

Wir machen es möglich

Geschäftsbericht
2016

www.schig.com

Schienen-
infrastruktur -
Dienstleistungs-
gesellschaft
mbH

K1 – K6

Wir
machen es
möglich

K1 – K6

K1 – K6

K1

Kapitel 1:
Allgemeines

1.1	Vorwort des Bundesministers	006
1.2	SCHIG mbH in Zahlen Organigramm	008 009
1.3	Bericht des Aufsichtsrates	010
1.4	Mitglieder des Aufsichtsrates	012
1.5	Vorwort des Geschäftsführers	014
1.6	Der Geschäftsführer	016
1.7	Highlights	018
1.8	Corporate Governance Bericht	022
1.9	Risiko- und Chancenmanagement	030
1.10	Qualitätsmanagement	032
1.11	Beteiligungsmanagement: PPP-Projekte	034

K2

Kapitel 2:
Eisenbahninfrastruktur:
Beratung, Begleitung und Prüfung

2.1	Strategien der Eisenbahninfra- strukturentwicklung in Österreich	038
2.2	Benannte Stelle SCHIG mbH	046
2.3	Die SCHIG mbH als Ingenieurbüro (beratende Ingenieure) für Eisenbahn- infrastrukturtechnik	048
2.4	Die nichtamtlichen Sachver- ständigen im Seilbahnwesen	050
2.5	Infrastrukturkontrolle	052

K3

Kapitel 3:
Fördermanagement

3.1	Abwicklung des Beihilfen- programms für Schienengüter- verkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen	058
3.2	Förderprogramm ETCS – Level 2	062
3.3	Anschlussbahn- und Terminalförderung	064
3.4	Urbane Elektromobilität	066
3.5	Intelligente Verkehrssysteme IVS	068
3.6	Intermodale Schnittstelle Radverkehr (ISR)	070
3.7	Mikro-ÖV-Systeme im ländlichen Raum	072

K4

Kapitel 4:
Verkehrsfinanzierungskontrolle

4.1	Abwicklung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonen- verkehr im Auftrag des bmvit	076
-----	--	-----

K5

Kapitel 5:
Register

5.1	Infrastrukturregister im EU-Kontext	084
5.2	Optimierung der Sicherheit durch Auslagerung der Datenspeicherung für das Einstellungs- und Fahrer- laubnisregister an die Bundesrechen- zentrum GmbH	088
5.3	SOLAS	090

K6

Kapitel 6:
SCHIG mbH Jahresabschluss 2016

6.1	Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung 2016	094
6.2	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	098
6.3	Erläuterungen zur Bilanz	102
6.4	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	110
6.5	Sonstige Angaben	118
6.6	Lagebericht	122
6.7	Kapitalflussrechnung 2016	142
6.8	Bestätigungsvermerk	146
6.9	Berechnung der Kennzahlen	148

Glossar	150
Impressum	154

Mit Know-how, Leidenschaft
und Zukunftsorientierung
gestalten unsere Mitarbeiterinnen
und Mitarbeiter innovative
Lösungen für eine
nachhaltige Mobilität.

Ulrich Puz

Geschäftsführer der
SCHIG mbH

004

K1



Vorwort des Bundesministers

006



Mag. Jörg Leichtfried

Bundesminister
für Verkehr,
Innovation und Technologie

1.1

Vorwort des
Bundesministers

Sehr geehrte Damen
und Herren,

ein gut ausgebautes, leistungsfähiges Schienennetz, moderne Bahnhöfe und ein auf die Bedürfnisse der Bahnkundinnen und Bahnkunden abgestimmter Fahrplan sind unabdingbare Voraussetzungen für die Funktionsfähigkeit des Schienenverkehrs – nur so kann die Eisenbahn dem Anspruch Genüge tun, das Rückgrat eines umweltfreundlichen und nachhaltigen Verkehrsangebots zu bilden. Aus diesem Grund investiert das österreichische Verkehrsministerium bis zum Jahr 2022 über 16 Mrd. Euro in den Ausbau der österreichischen Schieneninfrastruktur – gleichzeitig wird dadurch der Standort Österreich mit einem zeitgemäßen Schienennetz aufgewertet und die österreichische Wirtschaft gestützt. Das sichert tausende Arbeitsplätze und Lehrstellen und sorgt für Planbarkeit der Unternehmen – in Zeiten wie diesen besonders wichtig. Durch rund 700 Mio. Euro jährlich an gemeinwirtschaftlichen Leistungen, also Bestellungen von Verkehrsmitteln durch den Bund, wird die Mobilität der Menschen sichergestellt. Die Bestellungen führen bei den Eisenbahnunternehmen zur Erneuerung des Fuhrparks, das stärkt die Wirtschaft und erhöht den Reisekomfort und die Sicherheit für die Fahrgäste. Durch 100 Mio. Euro Förderungen im Schienengüterverkehr werden Unternehmen dabei unterstützt, umweltfreundliche Transportwege zu nutzen.

Der sparsame Umgang und die zielgerichtete Verwendung der eingesetzten Steuermittel sind dabei oberste Prämisse sowohl bei der Planung und Errichtung des Schienennetzes als auch bei der Anschaffung des Rollmaterials.

Die SCHIG mbH unterstützt das bmvit dabei in vielfacher Hinsicht: Nachdem sich die SCHIG mbH durch viele Jahre hindurch als Kontrollinstrument bewährt hatte, hat sie zunehmend Aufgaben im Bereich der Infra-

strukturentwicklung und -planung übernommen und hilft durch ihre Mitwirkung, den Ausbau und die Erneuerung der Schieneninfrastruktur gezielt und bedarfsgerecht zu gestalten. Weitere wertvolle Dienste leistet die SCHIG mbH meinem Ressort durch die Betreuung des Förderprogramms für den Schienengüterverkehr sowie durch die reibungslose Abwicklung der Verkehrsdienstverträge mit den österreichischen Eisenbahnunternehmen.

Durch regelmäßige Kontrollen stellt die SCHIG mbH sicher, dass Sicherheit, Pünktlichkeit und Sauberkeit der Züge zur Zufriedenheit der Bahnkundinnen und Bahnkunden gewährleistet sind.

Mit der Abwicklung unterschiedlicher Förderprogramme wie beispielsweise „E-Mobilität für alle: Urbane Elektromobilität“ oder „EVIS. AT – Echtzeitinformation Straße Österreich“ trägt die SCHIG mbH dazu bei, umweltfreundliche Antriebsformen zu etablieren und damit die Treibhausgasemissionen zu begrenzen.

Bei der 20-Jahr-Feier der SCHIG mbH im Herbst 2016 konnte ich mich persönlich von dem Engagement und der Professionalität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter überzeugen und davon, dass sie den Leitspruch „SCHIG mbH – Mobilität verstehen“ zu Recht für sich in Anspruch nehmen.

Ich wünsche der Geschäftsführung und der gesamten SCHIG-Mannschaft alles Gute für das neue Geschäftsjahr und die bevorstehenden Aufgaben und Herausforderungen.

Mag. Jörg Leichtfried
Bundesminister für Verkehr, Innovation
und Technologie

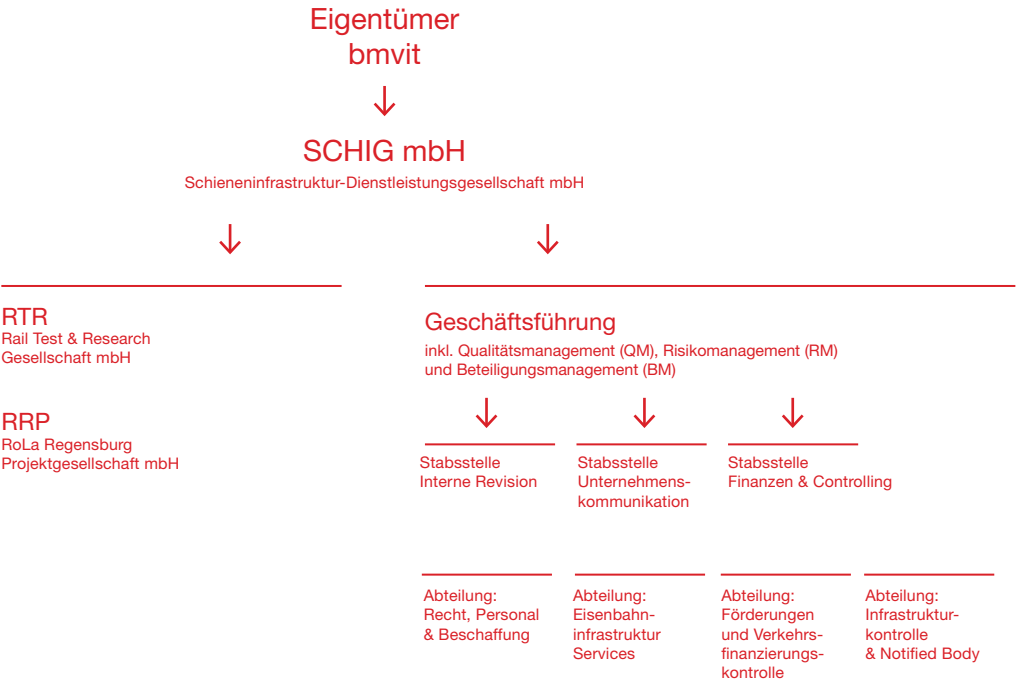
007

in Euro:

Bilanzsumme:	Anlagevermögen:	Verbindlichkeiten:	Ergebnis vor Steuern:
212,9 Mio.	6,1 Mio.	70,0 Mio.	0,1 Mio.
		davon kurzfristige:	EBIT:
	Eigenkapital:	67,7 Mio.	0,1 Mio.
	9,7 Mio.	davon langfristige:	
		2,3 Mio.	
		Umsatzerlöse:	
		7,6 Mio.	

