

bmvf



Bericht der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß §§ 48 und 49 des Bundesbahngesetzes BGBl. Nr. 825/1992 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 111/2010, sowie gemäß § 3 des Privatbahngesetzes 2004 BGBl. I Nr. 39 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 95/2009 über die im Jahr 2010 durch den Bund bei den ÖBB sowie den Privatbahnen bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen

Gemeinwirtschaftlicher Leistungsbericht 2010

Dynamik mit Verantwortung

Bericht der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß §§ 48 und 49 des Bundesbahngesetzes, BGBl. Nr. 825/1992 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 111/2010, sowie gemäß § 3 des Privatbahngesetzes 2004, BGBl. I Nr. 39 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 95/2009 über die im Jahr 2010 durch den Bund bei den ÖBB sowie den Privatbahnen bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen (Gemeinwirtschaftlicher Leistungsbericht 2010)

Der Gemeinwirtschaftliche Leistungsbericht gliedert sich in folgende Teilbereiche:

Teil A – ÖBB-Personenverkehr AG

Teil B – Rail Cargo Austria AG

Teil C – Privatbahnen

Teil D – Zusammenfassung

Wien, am 12. September 2011

Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

Doris Bures

Teil A – ÖBB-Personenverkehr AG

Allgemeines

Ein leistungsfähiger, bedarfsgerechter, sicherer, effizienter, qualitativ hochwertiger und transparent organisierter öffentlicher Schienenpersonenverkehr ist eine wesentliche Voraussetzung für die wirtschaftliche, soziale und umweltgerechte Entwicklung eines Landes. Die Kosten der Schienenpersonenverkehre können vielfach nicht allein durch Tarifeinnahmen gedeckt werden, um ein verkehrspolitisch erwünschtes Angebot sicherzustellen. Daher sind Bestellungen der öffentlichen Hand notwendig.

Für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist gemäß § 48 Bundesbahngesetz die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit der Bundesministerin für Finanzen zuständig. Gemäß §§ 7 bis 9 Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 ist durch den Bund ein Grundangebot im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr sicherzustellen.

Am 3. Dezember 2009 trat die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße – Public Service Obligation (PSO) – in Kraft, die für die Abgeltung öffentlicher Verkehrsdienste erhöhte Transparenz forderte. Vor allem ist klar zu dokumentieren, dass Verkehrsunternehmen dadurch nicht unzulässig subventioniert würden (Verbot der Überkompensation). Das bisherige System der Beauftragung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei der ÖBB-PV AG bestand im Wesentlichen aus einer Tarifbestellung (ermäßigte Zeitkarten und VORTEILScard). Da im Nahverkehr hauptsächlich Verbundtarife und nicht unternehmenseigene Tarife ausgegeben wurden, war eine unternehmensbezogene Zuschussabgrenzung der Zeitkarten nur bedingt möglich und die Transparenz nicht mehr im ausreichenden Maße sichergestellt.

Weiters wurde von den Ländern wiederholt gefordert, dass der Bund das Grundangebot im Schienenpersonennahverkehr gem. § 7 ÖPNRV-G 1999 nicht nur durch die zur Verfügung Stellung der Mittel für Tarifbestellung im bisherigen Ausmaß bewerkstelligen soll. Im Zuge einer Neugestaltung der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen sollte das Grundangebot evaluiert werden und eine Leistungsbestellung in Form eines Mindestausmaßes an Fahrplankilometer in den einzelnen Regionen erfolgen.

Im Regierungsprogramm für die XXIV. Gesetzgebungsperiode wurde darauf Bedacht genommen, in dem es u.a. heißt:

- Nahverkehrsbestellungen und deren Finanzierung sind EU-konform, transparent und leistungsorientiert zu gestalten;
- Definition eines Grundangebots im Schienennahverkehr;
- Bund, Länder und Gemeinden sollen die für Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrsangebots erforderlichen Mittel bereitstellen;
- Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs sowohl in qualitativer als auch quantitativer Hinsicht.

Schließlich wurde die Vorgangsweise des Bundes bei der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen durch den Rechnungshof geprüft. In seinem Schlussbericht vom August 2010 wurden vom Rechnungshof folgende Empfehlungen abgegeben:

- Konkretisierung der verkehrspolitischen Ziele
- Ausarbeitung von Erfolgsindikatoren, Messung der Zielerreichung
- klare Definition des Grundangebotes
- Prüfung unter welchen Gesichtspunkten Bahnangebot zweckmäßig ist
- Prüfung welche Bahnstrecken mittelfristig im Wettbewerb vergeben werden können
- transparente und nachvollziehbare Bewertung der gemeinwirtschaftlichen Leistung
- streckenbezogene Kosten- und Einnahmenezuordnung
- Qualitätsvorgaben und Pönaleregulungen
- längerfristige Laufzeit

All diese Punkte führten dazu, dass das bisherige Bestellsystem des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen vollkommen novelliert wurde. Das bmvit bedient sich nun bei der operativen Durchführung der Bestellung der Schieneninfrastruktur Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIGmbH). Die SCHIGmbH ist eine Dienstleistungsgesellschaft, die zu 100% im Eigentum des Bundes steht. Die Erweiterung der Aufgaben der SCHIGmbH wurde durch eine Novellierung des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes im Rahmen des Budgetbegleitgesetzes 2011 auch gesetzlich normiert. Die detaillierten Vorgaben des bmvit an die SCHIGmbH wurden in Form einer Richtlinie über die Abwicklung der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr schriftlich festgelegt.

Die SCHIGmbH hat ihrerseits Verträge mit in Frage kommenden Eisenbahnverkehrsunternehmen abzuschließen. Unter Federführung des bmvit wurde mit Wirksamkeit 1. April 2010 nach langwierigen Verhandlungen ein diesbezüglicher Vertrag zwischen SCHIGmbH und ÖBB-PV AG abgeschlossen.

Das bestellte Leistungsangebot wurde dabei fahrplanmäßig festgelegt und das einzusetzende Wagenmaterial und Qualitätsniveau vorgegeben. Der Zuschussbedarf errechnet sich vorab aus den Kosten der Leistungen abzüglich der Einnahmen und zuzüglich eines marktüblichen Gewinns. Dabei wurden Netzeffekte (Kostensparnisse aufgrund von Synergieeffekten) berücksichtigt. Das Einnahmenrisiko liegt dabei beim Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Kostenrechnung erfolgte auf Zugs-ebene, wobei bei den Kostensätzen der ÖBB-PV AG eine Rationalisierungsvorgabe mitberücksichtigt wurde.

Im Verkehrsdienstvertrag sind weiters eine Reihe von Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten vorgesehen. Die Leistungserbringung wird anhand von Datenschnittstellen mit dem Infrastrukturbetreiber seitens der SCHIGmbH kontrolliert. Für nicht erbrachte Leistungen gibt es keine Abgeltung. Zur Qualitätsverbesserung und Hebung der Kundenzufriedenheit wurde ein Qualitätsmanagementsystem vorgesehen. Gemessen werden die Faktoren:

- Pünktlichkeit
- Sauberkeit
- Schadensfreiheit
- Fahrgastinformation
- Beschwerdemanagement
- subjektive Zufriedenheit (Kundenbefragung)

Die jeweilige Zielwerterreichung wird mit einem Bonus-/Malussystem bewertet, wobei ein maximaler Bonus bzw. Malus von 3% des Abgeltungsbetrages vorgesehen ist.

