objektives QM VDV MBS (Tabelle)

Ein Bonus wurde im Fahrplanjahr 2022 hinsichtlich aller objektiven Qualitätsparameter erzielt. Gegenüber dem Fahrplanjahr 2021 haben sich die Werte im Fahrplanjahr 2022 für die Parameter Sauberkeit der Züge und Schadensfreiheit verbessert, für den Parameter Pünktlichkeit verschlechtert. Bei den Parametern Fahrgastinformation und Beschwerdemanagement wurde ebenso wie im Fahrplanjahr 2021 ein Ergebnis von 100 % erzielt.

Subjektive Qualitätsmessung

Die Fahrgastbefragung zur Erhebung der subjektiven Qualitätskriterien wurde 2022 durch ein unabhängiges von der SCHIG beauftragtes Unternehmen durchgeführt. Die Ergebnisse werden folgend als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt:

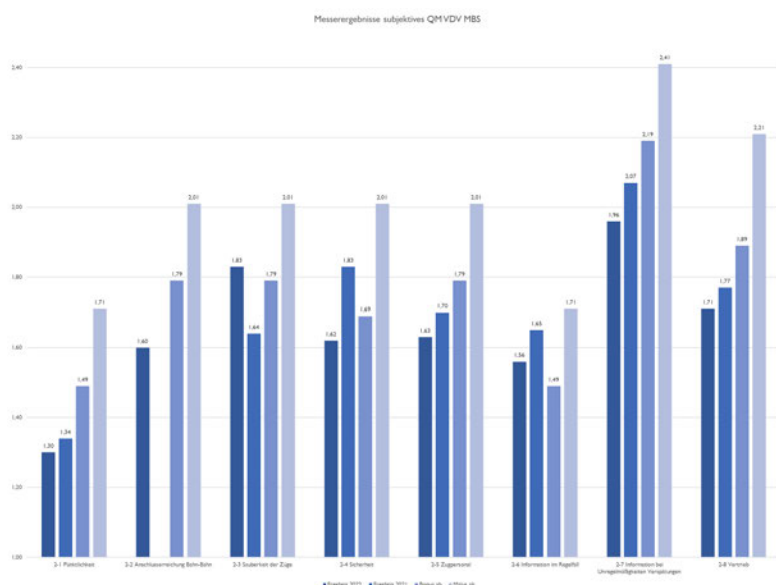


Abbildung 44: Messergebnisse subjektives QM VDV MBS (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,30	1,34	1,49	1,71
2-2 Anschlussreichung Bahn-Bahn	1,60	nicht gemessen	1,79	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,83	1,64	1,79	2,01
2-4 Sicherheit	1,62	1,83	1,69	2,01
2-5 Zugpersonal	1,63	1,70	1,79	2,01
2-6 Information im Regelfall	1,56	1,65	1,49	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeit Verspätungen	1,96	2,07	2,19	2,41
2-8 Vertrieb	1,71	1,77	1,89	2,21

Tabelle 64: Messergebnisse subjektives QM VDV MBS (Tabelle)

Hinsichtlich aller subjektiven Qualitätsparameter, bis auf Sauberkeit der Züge, wurde im Fahrplanjahr 2022 ein Bonus erzielt. Gegenüber dem Fahrplanjahr 2021 haben sich im Fahrplanjahr 2022 die Ergebnisse hinsichtlich beinahe aller subjektiven Qualitätsparameter verbessert. Der subjektive Qualitätsparameter Anschlussreichung Bahn-Bahn wurde im Fahrplanjahr 2021 nicht erhoben.

Bonus-/Malus-System

Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Insgesamt konnte die MBS im Berichtszeitraum 49,42 % des maximalen Bonus erreichen.

3.9.5. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2022 wurden laut MBS insgesamt 1.218.549 Personen befördert. Der Wert basiert auf den verkauften Tickets, hochgerechnet mit bestimmten Multiplikationsfaktoren je Ticketart.

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

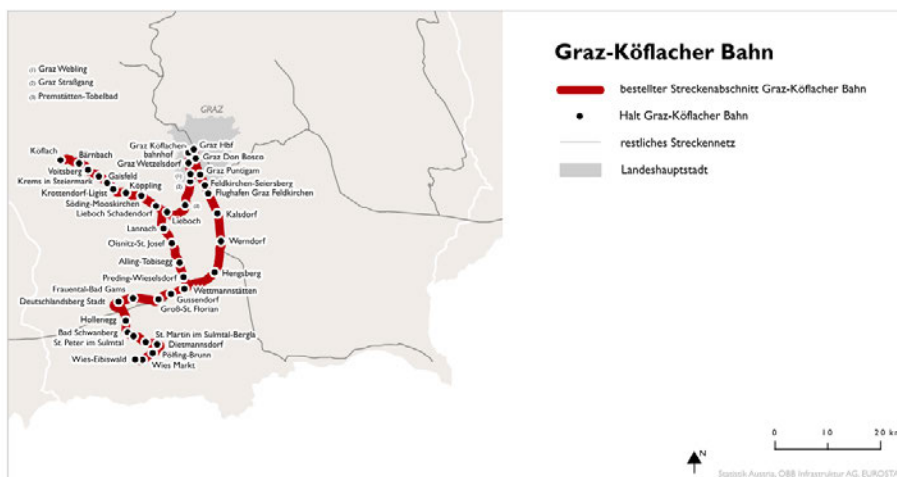


Abbildung 45: Strecke der bestellten Verkehrsleistung GKB

3.10.1. Leistungsumfang

Die SCHIG mbH bestellte bei der GKB im Berichtszeitraum 2022 einen Leistungsumfang im Ausmaß von 1.707.010 Zugkm.

3.10.2. Prüfung auf Überkompensation

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

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

Im Jahr 2023 wurde der Bericht der von der SCHIG mbH beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft über die ex-post Prüfung der Angemessenheit der Ausgleichsleistung gemäß VO (EG) 1370/2007 des Jahres 2021 vorgelegt. Der darüber erstellte schriftliche Bericht hält folgende Ergebnisse fest:

- Eine Übertragung des an die GKB auf Grundlage des VDV von der SCHIG mbH gewährten Abgeltungsbetrags in einen anderen Tätigkeitsbereich der GKB liegt für das Jahr 2021 nicht vor.
- Es wurde für das Jahr 2021 keine Überkompensation festgestellt.
- Eine Aussage betreffend Überkompensation für das Jahr 2022 kann zum Zeitpunkt der Berichtslegung nicht getroffen werden.