MitarbeiterInnen
im Durchschnitt
2016:

70



Bericht des Aufsichtsrates

010



MR Mag. Roland Schuster, MBA

Vorsitzender
des Aufsichtsrates
der SCHIG mbH

Auf Basis der Bestimmungen des Gesetzes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung sowie aufgrund der speziellen gesetzlichen Normierungen für die „Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH“ (SCHIG mbH) hat der Aufsichtsrat auch im Jahr 2016 die Tätigkeit der Gesellschaft überwacht und an der Weiterentwicklung der Gesellschaft mitgewirkt.

Im Jahr 2016 wurde entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen in jedem Quartal eine Sitzung des Aufsichtsrates abgehalten.

Der Aufsichtsrat wurde durch die Geschäftsführung im Rahmen der Aufsichtsratssitzungen durch regelmäßige Berichte laufend über die Lage der Gesellschaft sowie über wichtige Fragen informiert. Neben den Sachthemen, die routinemäßig wiederkehrend im Aufsichtsrat berichtet und behandelt werden, wie beispielsweise der Geschäftsverlauf und Auftragsvergaben, sind unter anderem die Ausbildungsoffensive im Zusammenhang mit dem neuen Einstufungs- und Karriereprogramm, die Datensicherheit in der SCHIG mbH, das Compliance Management in der SCHIG mbH, die in der SCHIG mbH gebildete Gender- und Diversity- Arbeitsgruppe sowie die Ergebnisse der Befragung der SCHIG-MitarbeiterInnen zu erwähnen.

Die Geschäftsführung hat auch über das Risikomanagement der SCHIG mbH berichtet, in dessen Rahmen jährlich eine Neubetrachtung und Evaluierung aller Risiken und eine entsprechende Darstellung in der sogenannten Risk Map erfolgt.

Sowohl der Jahresabschluss 2015 als auch der Lagebericht wurden dem Aufsichtsrat im Jahr 2016 zeitgerecht zur Verfügung gestellt. Der Aufsichtsrat hat die zur Verfügung gestellten Dokumente mit den Wirtschaftsprüfern der Gesellschaft erörtert und geprüft, und es wurde kein Grund zur Beanstandung gefunden.

Auch im Jahr 2016 hat die SCHIG mbH dazu beigetragen, den sparsamen und zielgerichteten Einsatz der öffentlichen Mittel für die Errichtung und Erhaltung sowie den sparsamen Betrieb des österreichischen Schienennetzes sicherzustellen.

Ich möchte mich im Namen des gesamten Aufsichtsrates bei der Geschäftsführung und vor allem den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SCHIG mbH für das im Jahr 2016 gemeinsam Geleistete sehr herzlich bedanken. Meinen Kollegen im Aufsichtsrat danke ich für die gute Zusammenarbeit. Der Aufsichtsrat wird auch in Zukunft nach Kräften die positive Entwicklung des Unternehmens fördern, dabei jedoch gleichzeitig das notwendige Maß an konstruktiver Kontrolle walten lassen.

Wien, März 2017

A stylized, handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Schuster'.

MR Mag. Roland Schuster, MBA

011

Mitglieder des Aufsichtsrates

MR Mag. Roland Schuster, MBA

Vorsitzender
(Leiter der Abteilung II/Infra 1 –
Infrastrukturfinanzierung – ökonomische
Angelegenheiten der Eisenbahn im bmvit)

Mag. Stefan Rust

(Jarolim Flitsch Rechtsanwälte GmbH)

Patrycja Feichter

(Arbeitnehmervertreterin
und Betriebsratsvorsitzende)

Peter Calließ

(Arbeitnehmervertreter und
Betriebsrat)

Mag.^a Martina Lew-Schlapschy

(Arbeitnehmervertreterin und Betriebsrätin)

Sektionschefin Mag.^a Ursula Zechner

Stv. Vorsitzende
(Sektionsleitung IV – Verkehr im bmvit)

MR Mag. Bernhard Bauer

(Abteilung II/10 – Budget Wirtschaft,
Landwirtschaft, Verkehr und Infrastruktur
im BMF)

DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill

(Leiterin der Abteilung IVVS 2 – Technik und
Verkehrssicherheit im bmvit)

MR DI Dr. Thomas Spiegel

(Leiter der Abteilung II/Infra 2 –
Infrastrukturplanung im bmvit)

Vorwort des Geschäftsführers

014



DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Geschäftsführer der
SCHIG mbH

Menschenzentriert – Die SCHIG mbH als stabiler Partner

Das Jahr 2016 war einerseits geprägt von vielen Höhepunkten, andererseits von Veränderungen, bedingt durch mehrfache Änderungen in der Eigentümerversammlung, die in der SCHIG mbH die Anpassung verschiedenster Arbeitsprozesse der operativen Abteilungen erforderten.

Im Zuge all dieser Weiterentwicklungen und Veränderungen im Jahr 2016 konnte sich die SCHIG mbH sowohl bei Auftraggebern als auch bei Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als stabiler Partner etablieren. Als Dienstleistungsunternehmen sehen wir als Managementteam unsere Aufgabe darin, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern das bestmögliche Arbeitsumfeld zu schaffen, damit sich Kreativität, Leidenschaft und Kundenorientierung entfalten können. Neue Wege in der Zusammenarbeit zu suchen und gemeinsam zu finden – dieses Erfolgsrezept haben wir intern und extern mehrfach unter Beweis gestellt.

Dass diese Form der Arbeit höchste Zufriedenheit in der Zusammenarbeit mit der SCHIG mbH mit sich bringt, zeigt die im Dezember 2016 durchgeführte „Befragung zur Zufriedenheit mit der Leistungsqualität der SCHIG mbH 2016“ eindrucksvoll. In der Gesamtbeurteilung, dem Customer Satisfaction Index (CSI), konnte die SCHIG mbH den ausgezeichneten Wert von 83 Punkten erreichen. Dabei ist hervorzuheben, dass eine deutlich messbare Steigerung des CSI in den vergangenen Jahren erzielt werden konnte (Vergleichswerte 2012: 74, 2014: 79 Punkte) und damit der erfolgreiche Weg der SCHIG mbH der letzten Jahre messbar dokumentiert ist.

Ich darf mich an dieser Stelle noch einmal herzlich bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bedanken, dass sie diesen Weg in den letzten Jahren gemeinsam mit mir gegangen sind!

Im Rahmen der 20-Jahr-Feier der SCHIG mbH, die im Jahr 2016 und sicherlich auch in der Geschichte der SCHIG mbH einen Höhepunkt darstellte, konnte außerdem das Ende des erfolgreichen Entwicklungsprozesses der neuen „Marke SCHIG“ mit der offiziellen Präsentation des neugestalteten Logos „SCHIG – Mobilität verstehen“ gefeiert werden. Bei der Erarbeitung der Markenpersönlichkeit wurde unter anderem der Wert „menschenzentriert“ definiert, der aus meiner Sicht zu den wichtigsten Stärken der SCHIG mbH zählt und daher besonders hervorzuheben ist.

Im Design des vorliegenden Geschäftsberichts wurde ebenfalls eine behutsame Weiterentwicklung vorgenommen: unserem Arbeitsstil entsprechend, auch hier einerseits auf Kontinuität setzend, jedoch trotzdem Neues ausprobierend.

Abschließend danke ich den Mitgliedern des Aufsichtsrates, dem Betriebsrat und der Eigentümerversammlung für ihre Unterstützung und wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen des Berichts!

015

Der Geschäftsführer

016



DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Geschäftsführer der
SCHIG mbH

DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Nach Beendigung der Höheren Technischen Lehranstalt für Elektrotechnik und nach erfolgreichem Abschluss des Studiums der Kulturtechnik und Wasserwirtschaft an der Universität für Bodenkultur (BOKU) startete Ulrich Puz 2004 seine berufliche Laufbahn als Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Department für Bautechnik und Naturgefahren (ebenfalls BOKU). Anschließend wechselte er in das Ingenieurbüro iC consulenten ZT GmbH. Ab 2008 war er bei der Asfinag als Revisor u. a. für die Beratung bei Planungs- und Bauprojekten tätig. Im Mai 2010 wurde Puz zum Geschäftsführer der SCHIG mbH bestellt, die er seit 2011 als Alleingeschäftsführer leitet. Im Mai 2015 erfolgte seine Wiederbestellung.