Zur längerfristigen Absicherung des Grundangebotes wurde der Vertrag mit einer Laufzeit bis Ende 2019 abgeschlossen. Damit kann einerseits die Planungssicherheit der ÖBB-PV AG sichergestellt werden, andererseits ist es für den Aufgabenträger möglich, entsprechende Kostenvorteile zu lukrieren. Die Vertragslaufzeit steht jedenfalls im Einklang mit der PSO.

Um einen lückenlosen Übergang auf das neue System zu gewährleisten und die bestehenden Verkehrsdienste aufrechterhalten zu können, erfolgte die Leistungsbestellung im Einklang mit den unionsrechtlichen und nationalen Bestimmungen in Form einer Direktvergabe. Dies war auch notwendig, um vor der hinkünftig beabsichtigten Vergabe von Teilleistungen im Wettbewerb die Kosten des Gesamtangebotes evaluieren zu können, da eine Vergabe einzelner Lose im Wettbewerb nur Sinn macht, wenn die Summe der Kosten der Teilleistungen geringer als das direkt vergebene Gesamtnetz ist. Andererseits muss bei der Ausschreibung von Verkehrsdiensten durch die Wahl der Losgröße auch sichergestellt werden, dass eine genügend große Anzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen für eine potentielle Angebotslegung in Frage kommen, um die Vorteile des Marktes nutzen zu können. Durch die im Vertrag verankerten Kündigungsmöglichkeiten von Teilleistungen ist ein schrittweiser Übergang in einen liberalisierten Markt vorgesehen.

Aus vertragstechnischen Gründen wurde für den Leistungszeitraum 1. Jänner 2010 bis 31. März 2010 die automatische Vertragsverlängerungsoption des Gemeinwirtschaftlichen Leistungsvertrag des Jahres 2009 genutzt, der oben beschriebene Ver-

kehrsdienstevertrag zwischen SCHIGmbH und ÖBB-PV AG trat mit 1. April 2010 in Kraft. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden im Folgenden jedoch immer Werte für das gesamte Berichtsjahr 2010 genannt.

Im Folgenden die konkret vom Bund bestellten Fahrplankilometer inkl. Fahrzeuge auf den einzelnen Teilleistungen (Strecken):

Leistungsverzeichnis Schienenpersonennah- und regionalverkehr

| Los | Losname | KBS | Strecke(n) | Volumen ca. [Mio. km/a] | überwiegender Fahrzeugeinsatz |
|-------|--|--|---|----------------------------|---|
| Ost 1 | Schnellbahn Wien I | 907, 908, 945 | Wien Süd – Floridsdorf – Flughafen – Wolfsthal Wien Süd – Hausfeldstr. Hütteldorf – Handelskai | 2,317 | ET 4020 ET 4024 ET 4124 |
| Ost 2 | Schnellbahn Wien II | 900, 901, 902, 903, 510, 511 | Gänserndorf – Wien Laa/Thaya – Wien Absdorf/Hollabrunn – Wien Wiener Neustadt Hbf. – Wien (über Südbahn u Pottendorfer Linie) | 6,908 | ET 4020 ET 4024 |
| Ost 3 | Schnellbahn Wien III | 110, 112, 810 | Wien West – Rekawinkel Wien FJB – Tulln – St. Pölten Wien – Bruck ad Leitha | 2,172 | ET 4024, CRD-Wendezüge DoSto-Züge |
| Ost 4 | Westbahn | 100, 110 | Wien West – St. Valentin (REX) Wien West – St. Pölten (R) | 2,565 | DoSto-Züge |
| Ost 5 | Regionalverkehr Wald- und Wein- viertel | 800, 810, 903 | Wien – Krems/Donau / Gmünd Wien – Retz ohne Schnellbahn und ohne Dieselnetz | 4,093 | ET 4024, CRD-Wendezüge DoSto-Züge |
| Ost 6 | Regionalverkehr Süd- und Nordbahn, Laaer Ostbahn | 510, 901, 902 | Payerbach-Reichenau – Wien – Bernhardsthal / Laa ad Thaya ohne Schnellbahn und ohne Leis- tungen anderer Lose (z.B. KBS 520) | 3,494 | CRD-Wendezüge DoSto-Züge |
| Ost 7 | Ostbahn und Neu- siedler See | 700, 701, 730 | Wien – Bruck/Leitha / Bratislava / Hegyeshal- lom Wien – Bruck/L – Neusiedl – Eisenstadt (ohne Schnellbahn) | 1,898 | ET 4124, CRD-Wendezüge DoSto-Züge |
| Ost 8 | Raaberbahn und Neusiedler See- Bahn | 512, 730, 731 | Wien – Ebenfurth – Sopron – Deutschkreutz Wulkaprodersdorf – Eisenstadt (Wien -) Neusiedl – Pamhagen | 0,575 | ET 4124 |
| Ost 9 | Dieselnetz March- feld | 901, 910, | Wien – Marchegg (- Bratislava) Gänserndorf – Marchegg | 1,244 | VT 5047 CRD-Wendezüge |