3.10.3. Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung

Um die tatsächlich im Jahr 2022 erbrachten Schienenpersonenverkehrsleistungen hinsichtlich deren Übereinstimmung mit den Bedingungen des VDV zu überprüfen, wurden die im VDV vorgesehenen Berichtspflichten der GKB wie folgt ausgewertet:

- **Zugausfälle und ausgelassene planmäßige Zughalte**

Im Jahr 2022 lagen, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, ausgefallene Zugleistungen in der Höhe von 7.557 Zugkm vor. Daher werden 7.557 Zugkm als nicht erbrachte Zugleistung gewertet, das entspricht 0,44 % der bestellten Verkehrsleistung. Somit wird der im VDV definierte Schwellenwert von 0,10 % überschritten und daraus folgend kommt es zu Leistungsentgeltkürzungen.

- **Abweichende Zugbildung**

Im Berichtszeitraum kam es teilweise zu qualitätsmindernden Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz. Infolgedessen wurden 0,05 % des Gesamtabgeltungsbetrages in Abzug gebracht.

- **Im Schienenersatzverkehr geführte Verkehrsleistungen**

Im Jahr 2022 wurden, bezogen auf die vertragsgegenständliche Leistung, von der GKB insgesamt 75.539 Zugkm, das entspricht 4,4 % der vertragsgegenständlichen Leistung, im Schienenersatzverkehr geführt.

3.10.4. Qualitätsmanagement

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

Objektive Qualitätsmessung

Neben der Messung der Pünktlichkeit via Rohdaten aus dem Zugleitsystem ARAMIS bzw. der Meldung der Daten zum Beschwerdemanagement durch das EVU wurden von der SCHIG mbH Stichproben gezogen, bei denen geschultes Personal Zugfahrten auf die Einhaltung der Qualitätsstandards hin geprüft hat. Vereinbarungsgemäß waren im Jahr 2022 zumindest 60 Stichproben zu ziehen. Die Zugfahrten, die als Stichprobe geprüft werden, wählt die SCHIG mbH aus. Die Ergebnisse werden in einer Checkliste festgehalten. Die Anzahl der Stichproben wurde vereinbarungsgemäß gezogen. Die Pünktlichkeit im Jahr 2022 stellt sich wie folgt dar. Die Ergebnisse werden folgend als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt:

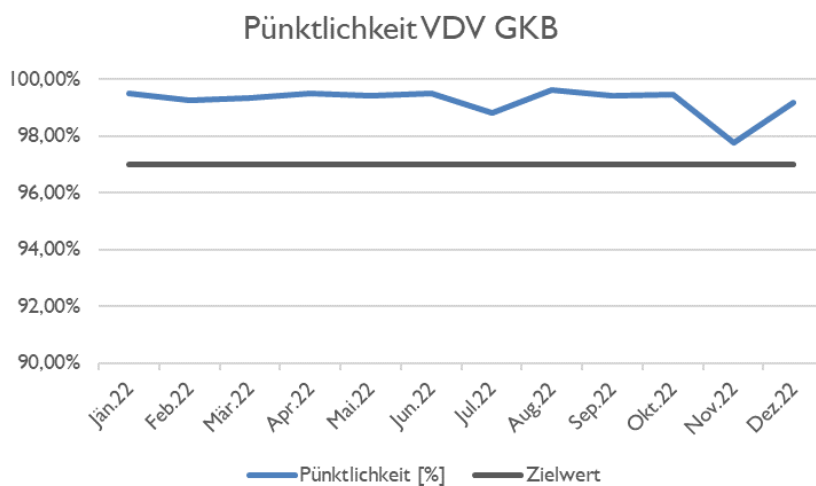


Abbildung 46: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Weststeiermark (Graphik)

Monat	Pünktlichkeit [%]	Zielwert
Jän.22	99,49%	97-98,5%
Feb.22	99,26%	97-98,5%
Mär.22	99,35%	97-98,5%
Apr.22	99,52%	97-98,5%
Mai.22	99,41%	97-98,5%
Jun.22	99,50%	97-98,5%
Jul.22	98,83%	97-98,5%
Aug.22	99,62%	97-98,5%
Sep.22	99,44%	97-98,5%
Okt.22	99,46%	97-98,5%
Nov.22	97,75%	97-98,5%
Dez.22	99,19%	97-98,5%

Tabelle 65: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV GKB (Tabelle)

Der gemessene Pünktlichkeitsgrad der GKB im Fahrplanjahr 2022 beläuft sich auf 99,2 % (Vergleichswert 2021:98,9 %).

Die Ergebnisse der objektiven Qualitätsparameter zeigen für 2022 folgendes Bild. Die Ergebnisse werden folgend als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt:

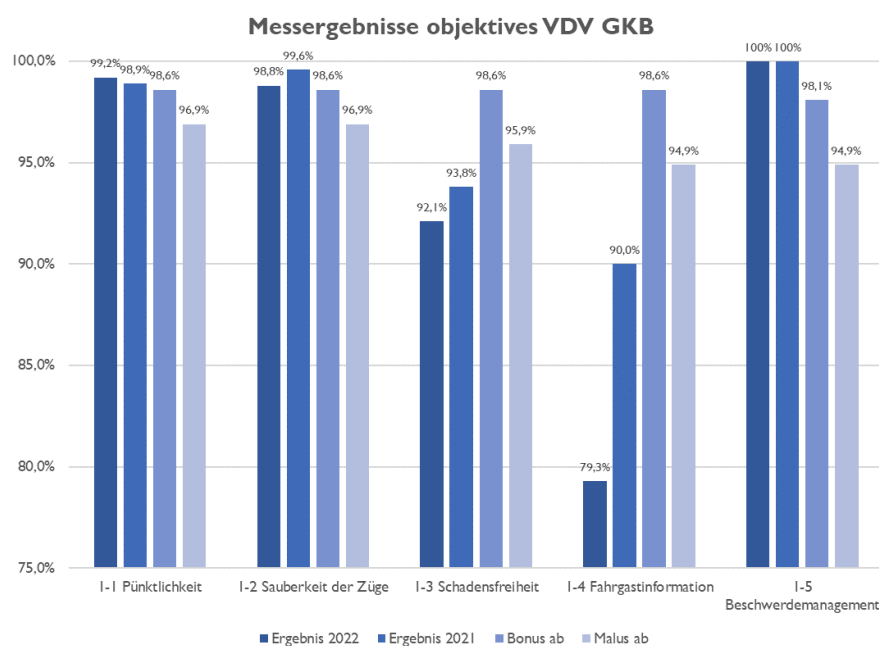


Abbildung 47: Messergebnisse objektives QM VDV GKB (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
I-1 Pünktlichkeit	99,2%	98,9%	98,6%	96,9%
I-2 Sauberkeit der Züge	98,8%	99,6%	98,6%	96,9%
I-3 Schadensfreiheit	92,1%	93,8%	98,6%	95,9%
I-4 Fahrgastinformation	79,3%	90,0%	98,6%	94,9%
I-5 Beschwerdemanagement	100%	100%	98,1%	94,9%