Puz verfasste seine Doktorarbeit zum Thema „Sicherheitssysteme für Tunnel unter Brand – Sicherheitssysteme und Betonverhalten unter Temperaturbeanspruchung bei Tunnelanlagen“, ist Ingenieurkonsulent für KTW (rB) und erwarb 2013 den Executive MBA mit der Masterthesis „Die Liberalisierung des europäischen Eisenbahnsektors und die Auswirkungen auf die Finanzierung des Kernnetzbetreibers in Österreich“ an der Wirtschaftsuniversität Wien.

017

Highlights

Befragung SCHIG-Leistungs- qualität

Ergebnisse zur Befragung der Leistungs- qualität wurden wieder übertroffen

Die SCHIG mbH hat im Herbst 2016 zum dritten Mal eine Online-Befragung zu ihrer Leistungsqualität in Auftrag gegeben. Auftragnehmer war wie in den Jahren 2014 und 2012 das Institut für Empirische Sozialforschung GmbH (IFES), das die Kundenumfrage zwischen 7. und 28. Oktober 2016 durchführte.

Bei dieser Befragung wurden die „Kunden“ erstmals in vier Kategorien hinterlegt, um eine noch detailliertere Auswertung zu erhalten.

- **Kunde:** Kunden der Benannten Stelle und der Zuweisungsstelle, Antragsteller der Fahrerlaubnis und des Einstellungsregisters sowie Eigentümervertreter und Schwester-gesellschaften (bmvit, bmf, SCG, VOR)
- **Vertragspartner:** Vertreter der Unternehmen, die von der SCHIG mbH mit der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Schienenperso-nenverkehrsleistungen beauftragt wurden (VDV-Partner der SCHIG mbH)
- **Fördernehmer:** Vertreter von Unternehmen, für die die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle von Förderverträgen tätig ist
- **Operativ Ausführender:** eine Organisa-tionseinheit (Projektleitung, Geschäftsbe-reichsleitung oder dergleichen), die durch die SCHIG mbH beraten, geprüft oder begleitet wird

Insgesamt wurden 357 Kunden (2014: 320 Kunden) der SCHIG mbH kontaktiert. Der Rücklauf betrug 152 Rückmeldungen (2014: 118 Rückmeldungen), das entspricht 45 % Rücklauf (2014: 38 %). Dieser Rücklauf war im Vergleich zu anderen Untersuchungen sehr hoch, wodurch eine sehr hohe Ver-lässlichkeit und Genauigkeit der Ergebnis-se erreicht werden konnte, selbst wenn in Untergruppen nur eine sehr geringe Fallzahl erzielt wurde. Üblicherweise bewegt sich der Rücklauf zwischen 18 und 22 % bzw. in kleineren, spezielleren Grundgesamtheiten zwischen 25 und 30 %.

Ergebnisse

Der Kundenzufriedenheitsindex der SCHIG mbH erreicht aktuell 83 Punkte (dieser Customer Satisfaction Index (CSI) ist eine vom IFES errechnete Kennzahl für Image plus Leistungen plus Kundenorientierung). Er fiel im Vergleich zu 2014 um vier Indexpunkte höher aus und stieg somit das zweite Mal in Folge, was nicht nur eine sehr gute Gesamtbeurteilung aus Kundensicht bedeutet, sondern auch eine Steigerung der Zufriedenheit auf bereits hohem Niveau darstellt.

Das Gesamtimage der SCHIG mbH wurde von mehr als zwei Dritteln der Befragten sehr positiv bewertet (72 %). Weitere 22 % urteilten eher positiv, 3 % hatten einen mäßigen und nur 2 % einen dezidiert negativen Eindruck. In Summe ergibt dies 2016 einen Benchmark-Wert von 81, was einem ausgezeichneten Image gleichkommt. Im Vergleich zu den Mitbewerbern erreicht die SCHIG mbH aktuell den höchsten Wert und konnte damit ihre Pole-Position beibehalten (voestalpine: 79, ÖBB: 71, Asfinag: 62).

Die Zufriedenheit mit den Dienstleistungen der SCHIG mbH lag zu Beginn der Befragung bei 83 Punkten, über der Schwelle zur Auszeichnung, womit eine sichtbare Steigerung seit 2012 verzeichnet wurde (2014: 80, 2012: 76 Punkte). 42 % der Befragten vergaben die Bestnote, weitere 39 % die zweitbeste Note. Ziemlich oder eher unzufrieden zeigten sich lediglich 6 %. Am zufriedensten waren die Befragten der Kategorie „Kunde“ und „Fördernehmer, Antragsteller“ (je 86 Punkte), am unzufriedensten die Vertragspartner (66 Punkte) und die „operativ Ausführenden“ (75 Punkte).

Die Leistungsbeurteilung zum Ende der Befragung fiel sogar noch knapp positiver aus (85 Punkte), was hauptsächlich am Zuwachs der Kategorie der recht Zufriedenen auf Kosten der mäßig Zufriedenen lag. In allen Kategorien außer jener der „Kunden“ (bei denen sie gleich hoch bleibt) war die Zufriedenheitsbewertung am Ende der Befragung etwas höher, und in der Kategorie der vergleichsweise nur mäßig zufriedenen Vertragspartner stieg sie von 66 auf immerhin 71 Punkte.

Ebenfalls diesjährig im ausgezeichneten Bereich zeigt sich die Benotung der Kundenorientierung, die einen Benchmark-Wert von 84 erreicht (2014: 77, 2012: 74). Im Vergleich zu 2014 erhält die Kundenorientierung aktuell häufiger die Bestnote (41 % vs. vormals 36 %). Auch die nächstniedrigere Zufriedenheitskategorie hat von 31 % auf 39 % deutlich zugenommen. Gesunken ist zudem der Anteil der dezidierten Kritiker (2016: 5 % vs. 2014: 8 %). Auch hier sind die Befragten der Kategorien „Kunde“ und „Fördernehmer, Antragsteller“ mit je 86 bzw. 88 Punkten zufriedener als die „Vertragspartner“ (69 Punkte) bzw. die „operativ Ausführenden“ (72 Punkte). Bei den Ergebnissen der Kundenorientierung zeigt sich überdies auch, dass die Maßnahmen, die im Jahr 2015 beim Schwerpunkt „Kundenorientierung“ gesetzt wurden, wirksam waren.

Folgende Stellen liegen im ausgezeichneten Bereich von mehr als 80 Indexpunkten: IVS/ Telematik, Sachverständigenleistungen im Seilbahnwesen, Prüfung Effizienzsteigerungsprogramm, Anschlussbahn/Terminalförderung, Intermodale Schnittstellen Radverkehr, Mikro-ÖV-Systeme, E-Mobilität, Umrüstung von Schienenfahrzeugen auf ETCS – L2, Einstellungsregister, Fahrerlaubnisregister und TEN-Prüfungen. Im mäßigen bis kritischen Bereich finden sich gar keine Stellen mehr.

Entwicklungsziele

Nach den bereits sehr guten Ergebnissen von 2012 (74 Indexpunkte) und 2014 (79 Indexpunkte) konnte 2016 nun das Ziel von mehr als 80 Punkten mit insgesamt 83 Indexpunkten erreicht werden. Der Index befindet sich damit weiter auf einem sehr hohen Niveau und liegt auch im Vergleich zu anderen Unternehmen im oberen Bereich der üblicherweise gemessenen Werte. Da die 80-Punkte-Schwelle überschritten werden konnte, ist das primäre Ziel eine Stabilisierung des Index auf diesem Niveau. Auch in den einzelnen Stellen ist eine fast durchwegs positive Entwicklung gegenüber 2014 festzustellen.

Kooperation mit der FH St. Pölten

Die im Oktober 2015 zwischen der FH St. Pölten, Studiengang „Bahntechnologie & Mobilität“, und der SCHIG mbH abgeschlossene Kooperation geht nun bereits in das zweite Jahr. Im Zuge dieser Kooperation werden sowohl im Bachelorstudium als auch im darauffolgenden Masterstudium Lehrveranstaltungen der Spezialisierung „Management von Bahnsystemen“ von Lektorinnen und Lektoren der SCHIG mbH betreut. Die Spezialisierung „Management von Bahnsystemen“ spricht jene Studierenden an, die beruflich nicht unmittelbar mit Bau und Betrieb von Infrastrukturen (Strecke, Signalsystem, Stromversorgung etc.) zu tun haben, sondern in anderen Geschäftsmodellen tätig sein möchten, wie in Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verkehrsverbünden, Ämtern der Landesregierungen und sonstigen Verwaltungsbehörden (z. B. Schienen-Control GmbH usw.). Auch in diesen Bereichen sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erforderlich, die ein tieferes Systemverständnis sowohl für Technik als auch für Rechts- und Kundenbeziehungen, Organisationsmodelle und Verkehrspolitik haben sollten.