| | | | | | |
|--------|--|-----------------------------|--|-------|-------------------------------------|
| | | 912 | Obersdorf - Groß Schweinbarth - Gänserndorf | | |
| Ost 11 | Aspangbahn, Matersburger Bahn | 520, (530,) 524 | (Wien →) Wiener Neustadt Hbf. – Aspang – Oberwart / Hartberg – Fehring (Wien →) Wiener Neustadt Hbf. – Mattersburg – Sopron – Neckenmarkt-Horitschon ohne Züge Hartberg – Graz | 2,044 | VT 5047 VT 5022 CRD-Wendezüge |
| Ost 12 | Dieselnetz Wiener Neustadt | 513, 521, 522, 720 | Leobersdorf – Weißenbach-Neuhaus Wiener Neustadt – Gutenstein Wiener Neustadt – Puchberg Innere Aspangbahn Wien – Wiener Neustadt | 1,045 | VT 5047 VT 5147 VT 5022 |
| Ost 14 | Regionalverkehr Westbahn und Mostviertel | 100, 110, 130, 131 | (Wien →) St Pölten – St. Valentin (R-Züge) Amstetten – Kleinreifling Linz Hbf – St. Valentin – Kleinreifling – Weißenbach-St. Gallen (ohne Leistungen des Loses Westbahn) | 2,522 | ET 4020 CRD-Wendezüge |
| Ost 15 | Traisental und Ötischerland | 113, 120 | St. Pölten – Hainfeld / Schrambach (St. Pölten →) Pöchlarn – Scheibbs | 0,676 | CRD-Wendezüge |
| Ost 18 | Kamptal | 112, 811, 820 | St. Pölten – Krems/Donau Krems/Donau – Horn – Sigmundsherberg | 0,935 | VT 5047 CRD-Wendezüge |
| Ost 19 | Semmering | 500 | Mürzzuschlag – Payerbach-Reichenau | 0,223 | ET 4020 |
| OÖ 1 | Nibelungengau, Almtal | 133, 152, 153 | Linz Hbf. – Sarmingstein Wels Hbf. – Grünau im Almtal Wels Hbf. – Aschach/Donau | 0,472 | VT 5047 VT 5022 |
| OÖ 2 | Mühlkreisbahn | 142 | Linz Urfahr – Aigen-Schlägl | 0,315 | VT 5047 VT 5022 |
| OÖ 3 | Pyhrn – Summerau | 140, 141 | Selzthal – Linz – Summerau | 1,838 | ET 4024 CRD-Wendezüge |
| OÖ 5 | Westbahn OÖ/Salzburg | 101, 150 | Linz Hbf. – Wels Hbf. – Passau Hbf. / Salzburg Hbf. | 2,616 | ET 4024 CRD-Wendezüge |
| OÖ 6 | Salzkammergut | 170, 172 | (Linz Hbf. →) Attnang-Puchheim – Gmunden – Stainach-Irdning Vöcklabruck – Kammer-Schörfling | 1,186 | ET 4024 CRD-Wendezüge |
| OÖ 7 | Rieder Kreuz | 151, 171, 190 | (Wels Hbf. →) Ried/Innkr. – Braunau/Inn – Simbach/Inn Attnang-Puchh. – Schärding Steindorf/Str. – Braunau/Inn | 1,166 | VT 5047 CRD-Wendezüge |
| S 2 | Schnellbahn Salzburg | 101, 200 | Straßwalchen – Salzburg Hbf. Freilassing – Salzburg Hbf. – Golling-Abtenau | 0,994 | ET 4023 ET 4024 |
| S 3 | Salzburger Land Regionalverkehr | 200, 250 | Salzburg Hbf. – Saalfelden Bischofshofen – Radstadt | 1,703 | ET 4024 CRD-Wendezüge |
| T 1 | Inntal | 201, 300, 400, 410 | Wörgl Hbf. – Saalfelden Kufstein – Innsbruck Hbf. – Landeck (ohne Schnellbahn) Innsbruck Hbf. – Mittenwald | 3,192 | ET 4024 CRD-Wendezüge |
| T 2 | Schnellbahn Inns- | 300, | Brenner – Innsbruck Hbf. – Hall in Tirol | 1,238 | ET 4024 |

| | | | | | |
|------|-----------------------------|-----------------------------|--|-------|--------------------------------------|
| | bruck | 400 | (Landeck –) Ötztal – Innsbruck Hbf. (nur Schnellbahn) | | |
| T 3 | Osttirol | 223 | Lienz – San Candido (Innichen) | 0,181 | ET 4024 Wendezüge |
| V 1 | Vorarlberg | 400, 401 | Bludenz / St. Margrethen – Bregenz – Lindau Hbf. Feldkirch – Buchs (SG) | 2,003 | ET 4024 Wendezüge |
| K 1 | Tauern | 220, 223 | Villach Hbf. – Lienz (/ Böckstein) | 1,215 | ET 4024 CRD-Wendezüge |
| K 2 | Kärnten West und Karawanken | 220, 221, 601, 670 | Friesach – Klagenfurt Hbf. – Villach Hbf. Villach Hbf. – Rosenbach Villach Hbf. – Arnoldstein – Tarvis Villach Hbf. – Kötschach-Mauthen | 1,791 | ET 4024 CRD-Wendezüge, VT 5022 |
| K 3 | Kärnten Zentralraum Südbahn | 620, 660 | Klagenfurt Hbf. – Wolfsberg (- Zeltweg) Klagenfurt Hbf. – Rosenbach | 0,653 | VT 5022 CRD-Wendezüge |
| K 4 | Autoschleuse Tauern | 220 | Mallnitz – Böckstein | 0,159 | DoSto + Autotransportwagen |
| St 1 | Ennstal, Südbahn | 250, 600 | (Radstadt –) Schladming / Friesach – Leoben Hbf. – Bruck/Mur – Mürzzuschlag | 2,378 | ET 4024 CRD-Wendezüge |
| St 2 | Südbahn Großraum Graz | 501 | Bruck/Mur – Graz Hbf. - Spielfeld-Straß | 1,452 | ET 4024 |
| St 3 | Oststeiermark | 501, 530 | Spielfeld-Straß – Bad Radkersburg Graz Hbf. – Szentgotthard / Hartberg | 1,111 | VT 5022 CRD-Wendezüge |

Leistungsverzeichnis Schienenpersonenfernverkehr

| Los | Losname | Volumen ca. [Mio.-km/a] |
|------|---|----------------------------|
| FV-A | Linie 5 (Wien-Graz) | 2,548 |
| FV-B | Linie 6 (Wien-Villach-Lienz) | 2,489 |
| FV-C | Linie 7 (Graz-Salzburg/-Zell am See-Innsbruck) | 1,385 |
| FV-D | Linie 8 (Salzburg-Villach-Klagenfurt/Jesenice) | 1,643 |
| FV-E | Linie 4-2 (IC Salzburg-Innsbruck-Bregenz) | 1,433 |
| FV-F | Linie 3-2 (Salzburg-Innsbruck-Bregenz/Buchs (SG)) | 2,773 |

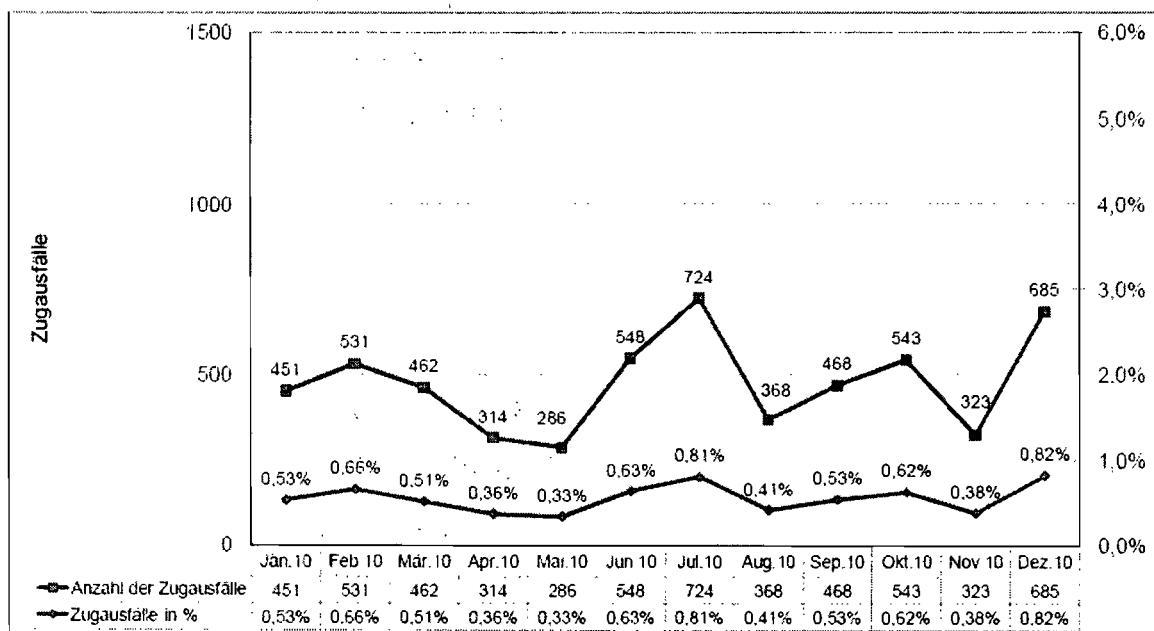
Leistungs- und Qualitätskontrolle

Der Verkehrsdienstevertrag mit der ÖBB-PV AG wurde von der SCHIG mbH am 3. Februar 2011 rückwirkend mit 1. April 2010 abgeschlossen. Die im Jahr 2010 er-

brachten Verkehrsleistungen konnten daher in dieser Übergangsphase noch nicht vollständig dem Qualitätsmanagementsystem der SCHIGmbH unterzogen werden. Die entsprechenden unten dargestellten Werte beruhen somit auf Angaben der ÖBB-PV AG.