Tabelle 66: Messergebnisse objektives QM VDV GKB (Tabelle)

Ein Bonus konnte hinsichtlich der objektiven Qualitätskriterien Pünktlichkeit, Sauberkeit der Züge und Beschwerdemanagement erzielt werden. Die Ergebnisse für die weiteren objektiven Qualitätskriterien weisen einen Malus aus. Das Ergebnis für den objektiven Qualitätsparameter Pünktlichkeit konnte im Fahrplanjahr 2022 gegenüber dem Fahrplanjahr 2021 verbessert werden. Die Werte für Sauberkeit der Züge, Fahrgastinformation und Schadensfreiheit haben sich gegenüber dem Fahrplanjahr 2021 verschlechtert. Die Werte für Beschwerdemanagement entsprechen den im Fahrplanjahr 2021 erreichten Werten (100 %).

Subjektive Qualitätsmessung

Die Fahrgastbefragung zur Erhebung der subjektiven Qualitätskriterien wurde 2022 durch ein unabhängiges von der SCHIG beauftragtes Unternehmen durchgeführt. Die Ergebnisse werden folgend als Graphik oder alternativ als inhaltlich idente Tabelle dargestellt:

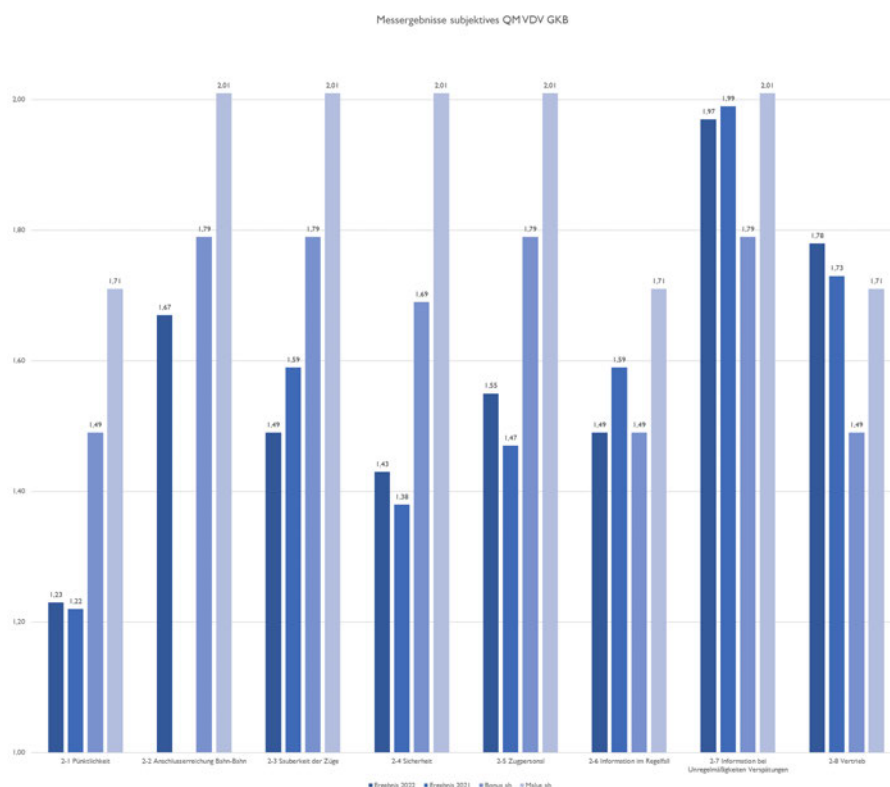


Abbildung 48: Messergebnisse subjektives QM VDV GKB (Graphik)

Qualitätskriterium	Ergebnis 2022	Ergebnis 2021	Bonus ab	Malus ab
2-1 Pünktlichkeit	1,23	1,22	1,49	1,71
2-2 Anschlussreichung Bahn-Bahn	1,67	nicht gemessen	1,79	2,01
2-3 Sauberkeit der Züge	1,49	1,59	1,79	2,01
2-4 Sicherheit	1,43	1,38	1,69	2,01
2-5 Zugpersonal	1,55	1,47	1,79	2,01
2-6 Information im Regelfall	1,49	1,59	1,49	1,71
2-7 Information bei Unregelmäßigkeiten Verspätungen	1,97	1,99	1,79	2,01
2-8 Vertrieb	1,78	1,73	1,49	1,71

Tabelle 67: Messergebnis subjektives QM VDV GKB (Tabelle)

Bei den subjektiven Qualitätskriterien Pünktlichkeit, Anschlussreichung Bahn-Bahn, Sauberkeit der Züge, Sicherheit, Zugpersonal und Information im Regelfall wurde ein Bonus erzielt, hinsichtlich des Qualitätskriteriums Vertrieb ein Malus. Das Ergebnis für das subjektive Qualitätskriterium Information bei Unregelmäßigkeiten, Verspätungen befindet sich im Toleranzbereich, d.h. es gab weder einen Bonus noch einen Malus. Die Ergebnisse für die Kriterien Sauberkeit der Züge und Information im Regelfall haben sich im Fahrplanjahr 2022 gegenüber dem Fahrplanjahr 2021 verbessert. Alle weiteren subjektiven Qualitätskriterien, bis auf das Kriterium Anschlussreichung Bahn-Bahn, welches

im Fahrplanjahr 2021 nicht erhoben wurde, weisen im Fahrplanjahr 2022 ein schlechteres Ergebnis wie im Fahrplanjahr 2021 auf.

Bonus-/Malus-System

Der Bonus bzw. Malus wird für jeden Qualitätsparameter einzeln ermittelt. Dabei konnte die GKB in der Mehrheit der objektiven und subjektiven Parameter einen Bonus lukrieren. Insgesamt konnte die GKB für das Jahr 2021 14,37 % des maximalen Bonus erreichen.

3.10.5. Fahrgastzahlen

Im Jahr 2022 wurden von der GKB rund 5,7 Millionen Personen befördert, wobei dieser Wert auf Basis erfolgter Fahrgastzählungen hochgerechnet wurde.