Seit Beginn der Kooperation im Oktober 2015 wurden von Lektorinnen und Lektoren der SCHIG mbH bis Jahresende 2016 vier Lehrveranstaltungen mit insgesamt 90 Lehreinheiten abgehalten. Diese Lehrveranstaltungen wurden von 50 Studierenden absolviert. Die inhaltlichen Schwerpunkte dieser Lehrveranstaltungen betrafen die Organisations-, Behörden- und Finanzierungsstrukturen des Eisenbahnwesens sowie einige Spezialkapitel des internationalen Eisenbahntransportrechts.

In den Sommermonaten des Jahres 2016 konnten zwei Studierende ein Praktikum bei der SCHIG mbH absolvieren und dadurch den für einen weiteren Fortgang des Studiengangs „Bahntechnologie & Mobilität“ erforderlichen berufspraktischen Nachweis erbringen.

Mit der Gestaltung dieser Lehrveranstaltungen können die Lektorinnen und Lektoren der SCHIG mbH zukünftigen „Managern von Bahnsystemen“ ein für ihre zukünftige Tätigkeit notwendiges Wissen vermitteln und tragen so einen wesentlichen Teil zur Weiterentwicklung eines wirtschaftlichen und effizienten Einsatzes des „Systems Eisenbahn“ bei.

Corporate Governance Bericht der SCHIG mbH für das Geschäftsjahr 2016 unter Berücksichtigung der Aspekte der Tochter- unternehmen Rail Test & Research GmbH und RoLa Regensburg Projekt- gesellschaft mbH

022

Rechtsgrundlagen des Corporate Governance Berichtes

Die Geschäftsleitung der SCHIG mbH hat jährlich über die Corporate Governance des Unternehmens zu berichten und diesen Bericht gemeinsam mit dem Jahresabschluss dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorzulegen (B-PCGK, Pkt. 12.1.1.). Aus Gründen der Transparenz, Übersichtlichkeit und Wirtschaftlichkeit hat die SCHIG mbH beschlossen, für die SCHIG, die RTR und die RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH einen gemeinsamen Bericht zu erstellen und zu veröffentlichen.

Der Public Corporate Governance Kodex (B-PCGK) wurde am 30.10.2012 von der Bundesregierung beschlossen. Er basiert auf den OECD-Grundsätzen der Corporate Governance öffentlicher Unternehmen sowie den Regeln des Österreichischen Corporate Governance Codex für die Privatwirtschaft und vergleichbaren Governance-Regelungen in Deutschland und der Schweiz. Der B-PCGK legt Maßnahmen speziell für die Corporate Governance staatseigener und staatsnaher Unternehmen fest und ist aus diesem Grund auch von der SCHIG mbH anzuwenden. Rechtlich stellen die Regelungen des Kodex eine Selbstbindung des Bundes dar, deren Beachtung den Organen des Bundes bei der Wahrnehmung von Anteilseigner- und Überwachungsfunktionen obliegt (B-PCGK, Pkt. 1.).

Der B-PCGK enthält zwingende Regelungen (L) und Empfehlungen (C) (B-PCGK, Pkt. 5.1.).

Der B-PCGK ist unter <http://www.bka.gv.at> öffentlich abrufbar.

Dieser Corporate Governance Bericht ist unter <http://www.schig.com/ueber-die-schig-mbh/compliance/> öffentlich abrufbar.

Bekanntnis zu den Bestimmungen des B-PCGK

Die SCHIG mbH ist ein Unternehmen des Bundes. Alleingesellschafter der SCHIG mbH ist die Republik Österreich. Die Eigentümervertretung gemäß § 4 SCHIG (Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 201/1996 idF BGBl. I Nr. 111/2010) ist dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vorbehalten. Die RTR ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der SCHIG mbH. Die SCHIG mbH und die RTR bekennen sich daher zu den Bestimmungen des B-PCGK.

Die zweite 100%ige Tochtergesellschaft der SCHIG mbH ist die RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH („RRP“), die ihren Sitz in Deutschland hat. Die Bestimmungen des B-PCGK werden sinngemäß angewendet.

Die Beachtung des B-PCGK ist in den Regelwerken des Unternehmens sichergestellt (BPCGK, Pkt. 6.1.). Die Geschäftsleitung der SCHIG mbH sowie das Überwachungsorgan erklären daher die Einhaltung der Bestimmungen des B-PCGK. Abweichungen zu Regelungen des Kodex sind in diesem Bericht dargestellt.

023

Zusammensetzung und Arbeitsweise
der Geschäftsleitung

DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Geburtsjahr: 1976

Datum Erstbestellung:
SCHIG mbH: 01.05.2010
RTR: 03.05.2010

Ende laufende Funktionsperiode
SCHIG mbH: 30.04.2020
RTR: Keine Befristung

DI Dr. Ulrich Puz, MBA übte im Jahr 2016 keine Funktion in einem Überwachungsorgan anderer Unternehmen aus oder hatte vergleichbare Funktionen inne.

Es besteht aufgrund der Alleingeschäftsführung derzeit keine Ressortverteilung. Der Geschäftsführer berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig über die finanzielle, strategische und personelle Entwicklung des Unternehmens. Über die RTR berichtet der Geschäftsführer dem Aufsichtsrat, wenn die Entwicklung die SCHIG mbH betrifft. Details zu den Berichts- und Genehmigungspflichten legt die Geschäftsordnung der Geschäftsführung (Stand 20.05.2015) fest.

Zusammensetzung des
Aufsichtsrates

Die SCHIG mbH hat satzungsgemäß einen Aufsichtsrat zu bestellen. Gemäß VII. der Erklärung über die Errichtung der Gesellschaft hat der Aufsichtsrat der SCHIG mbH aus mindestens fünf von der Generalversammlung (Republik Österreich vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie) zu bestellenden Mitgliedern zu bestehen.

Der Aufsichtsrat der SCHIG mbH setzte sich im Jahr 2016 wie folgt zusammen:

Kapitalvertreter

MR Mag. Roland Schuster, MBA

Vorsitzender

Geburtsjahr: 1968
Datum Erstbestellung: 30.08.2010

SC Mag. Ursula Zechner

Stellvertretende Vorsitzende

Geburtsjahr: 1968
Datum Erstbestellung: 24.08.2011

MR Mag. Bernhard Bauer

Geburtsjahr: 1968
Datum Erstbestellung: 23.10.2003

DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill

Geburtsjahr: 1973
Datum Erstbestellung: 12.11.2013

MR DI Dr. Thomas Spiegel

Geburtsjahr: 1961
Datum Erstbestellung: 18.08.2014

Mag. Stefan Rust

Geburtsjahr: 1980
Datum Erstbestellung: 19.08.2015

Arbeitnehmervertreter

Peter Calließ

Geburtsjahr: 1973
Datum Erstbestellung: 25.11.1999

Patrycja Feichter

Geburtsjahr: 1976
Datum Erstbestellung: 06.02.2007

Mag. Martina Lew-Schlapschy

Geburtsjahr: 1971
Datum Erstbestellung: 26.01.2011

Die Funktionsperiode der Mitglieder des Aufsichtsrates endet 2020 mit der Feststellung des Jahresabschlusses 2019 sowie mit der Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrates.

Verträge mit Mitgliedern des Aufsichtsrates

Weder die SCHIG mbH noch eine ihrer Tochtergesellschaften hat Verträge mit einem der Aufsichtsratsmitglieder geschlossen.

Vergütungen von Geschäftsleitung und Aufsichtsrat

Geschäftsführer
DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Fixe Bezüge:
EUR 122.999,94

Erfolgsabhängige Bezüge:
EUR 16.605,00

Sachbezüge:
EUR 7.499,52

Die Vergütungen der Aufsichtsräte für das Jahr 2016 betrugen:

Vergütung Vorsitzende/-r:
EUR 4.000,00

Vergütung stellvertretende/-r Vorsitzende/-r:
EUR 3.000,00

Vergütung Mitglied:
EUR 2.000,00

Sitzungsgeld:
EUR 500,00
pro Sitzung und Mitglied

Für das Jahr 2016 werden seitens der SCHIG mbH Vergütungen und Sitzungsgelder iHv EUR 30.500,00 an den AR ausbezahlt.

Soweit die Mitglieder des AR Beamte sind, sind deren Vergütungen auf das Konto des BMF zu überweisen.

Die Arbeitnehmervertreter erhalten weder eine Vergütung noch ein Sitzungsgeld.

Die RTR und die RRP haben keinen Aufsichtsrat.

Genderaspekte

Der Alleingeschäftsführer der SCHIG mbH ist männlich.

Der Frauenanteil im Aufsichtsrat der SCHIG mbH liegt bei 33,33 % (B-PCGK Pkt. 11.2.1.2.).

Per 31.12.2016 waren 66 Personen (inkl. Geschäftsführer und 3 Mitarbeiterinnen in Karenz) in der SCHIG mbH beschäftigt. Das Personal setzte sich aus 30 Frauen und 36 Männern zusammen, das entspricht einem Frauenanteil von 45,45 %.