Ausgefallene Züge 2010

Pro Monat werden im Durchschnitt durch den Bundes GWL Vertrag im Bereich des Nahverkehrs rund 87.000 Züge gefahren. Nach den Bestimmungen des Verkehrsdienstvertrags stellen sich die ausgefallenen Züge im Jahr 2010 wie folgt dar:



Geleistete Stunden der Zugbegleiter:

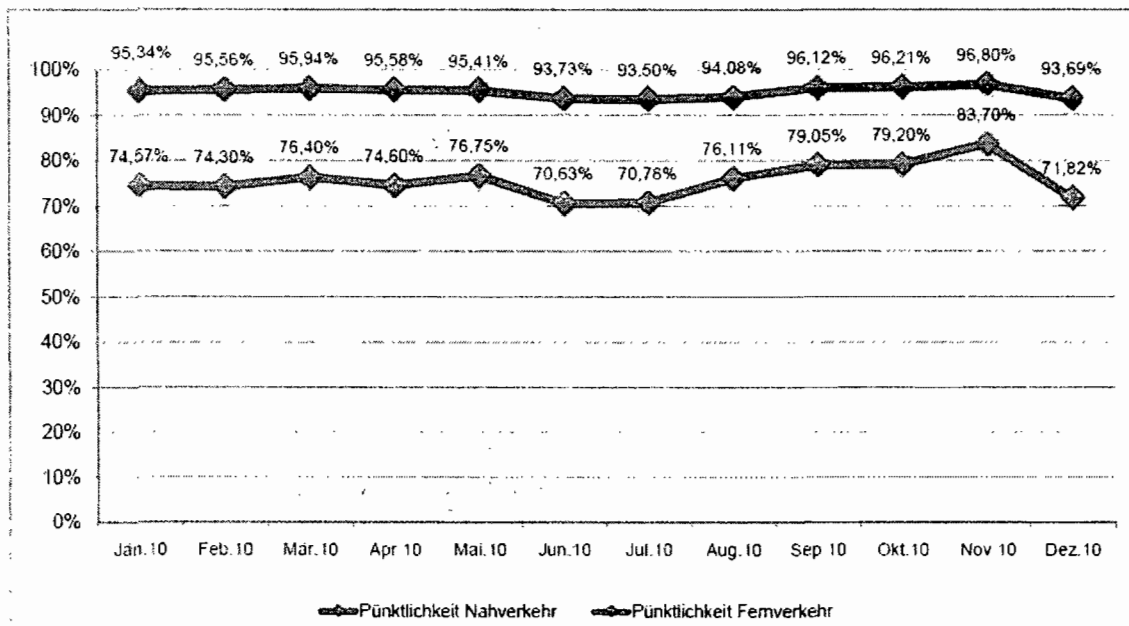
Im Jahr 2010 wurden folgende Fahrstunden des Zugbegleitpersonals erbracht:

| Regionalmanagement | geleistete ZUB-Fahrstd. |
|--------------------|-------------------------|
| Ost | 534.284 |
| Oberösterreich | 140.605 |
| Steiermark | 72.445 |
| Kärnten | 76.268 |
| Salzburg | 37.045 |
| Tirol | 45.511 |
| Vorarlberg | 12.964 |
| Summe: | 919.120 |

Pünktlichkeit

Hinsichtlich der im Verkehrsdienstvertrag vereinbarten Pünktlichkeit (Verspätungen

von mehr als 5 Minuten) wurden im Jahr 2010 folgende Werte gemessen:



Objektive und subjektive Qualitätskriterien

Hinsichtlich der im Verkehrsdienstvertrag vorgesehenen Qualitätskriterien und deren Zielwerte wurden im Jahr 2010 folgende Werte erreicht.

Objektive Qualitätskriterien

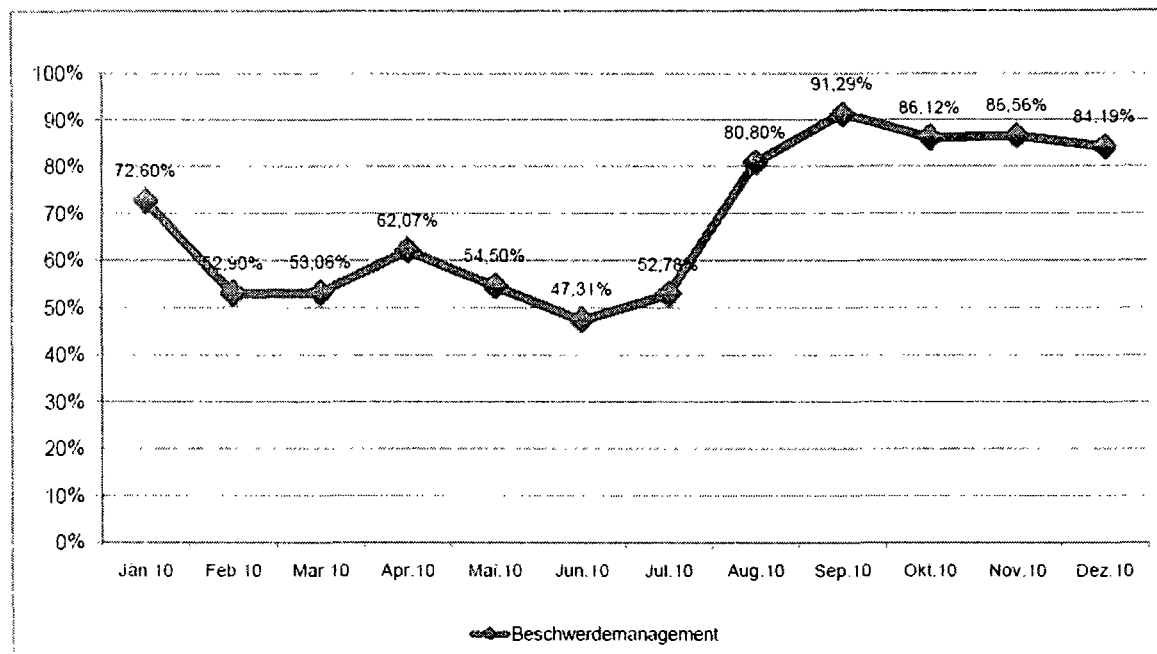
| Parameter | Gewichtung | Ziel | 2010 gesamt |
|----------------------|------------|--------|-------------|
| Pünktlichkeit NV | 62,00% | 95,00% | 95,16% |
| Pünktlichkeit FV | 10,00% | 80,00% | 75,66% |
| Sauberkeit | 10,00% | 92,00% | 86,98% |
| Schadensfreiheit | 10,00% | 94,00% | 91,84% |
| Fahrgastinformation | 5,00% | 94,00% | 94,58% |
| Beschwerdemanagement | 3,00% | 92,00% | 68,68% |
| | 100,00% | | |