3.1.1. Zusammenfassung Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei den Privatbahnen

Der Leistungsumfang der bestellten Schienenpersonenverkehrsleistungen bei den Privatbahnen stellt sich im Jahr 2022 wie folgt dar. Bei allen graphischen Darstellungen im folgenden Abschnitt erfolgt alternativ eine tabellarische inhaltlich idente Darstellung:

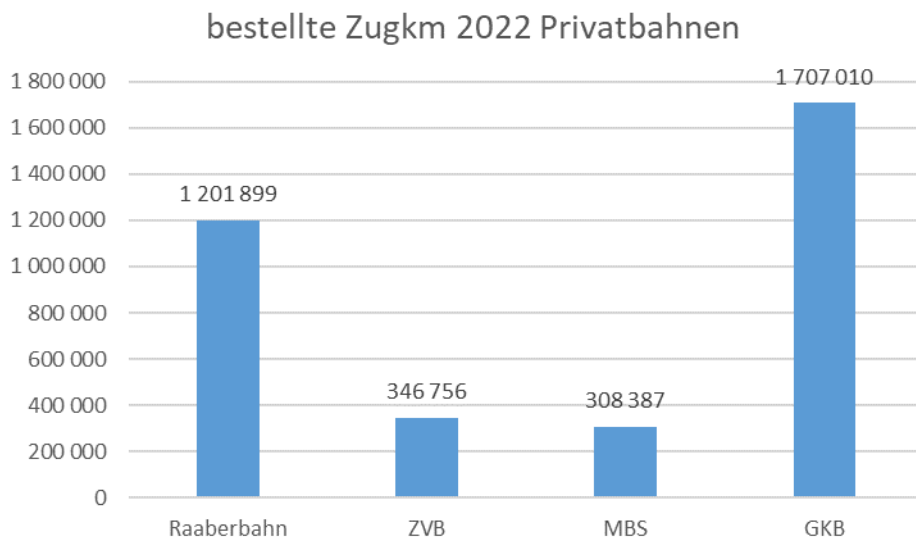


Abbildung 49: bestellte Leistungen Privatbahnen 2022 (Graphik)

EVU	bestellte Zugkm
Raaberbahn	1.201.899
ZVB	364.756
MBS	308.387
GKB	1.707.010
gesamt	3.582.052

Tabelle 68: bestellte Leistungen Privatbahnen 2022 (Tabelle)

Im Jahr 2022 wurden bei den Privatbahnen insgesamt 3.582.052 Zugkm bestellt.

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

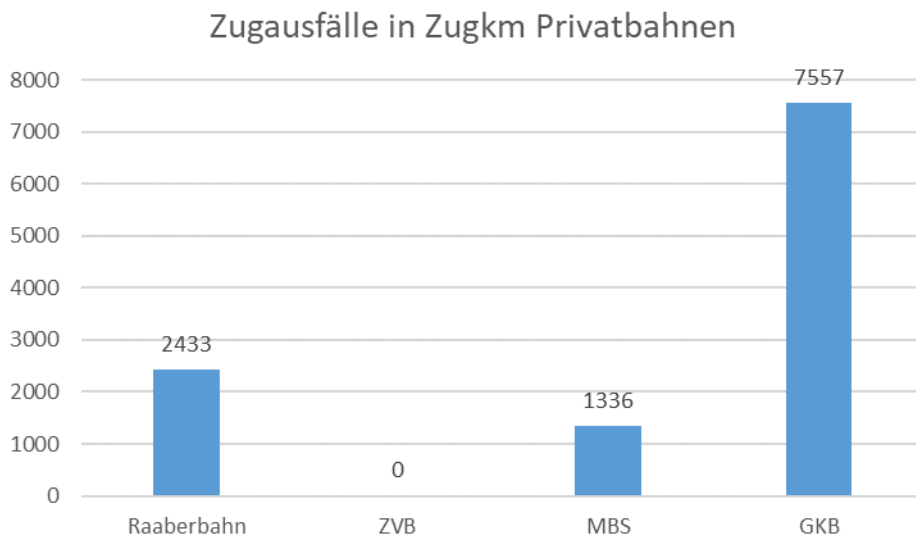


Abbildung 50: Zugausfälle Privatbahnen 2022 (Graphik)

EVU	Zugausfälle in Zugkm
Raaberbahn	2.433
ZVB	0
MBS	1.336
GKB	7.557
SUMME	11.326

Tabelle 69: Zugausfälle Privatbahnen 2022 (Tabelle) Fehler! Keine gültige Verknüpfung.

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

Abweichende Zugbildungen wurden im Jahr 2022 nur bei GKB festgestellt. In Bezug auf den Abgeltungsbetrag wurden 0,04 % (GKB) in Abzug gebracht.

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

Anteil SEV bei Privatbahnen

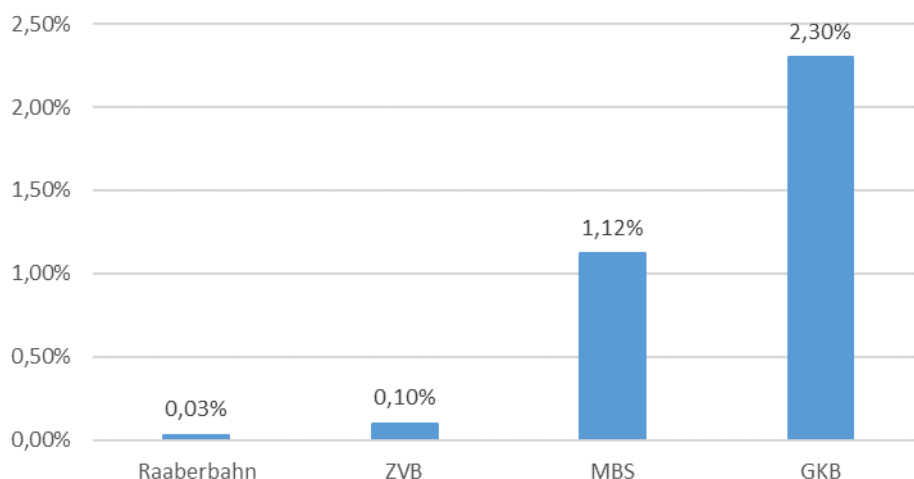


Abbildung 51: im SEV geführte Leistungen in Zugkm Privatbahnen 2022 Graphik

EVU	im SEV geführte Leistungen in Zugkm Privatbahnen
Raaberbahn	44.265
ZVB	7.351
MBS	7.923
GKB	75.539
SUMME	135.078

Tabelle 70: im SEV geführte Leistungen in Zugkm Privatbahnen 2022 (Tabelle)

Im Schienenersatzverkehr erbrachte Leistungen gelten, sofern Zugleistungen nicht länger als sechs Monate durch Schienenersatzverkehr ersetzt werden, als vertragskonform erbracht. Durchschnittlich 3,77 % der bei den Privatbahnen bestellten Leistungen wurden im Schienenersatzverkehr geführt.