Die SCHIG mbH setzt folgende Maßnahmen zur Frauenförderung und zum Thema Gender & Diversity:

- Frauen in leitenden Funktionen (Prokuristin)
- Bei der Jobbesetzung wird Frauen mit gleicher Ausbildung und Kompetenz der Vorzug gegeben
- Flexible Gestaltung von Arbeitszeiteinbarungen für Eltern
- Kinderbetreuungsgutscheine
- Generationen- und Wissensmanagement zur Abstimmung von unterschiedlichen Arbeitsweisen von älteren und jüngeren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern
- Leitlinien und Workshop zur Gender- und Diversitypolitik

Begründungen zu den Abweichungen vom B-PCGK

Die SCHIG mbH weicht bei den in der Folge genannten Regelungen von den Bestimmungen des B-PCGK ab und begründet dies wie folgt:

- a) *Haftpflichtversicherung für Geschäftsleitung und Überwachungsorgan (B-PCGK, Pkt. 8.3.3.)*

Der B-PCGK sieht vor, dass eine Haftpflichtversicherung, die für die Geschäftsleitung und/oder das Überwachungsorgan gegen Risiken aus dessen beruflicher Tätigkeit abgeschlossen wird, nicht für grobe Fahrlässigkeit und Vorsatz abgeschlossen werden darf und dass ein Selbstbehalt von 10 % des Schadens bis zur Höhe des Eineinhalbfachen der jährlichen Vergütung vorgesehen werden soll. Die leitenden Organe der SCHIG mbH (Geschäftsführer, Aufsichtsräte und Prokuristen) sowie der Tochtergesellschaften (Geschäftsführer und Prokuristen) waren im Geschäftsjahr 2016 im Rahmen einer Directors-&Officers-Versicherung (D&O-Versicherung) haftpflichtversichert. Die Kosten für die Versicherung trägt das Unternehmen. Vorsätzliche Handlungen sind von der Versicherung nicht gedeckt, jedoch sowohl grobe als auch leichte Fahrlässigkeit. Es besteht auch kein Selbstbehalt. Die Versicherung wurde bereits 2011 (Versicherungsbeginn 01.01.2012) abgeschlossen. Eine Einschränkung des Versicherungsschutzes würde zu keiner Verbilligung des Tarifs führen.

- b) *Vier-Augen-Prinzip (B-PCGK, Pkt. 9.2.1.)*
Derzeit ist ein Alleingeschäftsführer bestellt. Die Erklärung über die Errichtung der Gesellschaft (Pkt. VII.) sieht vor, dass die SCHIG mbH einen, zwei oder drei Geschäftsführer hat, denen die Geschäftsführung und Vertretung der Gesellschaft obliegt. Die unternehmensinterne Unterschriftenordnung (Pkt. 9.3.) sieht vor, dass Verträge mit einem Geldwert von über EUR 3.000,-, die durch die Geschäftsführung bzw. zwei Gesamtprokuristen zu unterzeichnen sind, zuvor an die Abteilung Recht, Personal & Beschaffung zur rechtlichen Prüfung vorzulegen sind.

Diese Regelung gilt sinngemäß auch für die Tochtergesellschaften.

Risikomanagement

Zum Zwecke des kontrollierten und bewussten Umgangs mit Risiken und Chancen wurde in der SCHIG mbH ein unternehmensweites integriertes Risiko- und Chancenmanagementsystem implementiert und im Qualitätsmanagementsystem ADONIS hinterlegt. Alle identifizierten Risiken werden dabei anhand der fortgeschriebenen Bewertungen oder aufgrund von Erfahrungswerten laufend einer qualitativen und quantitativen Beurteilung unterzogen, vor allem hinsichtlich möglicher Schadensausmaße, Eintrittswahrscheinlichkeiten und zu ergreifender Maßnahmen. Das Risikomanagement umfasst auch Risiken, die sich aus den Beteiligungen an RTR und RRP ergeben können.

Abschlussprüfung

Die Prüfung des Jahresabschlusses der SCHIG mbH und der RTR jeweils zum 31.12.2016 erfolgt durch die BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft („BDO“), Kohlmarkt 8–10, 1010 Wien. Für die Geschäftsjahre 2017 bis 2021 wird ein anderes Unternehmen die Jahresabschlussprüfung durchführen. Das für die Neubeauftragung erforderliche Vergabeverfahren (Direktvergabe mit Bekanntmachung) ist bis dato noch nicht abgeschlossen.

Wien, am 09.05.2017



DI Dr. Ulrich Puz, MBA
(Geschäftsführer)



MR Mag. Roland Schuster, MBA
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Risiko- und Chancenmanagement

030

Durch Implementierung des unternehmensweiten integrierten Risikomanagementsystems in der SCHIG mbH im Jahr 2012 wurde die Basis für einen kontrollierten und bewussten Umgang mit Risiken gelegt. Grundsätzlich ist die SCHIG mbH als Bundestochter ein risikoaverses Unternehmen, keines der Risiken stellt eine Bestandsgefährdung dar.

Neben der Identifizierung respektive Evaluierung und monetären Bewertung von Risiken, der Entwicklung von Strategien für diese Risiken sowie der Überprüfung dieser Strategien auf ihre Wirksamkeit hin wurde im vergangenen Berichtszeitraum verstärktes Augenmerk auf das Erkennen und Analysieren von Chancen gelegt. So wurde ein Konzept umgesetzt, mit dessen Hilfe die systematische Erfassung und Behandlung von Chancen ermöglicht wird. Der Output dieses, vom Risiko- und Chancenmanagement begleiteten Prozesses ist eine Sammlung und Einordnung von Chancen, die in einzelnen Chancenmatrizen dargestellt werden. Die genaue Bewertung und eventuelle Umsetzung dieser identifizierten Chancen obliegt den operativen Organisationseinheiten der SCHIG mbH im Rahmen ihrer Abteilungsstrategien.

Obgleich die Chancen klarerweise Schnittstellen zu den Risiken aufweisen, wurde das Chancenmanagement in der SCHIG mbH nicht unmittelbar in das bestehende – und laufend evaluierte – Risikomanagementsystem integriert, sondern orientiert sich am Strategieprozess des Unternehmens.

Das Risiko- und Chancenmanagement als koordinierende und beratende Stelle ist somit ein zentrales Instrument zur Unterstützung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und des Managements der SCHIG mbH. Der Aufsichtsrat erhält regelmäßig einen Überblick über die Prozesse der Analyse, Koordinierung und Überwachung der Risiken und Chancen.

Wie schon bei den Prüfungen durch die Interne Revision und die Wirtschaftsprüfungskanzlei im Zusammenhang mit der Regel 14.3.8.5 des Public Corporate Governance Kodex zuvor wurde auch im Bericht des Rechnungshofes über die Prüfung der SCHIG mbH (Bericht BUND 2015/15) die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems bestätigt, es konnten aber auch Anregungen zur Weiterentwicklung und Verbesserung des Systems aufgezeigt werden, die im folgenden Risikomanagementzyklus aufgegriffen und bearbeitet wurden.

Auch die Optimierung der Schnittstellen zum Qualitätsmanagementsystem und zum Internen Kontrollsystem des Unternehmens wurde im vergangenen Jahr weiter vorangetrieben und die Stärkung des Risiko-, aber auch des Chancenbewusstseins in der SCHIG mbH generell in den Fokus gerückt.

031

Qualitätsmanagement

Die SCHIG mbH hat im Jahr 2008 ein umfassendes Qualitätsmanagement nach ÖNORM EN ISO 9001 aufgebaut und garantiert dadurch Qualität nach internationalen Standards.

Der Nutzen des Qualitätsmanagementsystems liegt vor allem darin, den Kunden und dem Eigentümer der SCHIG mbH hervorragende Dienstleistungen zu bieten und die Qualität der Arbeit ständig zu verbessern. Durch die laufende Optimierung der Prozesse wird eine professionelle Arbeits- und Auftragsabwicklung gewährleistet.

Um den Erfolg der gesetzten Ziele zu messen, hat die SCHIG mbH auch ein umfassendes Kennzahlensystem implementiert. Basierend auf der Zertifizierung nach ÖNORM EN ISO 9001, hat die SCHIG mbH ebenfalls die Anforderungen der ISO/IEC 17020 umgesetzt und wurde in der Folge vom seinerzeitigen Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend als Inspektionsstelle akkreditiert und als Benannte Stelle notifiziert.