Subjektive Qualitätskriterien

| Parameter | Gewichtung | Ziel | Bahntest 2010 |
|------------------------------|------------|------|---------------|
| Pünktlichkeit | 30,00% | 2,50 | 1,85 |
| Sauberkeit | 10,00% | 2,50 | 2,22 |
| Sicherheit | 10,00% | 2,50 | 2,38 |
| Zugbegleiter | 10,00% | 2,50 | 2,23 |
| Sitzplatzangebot | 10,00% | 2,50 | 2,11 |
| Information Regelfall | 10,00% | 2,50 | 1,90 |
| Information Unregelmäßigkeit | 15,00% | 2,50 | 2,49 |
| Vertrieb | 5,00% | 2,50 | 2,20 |
| | 100,00% | | |

Bearbeitungsdauer der Beschwerden

Innerhalb der im VDV festgelegten Bearbeitungsdauer von maximal 8 Tagen wurden im Jahr 2010 die Beschwerden wie folgt erledigt:



Fahrgastzählungen bzw. Beförderungsleistung 2010

Im Jahr 2010 wurden von der ÖBB-PV AG rd. 210 Mio. Fahrgäste befördert, die rd. 10 Mrd. Personenkilometer zurückgelegt haben. Details sind aus unten stehender Tabelle ersichtlich.

| Regionalmanagement | FV | NV | gesamt |
|--------------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| Einsteiger: | | | |
| RM Kärnten | 2.311.853 | 5.233.234 | 7.545.086 |
| RM Oberösterreich | 5.390.732 | 16.872.545 | 22.263.277 |
| RM Ostregion | 11.337.429 | 116.571.912 | 127.909.341 |
| RM Salzburg | 4.554.429 | 6.309.618 | 10.864.047 |
| RM Steiermark | 3.638.287 | 9.742.494 | 13.380.781 |
| RM Tirol | 3.820.837 | 13.308.645 | 17.129.483 |
| RM Vorarlberg | 2.638.457 | 8.045.107 | 10.683.563 |
| Summe Einsteiger: | 33.692.023 | 176.083.556 | 209.775.579 |

| | | | |
|---------------------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| Personenkilometer (PKM): | | | |
| RM Kärnten | 265.763.596 | 190.644.400 | 456.407.996 |
| RM Oberösterreich | 937.180.494 | 550.059.865 | 1.487.240.359 |
| RM Ostregion | 1.897.944.412 | 2.830.650.816 | 4.728.595.228 |
| RM Salzburg exklusive Korridor | 307.833.216 | 205.276.683 | 513.109.899 |
| RM Steiermark | 592.626.203 | 331.436.771 | 924.062.974 |
| RM Tirol exklusive Korridor | 601.164.472 | 0 | 601.164.472 |
| RM Tirol inklusive Korridor | 1.208.842.550 | 514.768.454 | 1.723.611.004 |
| RM Vorarlberg | 186.386.838 | 166.999.102 | 353.385.940 |
| Korridor Salzburg - Kufstein | 607.678.078 | 0 | 607.678.078 |
| Gesamtsumme PKM: | 5.396.577.309 | 4.789.836.091 | 10.186.413.400 |

Anzahl der überbesetzten Züge

Am Zähltag des 14. April 2010 wurde folgende Anzahl der im Sinne der Bestimmungen des Verkehrsdienstvertrages überbesetzten Züge (Besetzung mit 120% der vorhandenen Sitzplätze) von der ÖBB-PV AG festgestellt:

| | Anzahl überbesetzte Züge (14.04.2010) |
|-----------------|--|
| RL Kärnten | 5 |
| RL OÖ | 16 |
| RL Ost | 109 |
| RL Salzburg | 11 |
| RL Steiermark | 3 |
| RL Tirol | 13 |
| RL Vorarlberg | 10 |
| Summe NV | 167 |

Dies entspricht bei einer Anzahl von rd. 4.600 Zügen pro Tag einem Anteil von rd. 3,6%.

Zusammenfassung der bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen bei der ÖBB-Personenverkehr AG

Mit diesem Vertrag werden im Schienenpersonenverkehr 70,646 Mio. jährlich an Fahrplankilometern bestellt, wodurch das Grundangebot gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 auch in Form von Fahrplankilometern erfüllt ist. Für eigenwirtschaftliche Verkehrslinien im Schnellzugsverkehr (Nordbahn, Ostbahn, Westbahn zwischen Wien und Salzburg, Brennerachse und Rheintal) gibt es in Entsprechung unionsrechtlicher Vorgaben keine Bestellungen. Insgesamt hat der Bund für die bestellten Fahrplankilometer im Jahr 2010 **EUR 567.995.868,75** aufgewendet. Zum Vergleich ist in untenstehender Tabelle der Bestellwert für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Jahr 2009 angeführt

| | 2009 | 2010 |
|--|----------------------|-------------------------|
| Fahrplankilometer gemeinwirtschaftlich | | 70.646 Mio. |
| Abgeltungsbetrag | € 547.000.000 | € 567.995.868,75 |

Teil B – Rail Cargo Austria AG

Grundlage für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienengüterverkehr bei der Rail Cargo Austria AG ist das Bundesbahngesetz BGBl. Nr. 825/1992 in der Fassung BGBl. Nr. 111/2010.

Auf dieser Grundlage hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen zwei Verträge abgeschlossen. Diese Verträge mit der Rail Cargo Austria AG regeln die Bestellungen für Beförderungen im Kombinierten Verkehr sowie für Beförderungen von gefährlichen und umweltgefährdenden Gütern.

Kombinierter Verkehr

Seit dem 1. September 2004 wurden die Bestellungen im Kombinierten Verkehr auf eine neue Basis gestellt und durch eigenständige Verträge geregelt, deren wesentlichste Kriterien die Behältergröße, die Transportentfernung und die Streckenauslastung sind. Unter Kombinierten Verkehr wird jene Transporttechnik verstanden, bei der der überwiegende Teil der zurückgelegten Strecke mit der Eisenbahn bewältigt und der Vor- und Nachlauf auf der Straße möglichst kurz gehalten wird und bei der es zu keinem Umschlag des transportierten Gutes selbst kommt, sondern zu einem Umschlag der Transporteinheit (Container, Wechselaufbau, Sattelaufleger oder von LKW-Einheiten bei der Rollenden Landstraße).

Im Sinne der Zielsetzungen einer höchstmöglichen Verkehrsverlagerung und Transparenz wird die Höhe der Abgeltungen auf Grundlage der tatsächlich erbrachten Leistungen der Rail Cargo Austria AG festgelegt.

Um den kombinierten Verkehr effizient und effektiv zu unterstützen und die Treffsicherheit der gemeinwirtschaftlichen Leistungen in diesem Bereich zu erhöhen, wurden im Vertrag 2010 über die Bestellungen für Beförderungen im kombinierten Verkehr die Abgeltungsbeträge im unbegleiteten kombinierten Verkehr mit Wirksamkeit vom 1. Mai 2010 angepasst.