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

Die Pünktlichkeitswerte stellen sich bei den Privatbahnen im Fahrplanjahr 2022 wie folgt dar:

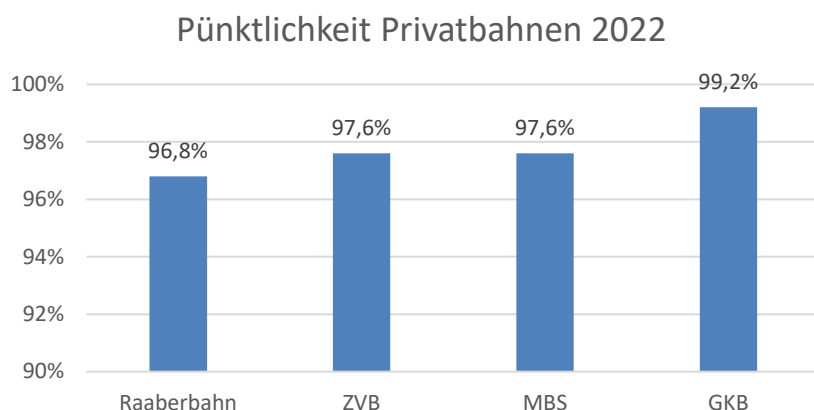


Abbildung 52: Pünktlichkeit Privatbahnen 2022 (Graphik)

EVU	Jahrespünktlichkeit
Raaberbahn	96,8%
ZVB	97,6%
MBS	97,6%
GKB	99,2%

Tabelle 71: Pünktlichkeit Privatbahnen 2022 (Tabelle)

Alle Werte beruhen auf einer automatisierten Messung.

Die durchschnittliche Gesamtpünktlichkeit über alle Privatbahnen betrug 2022 97,80 %.

In der Gesamtbetrachtung (also hinsichtlich der Summe der einzelnen Kategorien) konnten alle Privatbahnen einen Qualitätsbonus lukrieren, sowohl was die objektiven als auch die subjektiven Kriterien betrifft.

Für das Jahr 2022 wurden an die Privatbahnen im Zuge des Qualitätsmanagement insgesamt EUR 151.871 ausbezahlt.

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

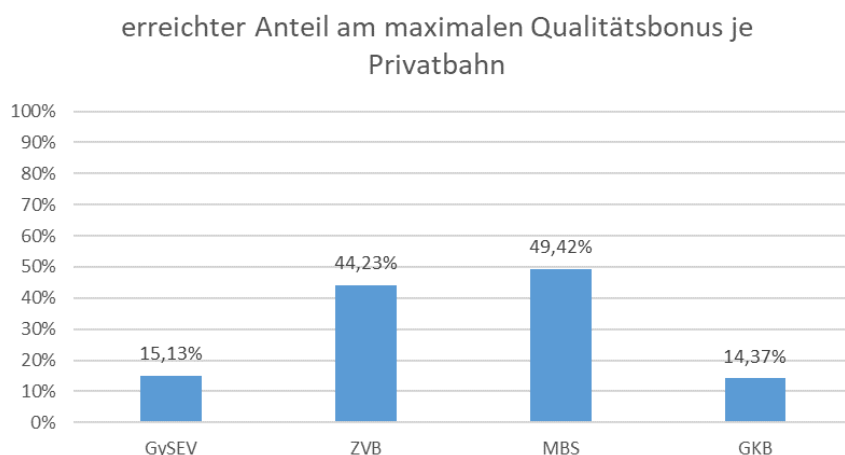


Abbildung 53: Erreichter Anteil am Gesamtbonus je Privatbahn (Graphik)

EVU	erreichter Bonus
Raaberbahn	15,13%
ZVB	44,23%
MBS	49,42%
GKB	14,37%

Tabelle 72: Erreichter Anteil am Gesamtbonus je Privatbahn (Tabelle)

Die Privatbahnen konnten im Jahr 2022 insgesamt 28,05 % des in Summe maximal für Privatbahnen im Jahr 2022 festgelegten QM-Bonus erreichen.

Unter Berücksichtigung des Qualitätsmanagements sowie der zu Berichtszeitpunkt bekannten Abzüge für Leistungsstörungen stellt sich die Abrechnung für die Privatbahnen für das Leistungsjahr 2022 wie folgt dar:

Gesamtabgeltungsbetrag ohne QM-Bonus	€ 53.037.840
QM-Bonus	€ 151.871
Abzug Leistungsstörungen	-€ 1.215.948
Tatsächliche Auszahlungssumme	€ 51.973.763

Tabelle 73: Tatsächlicher Auszahlungsbetrag Privatbahnen inkl. QM-Bonus und abzüglich Leistungsstörungen 2022

Die tatsächliche Summe der Auszahlung für die Privatbahnen für den Leistungszeitraum 2022 unter Berücksichtigung des QM-Bonus und des Abzugs für Leistungsstörungen beträgt somit

EUR 51.973.763 für 3.582.052 bestellte Zugkm.

Wie im GWL-Bericht für das Fahrplanjahr 2021 bereits angekündigt, wurde die Abrechnung für das Fahrplanjahr 2021 im Herbst 2023 finalisiert. Folgend wird die finale Gesamtabgeltung für das Fahrplanjahr 2021 dargestellt:

Gesamtabgeltungsbetrag ohne QM-Bonus	€ 52 125 316
QM-Bonus	€ 229 516
Abzug Leistungsstörungen	-€ 253 421
Summe	€ 52 101 412

Tabelle 74: Tatsächlicher Auszahlungsbetrag Privatbahnen inkl. QM-Bonus und abzüglich Leistungsstörungen 2021

Die übermittelte Anzahl der beförderten Fahrgäste der Privatbahnen stellt sich im Jahr 2022 gegenüber dem Jahr 2021 wie folgt dar:

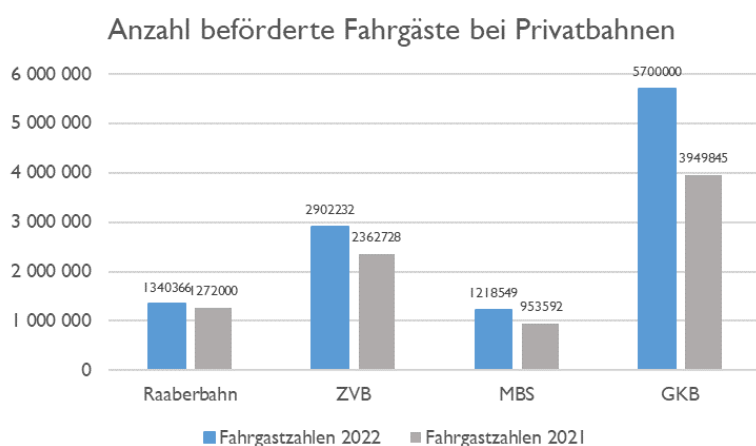


Abbildung 54: Anzahl der beförderten Fahrgäste je Privatbahn 2022 (Graphik)

EVU	Fahrgastzahlen 2022	Fahrgastzahlen 2021
Raaberbahn	1.340.366	1.272.000
ZVB	2.902.232	2.362.728
MBS	1.218.549	953.592
GKB	5.700.000	3.949.845
SUMME	11.161.147	8.538.165

Tabelle 75: Anzahl der beförderten Fahrgäste je Privatbahn 2022 (Tabelle)

Die Gesamtanzahl der Fahrgäste von Raaberbahn, ZVB, MBS und GKB betrug im Jahr 2022 rund 11,2

Millionen. Gegenüber dem Jahr 2021 ergibt sich im Jahr 2022 ein Plus bei den Fahrgastzahlen in Höhe von rund 30 %. Dabei ist festzuhalten, dass die angegebenen Fahrgastzahlen derzeit auf Selbstmeldungen bzw. Hochrechnungen der EVU beruhen. Der starke Anstieg an Fahrgästen gegenüber dem Jahr 2021 liegt vor allem in der Tatsache begründet, dass im Jahr 2022 die COVID19-Pandemie im Wesentlichen ausgestanden war und die Fahrgäste daher das ÖV-Angebot im Berufs- und Freizeitverkehr wieder vermehrt nachfragten

3.12. Kofinanzierte Privatbahn-VDV

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

VDV	Bestellte Zugkm
VDV WLB	2 285 408
VDV NÖVOG	924 126
VDV St&H	2 015 599
VDV SLB	1 037 221
VDV PLB	653 000
VDV IVB	428 075
VDV StB	680 412
Summe	8 023 841

Abbildung 55: vom Bund kofinanzierte Privatbahn-VDV

Für die von den VOG bestellten VDV leistete der Bund einen Kofinanzierungsanteil von EUR 41.652.944.

4. ZUSAMMENFASSUNG

In Summe wurden seitens des Bundes 103.490.528 Zugkm zu Gesamtkosten von EUR 1.206.931.500 im gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonennah und -fernverkehr bestellt.

Weiters leistete der Bund für die Kofinanzierung von sieben von VOG bestellten VDV für 8.023.841 Zugkm einen Finanzierungsbetrag in Höhe von EUR 41.652.944.

Insgesamt wurden rund 240 Millionen Fahrgäste im gemeinwirtschaftlichen von der SCHIG mbH bestellten Schienenpersonenverkehr transportiert.

5. VERZEICHNISSE

5.1. Allgemeine Angaben

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

5.2. Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Volltext
Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
BGBI	Bundesgesetzblatt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
bzw.	beziehungsweise
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
exkl.	exklusive
FIS	Fahrgastinformationssystem
FV	Fernverkehr
gem.	gemäß
GKB	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
Hbf.	Hauptbahnhof
IBE	Infrastrukturbenützungsentgelt
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
inkl.	inklusive
IVB	Innsbrucker Verkehrsbetriebe & Stubaitalbahn GmbH
iVm	in Verbindung mit
Ktn	Kärnten
km	Kilometer
MBS	Montafonerbahn AG
mind.	mindestens
Mio.	Millionen
NÖVOG	Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH
NV	Nahverkehr
ÖBB-PV AG	ÖBB-Personenverkehr AG
OÖ	Oberösterreich
ÖPNRV-G 1999	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999
p.a.	per anno
PB	Privatbahn(en)
PLB	Pinzgauer Lokalbahn
PSO-VO	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates
QM	Qualitätsmanagement
REX	Regionalexpress
RJ	Railjet
Sbg	Salzburg
SCHIG	Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz i.d.g.F.
SCHIG mbH	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SEV	Schienenersatzverkehr
SLB	Salzburger Lokalbahn
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
St&H	Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H.
StB	Steiermarkbahn und Bus GmbH

Stmk	Steiermark
T	Tirol
u.a.	unter anderem
UIC	Union internationale des chemins de fer (Internationaler Eisenbahnverband)
v.a.	vor allem
VDV	Verkehrsdienstvertrag/Verkehrsdienstverträge
Vbg	Vorarlberg
VOG	Verkehrsorganisationsgesellschaft(en)
VPI	Verbraucherpreisindex
WLB	Wiener Lokalbahnen GmbH
z.B.	zum Beispiel
Zug	Zugbegleiter:in
Zugkm	Zugkilometer
ZVB	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

5.3. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht aller Strecken auf denen gemeinwirtschaftliche Leistungen erbracht werden	9
Abbildung 2: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Ostregion (Graphik).....	24
Abbildung 3: Pünktlichkeit VDV Ostregion (Graphik).....	26
Abbildung 4: Messergebnisse objektives QM VDV Ostregion (Graphik).....	27
Abbildung 5: Messergebnisse subjektives QM VDV Ostregion (Graphik).....	28
Abbildung 6: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Oberösterreich (Graphik)	31
Abbildung 7: Messergebnisse objektives QM VDV Oberösterreich (Graphik)	34
Abbildung 8: Messergebnisse subjektives QM VDV Oberösterreich (Graphik).....	35
Abbildung 9: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Salzburg (Graphik)	38
Abbildung 10: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Salzburg 2022 (Graphik)	41
Abbildung 11 Messergebnisse objektives QM VDV Salzburg (Graphik).....	42
Abbildung 12: Messergebnisse subjektives QM VDV Salzburg (Graphik).....	43
Abbildung 13: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Tirol (Graphik)	45
Abbildung 14: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Tirol 2022 (Graphik).....	47
Abbildung 15: Messergebnisse objektives QM VDV Tirol (Graphik).....	48
Abbildung 16: Messergebnisse subjektives QM VDV Tirol (Graphik).....	50
Abbildung 17: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Vorarlberg (Graphik)	52
Abbildung 18: 19: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Vorarlberg (Graphik).....	54
Abbildung 19: Messergebnisse objektives QM VDV Vorarlberg (Graphik)	56
Abbildung 20: Messergebnisse subjektives QM VDV Vorarlberg (Graphik).....	57
Abbildung 21: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Steiermark (Graphik).....	59
Abbildung 22: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Steiermark (Graphik).....	61
Abbildung 23: Messergebnisse objektives QM VDV Steiermark (Graphik)	63
Abbildung 24: Messergebnisse subjektives QM VDV Steiermark (Graphik).....	64
Abbildung 25: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Kärnten (Graphik).....	67
Abbildung 26: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Kärnten (Graphik).....	69
Abbildung 27: Messergebnisse objektives QM VDV Kärnten (Graphik).....	70
Abbildung 28: Messergebnisse subjektives QM VDV Kärnten (Graphik).....	72
Abbildung 29: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Fernverkehr (Graphik)	74
Abbildung 30: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Fernverkehr (Graphik).....	76
Abbildung 31: Messergebnisse objektives QM VDV Fernverkehr (Graphik).....	77
Abbildung 32: Messergebnisse subjektives QM VDV Fernverkehr (Graphik).....	78
Abbildung 33: Strecke der bestellten Verkehrsleistung Raaberbahn	90
Abbildung 34: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Raaberbahn (Graphik)	92
Abbildung 35: Messergebnisse objektives QM VDV Raaberbahn (Graphik).....	94
Abbildung 36: Messerergebnisse subjektives QM VDV Raaberbahn (Graphik)	94