Beteiligungs- management: PPP-Projekte

Aus historischen Gründen sind derzeit noch zwei Public-Private-Partnership-Projekte (PPP-Projekte), für die seinerzeit die beiden Tochtergesellschaften (Rail Test & Research Gesellschaft mbH – RTR und RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH – RRP) gegründet worden waren, in der SCHIG mbH angesiedelt:

Mit dem Klima-Wind-Kanal in Wien ist die weltweit einzige derartige Anlage für Schienenfahrzeuge in Betrieb, in der Tests an Schienenfahrzeugen, aber auch an anderen Testobjekten wie z. B. Straßenfahrzeugen sowie Komponenten der Luftfahrtindustrie unter extremen klimatischen und aerodynamischen Bedingungen durchgeführt werden können. Die SCHIG mbH hat dieses Vorhaben im Auftrag des bmvit finanziert und realisiert. Nach Fertigstellung wurde der neue Klima-Wind-Kanal für 35 Jahre an die internationale Betreibergesellschaft Rail Tec Arsenal (RTA) vermietet und am 30. Dezember 2002 zum Betrieb übergeben.

Aufgrund seiner Vielseitigkeit und einer damit verbundenen optimalen Auslastung verzeichnete der Klima-Wind-Kanal im Berichtsjahr 2016 sein bestes Betriebsergebnis seit Bestehen.

Die Realisierung des RoLa-Standorts Regensburg war für die SCHIG mbH das erste grenzüberschreitende PPP-Vorhaben dieser Art. Infrastrukturbetreiber des RoLa-Terminals ist die Bayernhafen GmbH, die in dieser Funktion ihre Geschäftstätigkeit erweitert hat. Die aktuelle RoLa-Relation führt von Regensburg nach Trento und retour.

Damit Menschen ihre Arbeits- und Freizeitwege flexibel, leistbar und nachhaltig zurücklegen können, bedarf es einer leistungsfähigen, funktionierenden Verkehrsinfrastruktur.

Andreas Szukits

Infrastrukturkontrolle
& Notified Body

K2



Strategien der Eisenbahn- infrastrukturentwicklung in Österreich

Eine leistungsfähige, funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung für die Lebens- und Standortqualität eines Landes. Dieser Bericht bezieht sich ausschließlich auf die Eisenbahninfrastruktur, die neben dem Straßennetz, der Schifffahrt und der Luftfahrt einen wichtigen Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur bildet. Für das Angebot an Verkehrsinfrastruktur zeichnet das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) verantwortlich, das die Zielsetzungen für die Eisenbahninfrastrukturentwicklung (IE) in der verkehrspolitischen Leitstrategie über den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (inkl. sozialpolitischer Zielsetzungen) sowie im Zielnetz 2025+ festgelegt hat.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen einerseits die Einordnung der genannten Leitstrategie in die Eisenbahninfrastrukturplanung und -finanzierung in Österreich, andererseits die daraus resultierenden Maßnahmen und Ziele:

EISENBAHNINFRASTRUKTURPLANUNG UND -FINANZIERUNG IN ÖSTERREICH				
Ziele und strategische Vorgaben	→	Gesamtverkehrsplan	Leitstrategie	europäische Vorgaben
Planungsgrundlagen	→	Verkehrsprognosen	Wirtschaftliche Erfordernisse	Abstimmung mit Nachbarstaaten und Gebietskörperschaften
ÖBB-INFRASTRUKTUR AG			ANDERE INFRASTRUKTURBETREIBER	
Langfristplanung	→	Zielnetz 2015+ und Fortschreibungen	Zielnetze / Infrastruktur-Entwicklungskonzepte	
Mittelfristplanung	→	Rahmenplan	MIP – Mittelfristige Investitionsprogramme	
Finanzierungsplanung	→	Zuschussverträge	Übereinkommen zu MIP	

ZIELE UND MASSNAHMEN DER LEITSTRATEGIE EISENBAHNINFRASTRUKTUR		
Ziele		
MARKTPosition SCHIENE STÄRKEN	FINANZIELLE MITTEL EFFIZIENT NÜTZEN	NEGATIVE AUSWIRKUNGEN VERMINDERN
Maßnahmen		
PERSONENVERKEHR	GÜTERVERKEHR	ALLGEMEINE MASSNAHMEN
Reisezeiten vermindern – Integrierten Taktfahrplan (ITF) ermöglichen	Ausreichend Kapazitäten und einheitliche Infrastruktur-Parameter gewährleisten	Investitionen für Kapazität & ITF priorisieren
Schnittstelle Verkehrsstation verbessern – Intermodalität & Barrierefreiheit	Interoperabilität herstellen	Wirtschaftlichkeit der Infrastrukturbetreiber stärken
Versorgung mit mobiler & digitaler Kommunikation sicherstellen	Intermodale Schnittstellen optimieren	Nachhaltige Erhaltungsstrategie
		Sicherheit weiterentwickeln
		Lärmschutz gewährleisten
		Treibhausgase reduzieren

Abbildung 1: Eisenbahninfrastrukturplanung und -finanzierung in Österreich¹
Abbildung 2: Ziele und Maßnahmen der Leitstrategie Eisenbahninfrastruktur¹

Wesentliche Grundlage für die IE bildet das aus der Leitstrategie abgeleitete, publizierte Zielnetz 2025+.

Wesentliche Inhalte sind:

- Stärkung der Marktposition u. a. durch Erhöhung der Streckenkapazitäten, Fahrzeitreduktion und Anhebung der Streckengeschwindigkeit
- Stärkung der Wirtschaftlichkeit u. a. durch Umsetzung der Betriebsführungsstrategie inkl. Zuglaufcheckpoints und Warnsysteme, Errichtung eines Fernbedienbetriebes auf ausgewählten Strecken
- Weiterentwicklung der Sicherheit u. a. durch Implementierung des Zugbeeinflussungssystems ETCS auf ausgewählten Teilen des Gesamtnetzes, Einführung der Funktechnologie GSM-R, Erhöhung der Tunnelsicherheit, Lärmschutz
- Maßnahmenempfehlungen, die zur Effizienzsteigerung führen, wie beispielsweise Streckenklassenanhebungen oder die Elektrifizierung ausgewählter Strecken

Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur hat das bmvit der SCHIG mbH zahlreiche Aufgaben übertragen, die der Errichtung, dem Betrieb, der Nutzung sowie der Verwertung von Schieneninfrastruktur dienen. Ergänzend dazu, obliegt der SCHIG mbH im Rahmen der Mittelverwendungskontrolle - Infrastrukturentwicklungen (MVK IE) auch die kritische Begleitung und Begutachtung des Infrastrukturentwicklungsprozesses der ÖBB-Infrastruktur AG. Dies ermöglicht eine zweckmäßige und zeitgerechte Einbindung in die Abstimmungs- und Entscheidungsphasen. Genannte MVK-IE wird innerhalb des Unternehmens in der Abteilung Infrastrukturkontrolle & Notified Body (IKN) von den MitarbeiterInnen des Teams „strategische Infrastrukturprüfung“ durchgeführt.

In der nachfolgenden Abbildung werden wesentliche Einflussgrößen bzw. -parameter für die Infrastrukturentwicklung dargestellt:

EINFLUSSGRÖSSEN INFRASTRUKTURENTWICKLUNG		
→ Achsen	→ Kosten	→ Regionale Verkehre
→ Zielnetz 2025+	→ Weitblick	→ Betriebsprogramme
→ Kapazitäten	→ Prognosen	→ Barrierefreiheit
→ Kunden	→ Interoperabilität	→ Life-Cycle-Costs
→ Betroffene	→ Meilensteine	→ Leitstrategie Eisenbahninfrastruktur
→ Variantenfindung	→ Zeit	

¹ Quelle: Leitstrategie Eisenbahninfrastruktur des bmvit
Abbildung 3: Einflussgrößen Infrastrukturentwicklung

Wozu Infrastrukturentwicklung?

Der Wunsch bzw. die Notwendigkeit, sich fortzubewegen, gehört zu den Grundbedürfnissen des Menschen, wobei immer höhere Anforderungen an die stetig zunehmende Mobilität gestellt werden. Die Möglichkeit, aus beruflichen oder privaten Gründen quer über den Erdball zu reisen und Güter und Dienstleistungen aus allen Kontinenten am Heimatstandort konsumieren zu können, gehört zu den selbstverständlichen Ansprüchen der Bevölkerung in den Industriestaaten. Voraussetzung für eine qualitativ hochwertige Befriedigung dieser Mobilitätsbedürfnisse ist eine gut ausgebaute, bedarfsorientierte Verkehrsinfrastruktur, die auch eine zentrale Bedeutung für die Qualität eines Wirtschaftsstandortes einnimmt.

Aus diesem Grund geht die SCHIG mbH dem aus dem Mobilitätsbedürfnis resultierenden Bedarf nach und setzt die dabei gewonnenen Erkenntnisse in den IE-Projekten um.

Oberste Prämisse der Infrastrukturentwicklung im Eisenbahnwesen ist es, das Infrastrukturnetz und seine Anlagen entsprechend prognostizierten Werten den künftigen Erfordernissen anzupassen. In der IE behandelte Projekte haben oftmals einen großen Projektumfang, da die Infrastruktur für Generationen ausgelegt werden muss. Aus diesem Grund müssen auf der einen Seite die Projekte so dimensioniert werden, dass nach dem Bau noch Kapazitätssteigerungen möglich sind, andererseits aber dürfen die Anlagen nicht überdimensioniert werden, da das Verkehrsnetz überwiegend aus öffentlichen Geldern finanziert wird. Die optimale Dimensionierung von öffentlichen Verkehrsnetzen für künftige Generationen zu finden stellt daher eine Gratwanderung dar.