In Ergänzung zu den bestehenden Differenzierungen nach Behälterart, Behältergröße und Transportentfernung wurde zusätzlich eine Differenzierung gemäß Behältergewicht eingeführt. Diese Differenzierung sieht insofern eine Spreizung der Abgeltungssätze vor, als die Abgeltungssätze für Transporte unter 25 Tonnen erhöht und jene für Transporte über 25 Tonnen gesenkt wurden. Dies deshalb, da bei leichten Transporte eine höhere Gefahr des Abwanderns auf die Straße besteht, sodass hierfür eine höhere Abgeltung als erforderlich erachtet wird. Diese Maßnahme geht auf eine Empfehlung einer vom bmvit in Auftrag gegebenen Studie zur Optimierung des kombinierten Verkehrs zurück. Durch die Spreizung der Abgeltungssätze soll eine Anreizwirkung für eine effektive Verlagerung leichter Transporte von der Straße auf die Schiene geschaffen werden bzw. soll verhindert werden, dass Transporte unter 25 Tonnen von der Schiene auf die Straße abwandern.

Diese Maßnahme wurde vom bmvit im Jahr 2010 in sämtlichen Verträgen über die Bestellungen für Beförderungen im kombinierten Verkehr, sowohl im Vertrag mit der Rail Cargo Austria AG als auch in den Verträgen betreffend kombinierten Verkehr mit den Privatbahnen umgesetzt.

Im Rahmen des Kombinierten Verkehrs wurden für 2010 seitens der Rail Cargo Austria AG insgesamt **56.666.582,00 Euro** (im Jahr 2009 42.497.999,00 Euro) abgerechnet.

Dabei entfielen auf die Rollende Landstraße (RoLa) rund 28 Mio. Euro und auf den

unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) rund 27 Mio. Euro. Die Abgeltung für Mobilier betrug rund 1,5 Mio. Euro.

Gefahrguttransporte

Die gemeinwirtschaftlichen Leistungen für den Gefahrguttransport verfolgen die Zielsetzung der Entlastung der Straßen vom Transport gefährlicher und umweltgefährdender Güter. Dies soll zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verminderung des mit diesen Transporten verbundenen besonders hohen Gefahrenpotentials führen.

Als Verlagerungsanreiz werden die Tarife bestimmter Arten gefährlicher und umweltgefährdender Transportgüter im Rahmen des entsprechenden Vertrages über gemeinwirtschaftliche Leistungen in einer genau definierten Höhe bundeseinheitlich ermäßigt. Die Liste umfasst RID-Güter, bestimmte Altstoffe, Rückstände und Recyclingprodukte sowie wassergefährdende Stoffe. Im Rahmen des Gefahrgutverkehrs wurde seitens der Rail Cargo Austria AG mit Jahresabrechnung 2010 der Höchstbetrag gemäß Absatz (4) GWL-Vertrag für RID-Güter in der Höhe von **44.000.000,00 Euro** (im Jahr 2009 56.815.762,54 Euro) geltend gemacht.

Zusammenfassung der bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen bei der Rail Cargo Austria AG

Insgesamt wurden bei der Rail Cargo Austria AG im Jahr 2010 die in der nachstehenden Tabelle angeführten Mittel zur Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen aufgewendet. Zum Vergleich sind die Werte für das Jahr 2009 angeführt. Von 2009 auf 2010 ergab sich eine geringfügige Steigerung der Gesamtabrechnungssumme.

| | 2009 | 2010 |
|-----------------------------|----------------------|-----------------------|
| <i>Kombiniertes Verkehr</i> | 42.497.99,00 | 56.666.582,00 |
| <i>Gefahrguttransporte</i> | 56.815.762,54 | 44.000.000,00 |
| Summe | 99.313.761,54 | 100.666.582,00 |

Somit wurden seitens der Rail Cargo Austria AG im Jahr 2010 für beide Verträge insgesamt **100.666.582,00 Euro** abgerechnet. Derzeit werden die Jahresabrechnungen 2010 von der SCHIG mbH im Auftrag des bmvit überprüft.

Teil C – Privatbahnen

Parallel zu den ÖBB wurden auch bei den Privatbahnen gemeinwirtschaftliche Leistungen bestellt und abgerechnet, wobei im Jahr 2010 bei folgenden Bahnen gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellungen erfolgten:

| | Bestellungen im | |
|--|-----------------|--------------|
| | Personenverkehr | Güterverkehr |
| Steiermärkische Landesbahnen | ja | ja |
| Graz Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH | ja | nein |
| LB Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG | ja | nein |
| LB Gmunden-Vorchdorf AG | ja | nein |
| LB Lambach-Haag ¹⁾ | nein | nein |
| Linzer Lokalbahn AG | ja | nein |
| Montafonerbahn AG | ja | nein |
| Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG | ja | ja |
| LB Salzburg – Lamprechtshausen (Salzburg AG) | ja | ja |
| Stubaitalbahn (Innsbrucker Verkehrsbetriebe) | ja | nein |
| LB Vöcklamarkt-Attersee AG | ja | nein |
| AG d. Wiener Lokalbahnen | ja | nein |
| Zillertaler Verkehrsbetriebe AG | ja | nein |
| DB Regio | ja | nein |
| Lokomotion Ges. für Schienentraction mbH | nein | ja |
| LTE Logistik und Transport GmbH | nein | ja |
| Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH | ja | nein |
| TX Logistik GmbH | nein | ja |
| Logistik Service GmbH | nein | ja |
| Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH | nein | ja |
| Salzkammergutbahn GmbH | ja | nein |
| Salzburg AG - Pinzgauer Lokalbahn | ja | nein |

¹⁾ auf der Lokalbahn Lambach-Haag wurde 2010 auf Grund der Einstellung des Schienenverkehrs keine Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen vorgenommen.

Die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Personenverkehr bei den Privatbahnunternehmen erfolgte 2010 noch nach dem gleichen System wie bisher. Dzt. wird an einer Umgestaltung des Bestellsystems analog zu jenem, welches bei der ÖBB-PV AG zur Anwendung kommt, gearbeitet. Um alle österreichischen Privatbahnunternehmen, die gemeinwirtschaftliche Leistungen erbringen, erfassen zu können, wird der Gemeinwirtschaftliche Leistungsvertrag mit dem Fachverband der Schienenbahnen abgeschlossen, wobei der Fachverband in Vertretung aller österreichischen Mitgliedsunternehmen zeichnet. Folgende Leistungen werden mit diesem Vertrag bestellt:

- Bestellung von Sozialtarifen im Schienenpersonenverkehr – Ökobonus (Anlage 1)
- Führung von Regional und Nahverkehren – Leistungsbestellung und Qualitätsbonus (Anlage 2)
- Gefahrguttransporte (Anlage 3) und Kombiniertes Verkehr

Erbringt ein Unternehmen, das nicht Mitglied im Fachverband der Schienenbahnen ist, Leistungen die gemeinwirtschaftlich sind, so werden mit diesem Unternehmen gesonderte Verträge abgeschlossen. Beispiel dafür ist die Leistungserbringung im Außerfern durch die DB Regio, die diese Aufgabe an Stelle der ÖBB-Personenverkehr AG übernommen hat.