Abbildung 37: Strecke der bestellten Verkehrsleistung ZVB	96
Abbildung 38: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV ZVB (Graphik).....	98
Abbildung 39: Messergebnisse objektives QM VDV ZVB (Graphik)	99
Abbildung 40: Messergebnisse subjektives QM VDV ZVB (Graphik).....	100
Abbildung 41: Strecke der bestellten Verkehrsleistung MBS	102
Abbildung 42: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV MBS (Graphik).....	104
Abbildung 43: Messergebnisse objektives QM VDV MBS (Graphik)	105
Abbildung 44: Messergebnisse subjektives QM VDV MBS (Graphik).....	106
Abbildung 45: Strecke der bestellten Verkehrsleistung GKB	108
Abbildung 46: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Weststeiermark (Graphik).....	110
Abbildung 47: Messergebnisse objektives QM VDV GKB (Graphik).....	111
Abbildung 48: Messergebnisse subjektives QM VDV GKB (Graphik).....	113
Abbildung 49: bestellte Leistungen Privatbahnen 2022 (Graphik)	115
Abbildung 50: Zugausfälle Privatbahnen 2022 (Graphik).....	116
Abbildung 51: im SEV geführte Leistungen in Zugkm Privatbahnen 2022 Graphik	117
Abbildung 52: Pünktlichkeit Privatbahnen 2022 (Graphik)	118
Abbildung 53: Erreichter Anteil am Gesamtbonus je Privatbahn (Graphik)	119
Abbildung 54: Anzahl der beförderten Fahrgäste je Privatbahn 2022 (Graphik)	120
Abbildung 55: vom Bund kofinanzierte Privatbahn-VDV	121

5.4. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: objektive Qualitätsparameter	20
Tabelle 2: subjektive Qualitätsparameter	21
Tabelle 3: Übersicht der Anzahl zu leistender Zugpersonal-Einsatzstunden VDV Ostregion	22
Tabelle 4: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Ostregion (Tabelle)	24
Tabelle 5: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Ostregion	25
Tabelle 6: Pünktlichkeit VDV Ostregion (Tabelle).....	26
Tabelle 7: Messergebnisse objektives QM VDV Ostregion (Tabelle).....	27
Tabelle 8: Messergebnisse subjektives QM VDV Ostregion (Tabelle)	28
Tabelle 9: Übersicht der Anzahl zu leistender Zugbegleitpersonal-Einsatzstunden VDV Oberösterreich.....	30
Tabelle 10: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Oberösterreich (Tabelle).....	32
Tabelle 11: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Oberösterreich	32
Tabelle 12: Pünktlichkeit VDV Oberösterreich (Graphik)	33
Tabelle 13: Pünktlichkeit VDV Oberösterreich (Tabelle).....	34
Tabelle 14: Messergebnisse objektives QM VDV Oberösterreich (Tabelle)	35
Tabelle 15: Messergebnisse subjektives QM VDV Oberösterreich (Tabelle)	36
Tabelle 16: : Übersicht der Anzahl zu leistender Zugbegleitpersonal-Einsatzstunden Salzburg	37
Tabelle 17: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Salzburg (Tabelle).....	39

Tabelle 18: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Salzburg	40
Tabelle 19: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Salzburg 2022 (Tabelle)	41
Tabelle 20: Messergebnisse objektives QM VDV Salzburg (Tabelle)	42
Tabelle 21: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugbegleitpersonal-Einsatzstunden VDV Tirol.....	44
Tabelle 22: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Tirol (Tabelle)	46
Tabelle 23: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Tirol	47
Tabelle 24: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Tirol 2022 (Tabelle)	48
Tabelle 25: Messergebnisse objektives QM VDV Tirol (Tabelle)	49
Tabelle 26: Messergebnisse subjektives QM VDV Tirol (Tabelle).....	50
Tabelle 27: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugpersonal-Einsatzstunden VDV Vorarlberg.....	51
Tabelle 28: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Vorarlberg (Tabelle).....	53
Tabelle 29: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung VDV Vorarlberg	53
Tabelle 30: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Vorarlberg (Tabelle).....	55
Tabelle 31: Messergebnisse objektives QM VDV Vorarlberg (Tabelle)	56
Tabelle 32: Messergebnisse subjektives QM VDV Vorarlberg (Tabelle).....	57
Tabelle 33: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugpersonal-Einsatzstunden VDV Steiermark	58
Tabelle 34: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Steiermark (Tabelle).....	60
Tabelle 35: Übersicht der erbrachten Schienenverkehr-Ersatzleistung VDV Steiermark	61
Tabelle 36: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Steiermark (Tabelle)	62
Tabelle 37: Messergebnisse objektives QM VDV Steiermark (Tabelle)	63
Tabelle 38: Messergebnisse subjektives QM VDV Steiermark (Tabelle)	64
Tabelle 39: Übersicht der Anzahl der zu leistenden Zugpersonal-Einsatzstunden VDV Kärnten.....	66
Tabelle 40: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Kärnten (Tabelle)	68
Tabelle 41: Übersicht der erbrachten Schienenersatzverkehr-Leistung im VDV Kärnten	69
Tabelle 42: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Kärnten ((Tabelle)	70
Tabelle 43: Messergebnisse objektives QM VDV Kärnten (Tabelle)	71
Tabelle 44: Messergebnisse subjektives QM VDV Kärnten (Tabelle).....	72
Tabelle 45: Entwicklung der Zugausfälle bei der ÖBB-PV AG im VDV Fernverkehr (Tabelle)	74
Tabelle 46: Übersicht der erbrachten Schienenverkehr-Leistung VDV Fernverkehr	75
Tabelle 47: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Fernverkehr (Tabelle).....	76
Tabelle 48: Messergebnisse objektives QM VDV Fernverkehr (Tabelle)	77
Tabelle 49: Messergebnisse subjektives QM VDV Fernverkehr (Tabelle).....	79
Tabelle 50: Zugkm VDV ÖBB-PV AG.....	80
Tabelle 51: Gesamtabgeltung VDV ÖBB-PV AG 2022	80
Tabelle 52: Gesamtabgeltung VDV ÖBB-PV AG 2021	81
Tabelle 53: Fahrgastzahlen/Personenkm ÖBB-PV AG	82
Tabelle 54: Gewichtung der objektiven Qualitätsparameter bei Privatbahnen.....	88
Tabelle 55: Gewichtung der subjektiven Qualitätsparameter bei Privatbahnen	88
Tabelle 56: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV Raaberbahn (Tabelle).....	93