Schieneninfrastrukturinvestitionen sind aus Sicht des Infrastrukturerrichters bzw. -betreibers zumeist betriebswirtschaftlich nicht kostendeckend, da die nach erfolgter Investition zuwachsenden Erlöse aus der Nutzung der Infrastruktur bei weitem nicht die gesamten Betriebsführungs- und Anlagenkosten abdecken. Allerdings kommt diesen Projekten ein großer volkswirtschaftlicher Nutzen zu, wie beispielsweise CO₂-Einsparungen, die aus dem Verlagerungseffekt von der Straße auf die Schiene resultieren und damit wesentlich zur Erreichung der Klimaziele Österreichs beitragen.

Als Beispiel eines anderen volkswirtschaftlichen Mehrwerts von Infrastrukturprojekten kann die Neubaustrecke Wien – St. Pölten genannt werden. Die vom Economica Institut für Wirtschaftsforschung im Juli 2013 durchgeführte Studie betreffend „Fahrgastnutzen und Erreichbarkeit der Bahn“ trifft dazu folgende Schlussfolgerungen:
„Durch die Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke profitieren Bahnkunden von einer deutlich schnelleren Verbindung. Das durchschnittliche Passagieraufkommen auf der Hochleistungsstrecke zwischen Wien und St. Pölten liegt derzeit bei rund 20.000 Passagieren täglich pro Richtung. Eine Bewertung der erzielten Zeitersparnis auf Basis des durchschnittlichen Einkommens unselbstständig Beschäftigter ergibt einen nutzerseitigen Vorteil der Hochleistungsstrecke im Ausmaß von rund 28 Millionen Euro pro Jahr.“

Wie funktioniert Infrastruktur-entwicklung?

Die Infrastrukturentwicklung gliedert sich in zwei Phasen, die strategische IE und die operative IE.

Strategische Infrastrukturentwicklung:
In der strategischen IE werden verschiedene Lösungswege zur Erreichung eines definierten Ziels ausgearbeitet, die übergeordneten Strategien folgen (Netz- und Streckenentwicklungsplan, Konzernstrategie der ÖBB-Infrastruktur AG, Zielnetz 2025+).

Lösungen können sich unterscheiden in Bezug auf

- die räumliche Lage wie die Erweiterung eines Verschubstandortes oder die Abwicklung des Verkehrsaufkommens an einem anderen Verschubstandort im Großraum
- die zeitliche Lage wie die schnellstmögliche Realisierung einer Maßnahme oder die zeitliche Anpassung an den Anlagenersatzbedarf
- die technisch-betrieblichen Anforderungen wie unterschiedliche Ausbaugeschwindigkeiten oder Betriebsführungssysteme

Das Ergebnis der strategischen IE ist die Entscheidung für eine von mehreren vorgeschlagenen Lösungen zur weiteren Bearbeitung.

Operative Infrastrukturentwicklung:
In der operativen IE werden unterschiedliche Varianten und somit unterschiedliche Vorgehensweisen innerhalb der ausgewählten Lösung, die zur Erreichung des definierten Ziels führen, ermittelt.

Varianten können sich unterscheiden in Bezug auf

- die räumliche Lage wie die Lage von Bahnsteigen und Zuglängen
- die zeitliche Lage wie die Unterteilung in Umsetzungsmodule
- die technisch-betriebliche Ausstattung wie unterschiedliche Weichengeschwindigkeiten

Das Ergebnis der operativen Infrastrukturentwicklung ist die Entscheidung für eine bestimmte Variante zur Erreichung des definierten Ziels.

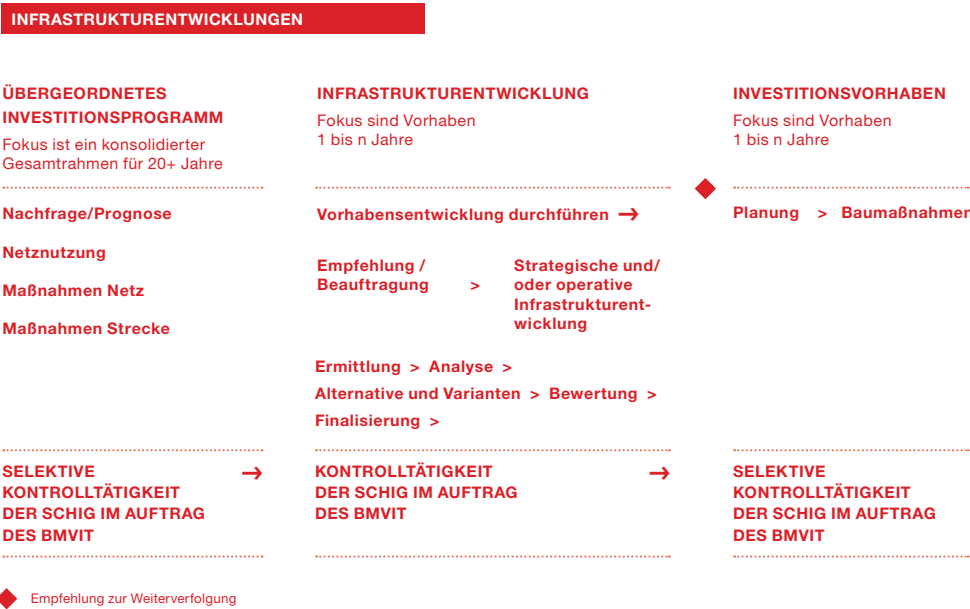
In nachfolgender Abbildung (Abb. 4) wird das Prozessdiagramm für Infrastrukturentwicklungen dargestellt:

Wie werden Infrastruktur-entwicklungen beschlossen?

Seit 2015 gibt die „Vereinbarung über die Einrichtung von gemeinsamen Beratungsgremien zur Infrastrukturentwicklung“ (kurz GO-IE) zwischen bmvit, ÖBB-Infrastruktur AG und SCHIG mbH den formalen Rahmen für die Genehmigung von IE vor.

Darin sind insbesondere die Einrichtung der beiden gemeinsamen Beratungsgremien zur Infrastrukturentwicklung und deren Geschäftsordnungen festgelegt. Die darin installierten Gremien – der Rat für Infrastrukturentwicklungen (RIE) und die Arbeitsplattform für Infrastrukturentwicklungen und Strategien (APLIES) – sichern die systematische Einbindung der Partner (bmvit, ÖBB-Infrastruktur AG, SCHIG mbH) in die strategischen, infrastrukturellen Entwicklungen.

In der APLIES werden einzelne IE diskutiert, bis zum Abschluss begleitet und ggf. für die Behandlung im RIE vorbereitet. Vorhaben ohne maßgebliche Auswirkung auf die Infrastruktur oder den Betrieb bzw. Vorhaben, die der direkten Umsetzung von bereits beschlossenen übergeordneten Strategien oder Programmen dienen, können im Rahmen der APLIES zur Weiterverfolgung innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG ohne Vorlage im RIE empfohlen werden. Die davon betroffenen IE-Projekte werden vom Gremium gemeinsam anhand der in der Vereinbarung festgelegten Grundsätze definiert. Mit dem Vorsitz in der APLIES ist die SCHIG mbH betraut. Im RIE werden alle übrigen hochrangigen Vorhaben oder Strategien weiterempfohlen. Dies betrifft auch die Streckenentwicklungspläne (SEP), die ein grundlegendes Instrument für die Bewertung der IE in der APLIES sind. Den Vorsitz im RIE hat das bmvit inne. Im Vorfeld der RIE-Sitzungen erstellt die SCHIG mbH den Bericht der APLIES über die abgeschlossenen oder zur Behandlung im RIE vorgesehenen Projekte.



Die Benannte Stelle der SCHIG mbH

046

2.2

Die Benannte Stelle
der SCHIG mbH

Gemäß § 3 (1) Z4 SCHIG-Gesetz obliegt der SCHIG mbH die „Besorgung aller Geschäfte und Tätigkeiten einer Benannten Stelle“. Der Betrieb einer Benannten Stelle in der SCHIG mbH umfasst alle mit diesem Titel verbundenen operativen Pflichten gutachterlicher Tätigkeit.

Als Bundestochter garantiert die SCHIG mbH Unabhängigkeit gegenüber anderen Firmen oder Wirtschaftsinteressen (third party gem. ISO/IEC 17020). Das gesamte Unternehmen und dessen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unterliegen strengen Regelungen, die jede Unvereinbarkeit mit den Aufgaben einer Benannten Stelle ausschließen. So ist beispielsweise sichergestellt, dass weder die SCHIG mbH noch ihr Personal mit der Entwicklung, Herstellung, Vertrieb, Montage, Beschaffung, Nutzung oder Instandhaltung der inspizierten Gegenstände oder von gleichartigen Konkurrenzprodukten befasst ist oder diese besitzt.