Die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Kombinierten Verkehr erfolgt mit jedem Unternehmen gesondert, inhaltlich ist der Vertrag jedoch mit jenem der Rail Cargo Austria AG ident, womit auch in diesem Segment eine wettbewerbsneutrale Vorgangsweise sichergestellt ist.

Bestellung von Sozialtarifen im Schienenpersonenverkehr – Ökobonus (Anlage 1)

Gegenüber den Bestellungen des Jahres 2007 wurden die bestellten Leistungen im Personenverkehrsbereich im Jahr 2008 erstmals für jedes einzelne Unternehmen der Höhe nach definiert, womit nunmehr auch im Privatbahnbereich bereits im Vorfeld die maximale Bestellsumme budgetär abgrenzbar ist. Mit dieser Vorgangsweise kann die Problematik der bisher aufgetretenen Abrechnungsspitzen, die sich durch die im Nachhinein gelegten Abrechnungen ergeben haben, wesentlich verringert werden. Andererseits besteht für die Eisenbahnverkehrsunternehmen eine höhere Transparenz bezüglich der Leistungsbestellungen.

Der Bund bestellte im Jahr 2010 bei den Privatbahnunternehmen folgende Personenverkehrsleistungen:

| | Bestellungen von | | |
|--|-------------------|------------------|-------------------|
| | Sozialtarife | Halbpreispässe | Summe |
| Steiermärkische Landesbahnen | 980.000 | 150.000 | 1.130.000 |
| Graz Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH | 6.535.000 | 480.000 | 7.015.000 |
| LB Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG | 320.500 | 25800 | 346.300 |
| LB Gmunden-Vorchdorf AG | 300.000 | 34.000 | 334.000 |
| LB Lambach-Haag ¹⁾ | 0 | 0 | 0 |
| Linzer Lokalbahn AG | 2.400.000 | 178.000 | 2.578.000 |
| Montafonerbahn AG | 780.000 | 180.000 | 960.000 |
| Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG | 3.350.000 | 130.000 | 3.480.000 |
| LB Salzburg – Lamprechtshausen (Salzburg AG) | 3.730.000 | 390.000 | 4.120.000 |
| Stubaitalbahn (Innsbrucker Verkehrsbetriebe) | 1.250.000 | 210.000 | 1.460.000 |
| LB Vöcklamarkt-Attersee AG | 289.500 | 47.200 | 336.700 |
| AG d. Wiener Lokalbahnen | 8.100.000 | 1.250.000 | 9.350.000 |
| Zillertaler Verkehrsbetriebe AG | 2.050.000 | 320.000 | 2.370.000 |
| DB Regio | 618.000 | 0 | 618.000 |
| Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH | 10.000 | 0 | 10.000 |
| Salzkammergutbahn GmbH | 10.000 | 0 | 10.000 |
| Achenseebahn | 10.000 | 0 | 10.000 |
| Salzburg AG - Pinzgauer Lokalbahn | 1.106.000 | 0 | 1.106.000 |
| Gesamt | 31.839.000 | 3.395.000 | 35.234.000 |

¹⁾ Auf Grund der Einstellung des Schienenverkehrs auf der Strecke Lambach-Haag erfolgte 2010 keine Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen. Die freiwerdenden Mittel wurden für Bestellungen auf der LB Lambach – Vorchdorf – Eggenberg AG und auf der LB Vöcklamarkt – Attersee AG eingesetzt.

Führung von Regional und Nahverkehren – Leistungsbestellung und Qualitätsbonus (Anlage 2)

Anlage 2 ist zweigeteilt aufgebaut.

2a Leistungsbestellung

Zur Vermeidung von Leistungsrücknahmen nicht kostendeckender Verkehre und zur Sicherung eines Grundangebotes im Schienenpersonenverkehr wurde bei den Privatbahnen, analog zur ÖBB-PV AG, ein Mindestleistungsvolumen von insgesamt 6,384 Mio. Zugkilometer bestellt. Werden weniger Zugkilometer geleistet, wird der Abgeltungsbetrag anteilmäßig um das Ausmaß der Minderleistung reduziert.

Angesichts der zunehmenden Bedeutung des Personenverkehrs auch auf Privatbahnstrecken wurden in den letzten Jahren die Personenkilometerleistungen stark ausgeweitet und erreichten in den Jahren 2009 und 2010 rund 10,6 Mio. Personenkilometer. Das vereinbarte Mindestleistungsvolumen wurde daher bei Weitem überschritten und der vereinbarte maximale Abgeltungsbetrag in der Höhe von 7.500.000 Euro konnte daher von den Privatbahnunternehmen zur Gänze in Anspruch genommen werden.

2b Qualitätsbonus

Im Bestreben einer kontinuierlichen Verbesserung der Qualität wurde auch mit den Privatbahnunternehmen vereinbart, das eingesetzte Wagenmaterial, soweit wirtschaftlich darstellbar, zu verbessern und den neuen Anforderungen anzupassen. Die Gewährung eines Qualitätsbonus soll die Privatbahnunternehmen dieser Zielsetzung einen Schritt näher bringen. Als maximaler Abgeltungsbetrag wurde ab dem Jahr 2008 jeweils 2.500.000 Euro vereinbart, der zur Gänze in Anspruch genommen werden konnte.

Die Merkmale für ein verbessertes und den heutigen Anforderungen entsprechendes Wagenmaterial sind:

- ebener Einstieg
- breite Türen
- geräumiger Einstiegsbereich
- optimiertes Sitzplatzangebot / Sitzkomfort
- Betrieb von Temperaturabsenkanlagen
- moderne Drehgestelltechnik zur Erzielung zeitgemäßen Fahrkomforts
- modernes, kundenfreundliches Design und Fahrgastinformationssysteme

Prominente Beispiele für die Umsetzung und Erfüllung der Qualitätskriterien sind die Wiener Lokalbahnen, die Linzer Lokalbahn, die Salzburger Lokalbahn, die Stubaitalbahn, die Montafonerbahn und die Zillertalbahn. Neue Fahrbetriebsmittel werden derzeit für die Steiermärkischen Landesbahnen sowie die Graz-Köflacher Bahn beschafft. Die Fahrbetriebsmittel der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn sowie der Neusiedler Seebahn werden gemäß Qualitätskriterien der ÖBB-PV AG eingesetzt.

| | <i>Leistungsbestellung und Qualitätsbonus</i> |
|---|---|
| <i>Steiermärkische Landesbahnen</i> | <i>793.894</i> |
| <i>Graz Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH</i> | <i>1.548.851</i> |
| <i>LB Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG</i> | <i>227.819</i> |
| <i>LB Gmunden-Vorchdorf AG</i> | <i>226.497</i> |
| <i>LB Lambach-Haag ¹⁾</i> | <i>0</i> |
| <i>Linzer Lokalbahn AG</i> | <i>1.021.137</i> |
| <i>Montafonerbahn AG</i> | <i>360.046</i> |
| <i>Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG</i> | <i>1.082.012</i> |
| <i>LB Salzburg - Lamprechtshausen</i> | <i>1.448.983</i> |
| <i>Stubaitalbahn (Innsbrucker Verkehrsbetriebe)</i> | <i>453.723</i> |
| <i>LB Vöcklamarkt-Attersee AG</i> | <i>176.605</i> |
| <i>AG d. Wiener Lokalbahnen</i> | <i>2.113.032</i> |
| <i>Zillertaler Verkehrsbetriebe AG</i> | <i>547.401</i> |
| <i>DB Regio</i> | <i>0</i> |
| <i>Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH</i> | <i>0</i> |
| <i>Salzkammergutbahn GmbH</i> | <i>0</i> |
| <i>Achenseebahn</i> | <i>0</i> |

| | |
|-----------------------------------|-------------------|
| Salzburg AG - Pinzgauer Lokalbahn | 0 |
| Gesamt | 10.000.000 |

,) Auf Grund der Einstellung des Schienenverkehrs auf der Strecke Lambach-Haag erfolgte 2010 keine Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen. Die freiwerdenden Mittel wurden für Bestellungen bei den übrigen OÖ Lokalbahnen (insbesondere Linzer Lokalbahn) eingesetzt.