Tabelle 57: Messergebnisse objektives QM VDV Raaberbahn (Tabelle)	94
Tabelle 58: Messergebnisse subjektives QM VDV Raaberbahn (Tabelle).....	95
Tabelle 59: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV ZVB (Tabelle).....	98
Tabelle 60: Messergebnisse objektives QM VDV ZVB (Tabelle).....	99
Tabelle 61: Messergebnisse subjektives QM VDV ZVB (Tabelle).....	100
Tabelle 62: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV MBS (Tabelle).....	104
Tabelle 63: Messergebnisse objektives QM VDV MBS (Tabelle).....	105
Tabelle 64: Messergebnisse subjektives QM VDV MBS (Tabelle).....	106
Tabelle 65: Entwicklung der Pünktlichkeit VDV GKB (Tabelle).....	111
Tabelle 66: Messergebnisse objektives QM VDV GKB (Tabelle).....	112
Tabelle 67: Messergebnis subjektives QM VDV GKB (Tabelle).....	113
Tabelle 68: bestellte Leistungen Privatbahnen 2022 (Tabelle).....	115
Tabelle 69: Zugausfälle Privatbahnen 2022 (Tabelle).....	116
Tabelle 70: im SEV geführte Leistungen in Zugkm Privatbahnen 2022 (Tabelle).....	117
Tabelle 71: Pünktlichkeit Privatbahnen 2022 (Tabelle).....	118
Tabelle 72: Erreichter Anteil am Gesamtbonus je Privatbahn (Tabelle).....	119
Tabelle 73: Tatsächlicher Auszahlungsbetrag Privatbahnen inkl. QM-Bonus und abzüglich Leistungsstörungen 2022	119
Tabelle 74: Tatsächlicher Auszahlungsbetrag Privatbahnen inkl. QM-Bonus und abzüglich Leistungsstörungen 2021	120
Tabelle 75: Anzahl der beförderten Fahrgäste je Privatbahn 2022 (Tabelle).....	120

5.5. Fahrzeugbeschreibungen

5.5.1. Fahrzeugbeschreibungen ÖBB-PV AG

5.5.1.1. Elektrotriebwagen

Triebwagen ET 4020 (Bh4ET)

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

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

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

vorhandener Mehrzweckraum in m ²	15	15	15
Barrierefreiheit (Fahrzeug)	Ja	Ja	Ja
Fahrgastwechselsprecheinrichtung	Ja	Ja	Ja
akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	Ja (FIS)	Ja (FIS)	Ja (FIS)
optische Fahrgastinformation	Ja	Ja	Ja
Videoüberwachung	Ja	Ja	Ja

Triebwagen ET 4744/4746 (BDET „Cityjet“)

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

5.5.1.2. Dieseltriebwagen

Triebwagen VT 5047/5147 (BVT)

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

Heizung Fahrgastraum vorhanden	Ja	Ja
Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Nein	Nein
Einstiegshöhe in cm	125	125
vorhandener Mehrzweckraum in m ²	5	10
Barrierefreiheit (Fahrzeug)	Ja	Ja
Fahrgastwechselsprecheinrichtung	Nein	Nein
akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	Ja	Ja
optische Fahrgastinformation	Nein	Nein
Videoüberwachung	Nein	Nein

Triebwagen VT 5022 (BDVT „Desiro“)

Gattung	BDVT
Serie	5022
Sitzplatzkapazität (Sitzpl. + Klappsitze)	107 + 10
Sitzplatzkapazität Gesamt	117
Stehplatzkapazität	90
Anzahl der vorhandenen Toiletten	1
Heizung Fahrgastraum vorhanden	Ja
Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Ja
Einstiegshöhe in cm	58
vorhandener Mehrzweckraum in m ²	10
Barrierefreiheit (Fahrzeug)	Ja
Fahrgastwechselsprech-einrichtung	Ja
akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	Ja (FIS)
optische Fahrgastinformation	Ja
Videoüberwachung	Nein

5.5.1.3. Lokbespannte Reisezüge

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

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

Sitzplatzkapazität Gesamt	58	80	65
Stehplatzkapazität	k.A.	k.A.	k.A.
Anzahl der vorhandenen Toiletten	1	1	1
Heizung Fahrgastraum vorhanden	Ja	Ja	Ja
Temperaturabsenkung Fahrgastraum vorhanden	Nein	Nein	Nein
Einstiegshöhe in cm	105	105	105
vorhandener Mehrzweckraum in m²	-	-	13
Barrierefreiheit (Fahrzeug)	Nein	Nein	Ja
Fahrgastwechselprecheinrichtung	Nein	Nein	Nein
akustische Fahrgastinformation (Zub / FIS)	Ja (Zub)	Ja (Zub)	Ja (Zub)
optische Fahrgastinformation	Nein	Nein	Nein
Videoüberwachung	Nein	Nein	Nein

Doppelstockwagen

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

Lokbespannter (Fernverkehrs-)Zug

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

Railjet

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

5.5.2. Fahrzeugbeschreibungen Privatbahnen

5.5.2.1. Raaberbahn

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

5.5.2.2. ZVB

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

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

5.5.2.3. MBS

Auf der Strecke der MBS wurden im Vertragsjahr 2022 im Regelbetrieb Fahrzeuge der ÖBB-PV AG des Typs ET 4024 eingesetzt.

5.5.2.4. GKB

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