Gefahrguttransporte (Anlage 3) und Kombiniertes Verkehr

Im Bereich der Gefahrguttransporte erfolgt die Bestellung nach oben hin offen. D.h. es wird nur definiert, welche Unterstützung je Ladungseinheit gewährt wird. Um dennoch die budgetäre Übersicht gewährleisten zu können, werden im Güterverkehr zumindest vierteljährliche Zwischenabrechnungen gelegt. Folgende Abrechnung wurde für 2010 gelegt (im Vergleich dazu die Abrechnungswerte 2008 und 2009).

| | Gefahrguttransporte | Kombiniertes Verkehr | Summe |
|--|---------------------|----------------------|-------------------|
| Abrechnung 2008 | | | |
| Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG | 976.046 | 883.338 | 1.859.384 |
| LB Salzburg – Lamprechtshausen (Salzburg AG) | 0 | 173.252 | 173.252 |
| Lokomotion Ges. für Schienentraction mbH | 0 | 4.807.408 | 4.807.408 |
| LTE Logistik und Transport GmbH | 842.232 | 154.805 | 997.037 |
| TX Logistik GmbH | 0 | 2.131.781 | 2.131.781 |
| Logistik Service GmbH | 0 | 88.400 | 88.400 |
| Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH | 1.012.734 | 2.238.951 | 3.251.685 |
| Steiermarkbahn | 0 | 8.832 | 8.832 |
| Gesamt 2008 | 2.831.012 | 10.486.767 | 13.317.779 |
| Abrechnung 2009 | | | |
| Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG | 706.612 | 658.939 | 1.365.551 |
| LB Salzburg – Lamprechtshausen (Salzburg AG) | 0 | 243.755 | 243.755 |
| Lokomotion Ges. für Schienentraction mbH | 0 | 4.965.704 | 4.965.704 |
| LTE Logistik und Transport GmbH | 2.777.739 | 63.408 | 2.841.147 |
| TX Logistik GmbH | 0 | 2.536.265 | 2.536.265 |
| Logistik Service GmbH | 0 | 6.283 | 6.283 |
| Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH | 1.037.425 | 1.777.112 | 2.814.537 |
| Steiermarkbahn | 0 | 12.101 | 12.101 |
| Gesamt 2009 | 4.521.776 | 10.263.567 | 14.785.343 |
| Abrechnung 2010 | | | |
| Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG | 864.308 | 1.503.686 | 2.367.994 |
| LB Salzburg – Lamprechtshausen (Salzburg AG) | 0 | 323.599 | 323.599 |
| Lokomotion Ges. für Schienentraction mbH | 0 | 5.294.170 | 5.294.170 |
| LTE Logistik und Transport GmbH | 1.154.296 | 303.413 | 1.457.709 |
| TX Logistik GmbH | 189.580 | 2.968.551 | 3.158.131 |
| Logistik Service GmbH | 7.321 | 0 | 7.321 |
| Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH | 813.324 | 3.561.127 | 4.374.451 |
| Steiermärkische Landesbahnen | 3.423 | 0 | 3.423 |
| Steiermarkbahn | 0 | 70.693 | 70.693 |
| Gesamt 2010 | 3.032.252 | 14.025.239 | 17.057.491 |

Die Abrechnungen der Privatbahnen werden derzeit durch das bmvit geprüft, wodurch sich auf Grundlage der Überprüfung Abweichungen gegenüber der Einreichung ergeben könnten.

Die Abrechnungen des Jahres 2008 zeigen bei den privaten Eisenbahnunternehmen im Güterverkehrsbereich hohe Zuwächse, die einerseits auf die Liberalisierung im Eisenbahnverkehr zurückzuführen sind und andererseits auch die boomende Wirtschaft der ersten drei Quartale widerspiegeln. Dadurch konnten die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen am Markt verstärkt auftreten und alternative Kunden ansprechen. Die Zuwächse im Jahr 2009 ergeben sich aus dem Erfolg eines einzelnen Unternehmens, das diese Zuwächse allerdings für 2010 nicht aufrecht erhalten kann.

Insgesamt spiegelten die Umsätze des Jahres 2010 allerdings die Wirtschaftserholung nach der Rezession des Jahres 2008 (letztes Quartal) und 2009 wider, wobei die Privatbahnen ihre Stärken auf dem Schienentransportmarkt sehr wohl ausspielen konnten.

Zusammenfassung der bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen bei den Privatbahnen

Insgesamt wurden demnach von den Privatbahnunternehmen im Jahr 2010 gemeinwirtschaftliche Leistungen im Gesamtumfang von **62.291.491 Euro** erbracht. Dabei war festzustellen, dass der Güterverkehrsbereich bei den Privatbahnunternehmen noch in sehr geringem Ausmaß von der Wirtschaftskrise bedroht war. Insbesondere die großen Privatbahnunternehmen konnten durch Verschiebungen im Angebot und effizientes Marketing neue Kundensegmente dazu gewinnen und damit Umsatzeinbrüche hintanhalten.

| | 2009 | 2010 |
|--|-------------------|-------------------|
| <i>Bestellung von Sozialtarifen (Anlage 1)</i> | 35.234.000 | 35.234.000 |
| <i>Leistungsbestellung und Qualitätsbonus (Anlage 2)</i> | 10.000.000 | 10.000.000 |
| Summe Personenverkehr | 45.234.000 | 45.234.000 |
| <i>Gefahrguttransporte (Anlage 3)</i> | 4.521.776 | 3.032.252 |
| <i>Kombinierter Verkehr</i> | 10.263.567 | 14.025.239 |
| Summe Güterverkehr | 14.785.343 | 17.057.491 |
| Summe | 60.019.343 | 62.291.491 |

Teil D – Zusammenfassung

Insgesamt wurden im Jahr 2010 seitens des bmvit die in der nachstehenden Tabelle angeführten Mittel zur Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen aufgewendet. Zum Vergleich sind die Werte für das Jahr 2009 angeführt.

| | 2009 | 2010 |
|-------------------------------|--------------------|--------------------|
| <i>ÖBB-Personenverkehr AG</i> | <i>547.000.000</i> | <i>567.995.869</i> |
| <i>Rail Cargo Austria AG</i> | <i>99.313.762</i> | <i>100.666.582</i> |
| <i>Privatbahnen</i> | <i>60.019.343</i> | <i>62.291.491</i> |
| Summe | 706.333.105 | 730.953.932 |