Qualität ist der zentrale Anspruch an die Tätigkeit der Benannten Stelle, die die Zufriedenheit und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Kunden zum Ziel hat. In einem ständigen Verbesserungsprozess arbeiten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH laufend daran, den Kunden optimale Lösungen zu bieten. Zusätzlich zu der Zertifizierung nach EN/ISO 9001 ist die Benannte Stelle durch das bmfw nach der ÖVE/ÖNORM EN ISO/IEC 17020 akkreditiert.

Die Interoperabilität im Schienenverkehr soll die Integration des Marktes für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, die Erneuerung und die Funktionsfähigkeit des Eisenbahnsystems auf Grundlage einheitlicher Standards (Technische Spezifikationen für Interoperabilität, TSI) gewährleisten und gleichzeitig auch die Sicherheit des Bahnbetriebes erhöhen. Über EG-Prüfverfahren wird gewährleistet, dass die entsprechenden TSI, die für die einzelnen Teilsysteme definiert wurden, auch tatsächlich eingehalten werden.

Zukünftig will auch die Schweiz als zentraleuropäisches Transitland viele Spezifikationen anwenden.

Mit der RL 2016/797 trat am 11. Mai 2016 eine Neufassung der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft in Kraft, mit der die ursprüngliche Richtlinie in der Fassung der in Anhang V Teil A genannten Richtlinien mit Wirkung vom 16. Juni 2020 aufgehoben wird. Durch die laufende Weiterentwicklung der TSI können die aktuellen Erkenntnisse eingearbeitet werden, die sich aus der Weiterentwicklung der Technik ergeben.

Die Prüftätigkeit der SCHIG mbH als Benannte Stelle trägt wesentlich zu einem sichereren und grenzüberschreitenden Bahnbetrieb in Europa bei. Dank der hohen Standards bezüglich Sicherheit in den Normen und Vorschriften, die in Korrelation mit den TSI stehen, kann das hohe Sicherheitsniveau auch zukünftig beibehalten und zusätzlich ausgebaut werden.

Die Benannte Stelle bietet Leistungen für nachfolgende TSI an:

- Infrastruktur (TSI INS)
- Energie (TSI ENE)
- Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (TSI CCS)
- Sicherheit in Eisenbahntunneln (TSI SRT)
- Personen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM)

Im Bereich der Sicherheits- und Risikobewertung ist die Benannte Stelle akkreditiert für:

- Common Safety Methods (402/2013/EU) – Assessment Body (AsBo)
- EN 50126, EN 50128, EN 50129, EN 61508
- § 38 EisbAV

047

Die SCHIG mbH als Ingenieurbüro (beratende Ingenieure) für Eisenbahninfrast- strukturtechnik

Im Rahmen des Ingenieurbüros werden von der SCHIG mbH Sachverständigenleistungen im Eisenbahnbereich erbracht, die vor allem für die Baugenehmigung und Betriebsbewilligung von Eisenbahnanlagen benötigt werden.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter üben mit dieser Berechtigung folgende im Eisenbahngesetz (EisbG) verankerte gutachterliche Tätigkeiten aus:

- regelmäßig wiederkehrende Überprüfungen gemäß § 19a
- Gutachtertätigkeit in Zusammenhang mit eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen gemäß § 31a
- Gutachtertätigkeit in Zusammenhang mit eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigungen gemäß § 32a
- Gutachtertätigkeit in Zusammenhang mit eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungen gemäß § 34b
- Ausübung der Tätigkeiten einer sogenannten §-40-Person

Neben der ÖBB-Infrastruktur AG zählen auch mehrere österreichische Privatbahnen zum Kundenkreis des Ingenieurbüros für Eisenbahninfrasturtechnik. Ein weiteres Aufgabengebiet des Ingenieurbüros sind die Tätigkeiten als nichtamtliche Sachverständige im Seilbahnwesen.

Die nichtamtlichen Sachverständigen im Seilbahnwesen

Die nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG mbH waren im Rahmen ihrer Tätigkeit 2016 bei richtungsweisenden Seilbahnprojekten tätig, wo sie gefordert sind, mit den sich rasch ändernden Entwicklungen Schritt zu halten, um als verlässlicher Partner des bmvit als oberste Seilbahnbehörde die ihnen übertragenen Aufgaben lösen zu können.

Im Jahr 2016 wurden die nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG mbH bei 18 Baugenehmigungs- und zehn Betriebsbewilligungsverfahren größeren Umfangs und im Rahmen eines UVP-Verfahrens als Gutachter bestellt, weitere Sachverständigentätigkeiten wurden bei ca. 30 kleineren Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren abgewickelt.

Einige ausgewählte Beispiele der in diesem Jahr erstatteten Gutachten sind:

- Flexenbahn, Trittkopfbahn und Albona 2 (Verbindung St. Anton – Zürs)
- Einseilumlaufbahn Hochsölden (kapazitätsstärkste Einseilumlaufbahn mit 4.500 P/h)
- 3S-Eisgratbahn I, II (Zubringeranlage zum Stubaier Gletscher)
- Viehhofen 2 (erster Schritt der Verbindung Zell am See mit Saalbach)

Die neue Einseilumlaufbahn Hochsölden (Giggijochbahn) setzt mit einer maximalen Förderleistung von 4500 Personen pro Stunde weltweit neue Maßstäbe für dieses Bahnsystem. Mit gleich drei neuen Seilbahnen rücken die Skiorte St. Anton und Zürs näher zusammen, wodurch unzählige Busfahrten in Zukunft vermieden werden können. Mit der Errichtung der 3S-Eisgratbahn in zwei Teilstrecken wird am Stubaier Gletscher ein neues Zeitalter im Sinne von Komfort und Verfügbarkeit eingeläutet.

Infrastruktur- kontrolle

052

Die SCHIG mbH unterstützt den Eigentümer bmvit bei der Durchsetzung von Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit beim Einsatz öffentlicher Mittel. Die Beauftragung der Prüftätigkeiten erfolgt im Rahmen des gesetzlichen Auftrages und/oder durch eine weitere direkte Beauftragung durch das bmvit.

Entsprechend dem Leitbild der SCHIG mbH „Wir unterstützen das bmvit durch Prüfung, Beratung und Abwicklung bei der Schaffung und Entwicklung einer intelligenten und effizienten Infrastruktur“ überprüft das hochqualifizierte Team der Infrastrukturkontrolle, ob die eingesetzten Mittel rechtmäßig, sparsam, wirtschaftlich und zweckmäßig verwendet werden und berät und begleitet die Projektverantwortlichen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Entwicklung von Lösungen.

Die Infrastrukturkontrolle gliedert sich in nachfolgende Tätigkeitsbereiche:

- **Infrastrukturentwicklung begleiten (MVK-IE)**
- **Mittelverwendungskontrollen (MVK)**
- **Termin- und Kostenverfolgungen (TUK)**
- **Prüfung und Weiterentwicklung der Verträge über die Zuschüsse zur Eisenbahninfrastruktur**
- **TEN-/CEF-Förderungen**

Mittelverwendungskontrollen (MVK)

Bei der Mittelverwendungskontrolle erfolgt die Kontrolltätigkeit der SCHIG mbH in Anpassung an die „Projektentwicklung von Investitionsvorhaben“ der ÖBB-Infrastruktur AG. Dadurch ist die zeitnahe und laufende Prüfung der zweckmäßigen, wirtschaftlichen sowie sparsamen und plangemäßen Verwendung der Mittel sichergestellt. Die Mittelverwendungskontrollen, die die SCHIG mbH im Auftrag des bmvit durchführt, zählen zu den zentralen Aufgaben der Abteilung Infrastrukturkontrolle und Notified Body.

Im Jahr 2016 wickelte die SCHIG mbH folgende Projekte ab:

- **Koralmbahn**
- **Semmering-Basistunnel**
- **Brenner-Basistunnel**
- **Ausrüstung – Bahnsysteme**
- **Werterhalt**
- **Blumental – Wampersdorf**
- **Wien-Hütteldorf – Wien-Meidling**
- **Bruck – Klagenfurt**
- **Marchegger Ast**
- **Hauptbahnhof Wien**
- **Hauptbahnhof Salzburg**

053

Termin- und Kostenverfolgungen

Im Auftrag des bmvit führte die SCHIG mbH im Jahr 2016 bei folgenden ausgewählten Projekten während der Projektausführung eine Prüfung hinsichtlich Einhaltung der Termine und Kosten durch:

- Ybbs – Amstetten
- Terminal Wien-Inzersdorf
- Linz – Selzthal

Bei Termin- und Kostenverfolgungen, die durch das bmvit selbst durchgeführt werden, unterstützt die SCHIG mbH im Rahmen einer fachlichen und inhaltlichen Begleitung bei Ortseinschauen.

Prüfung und Weiterentwicklung der Verträge über die Zuschüsse zur Eisenbahninfrastruktur – Zuschussverträge gem. § 55b Eisenbahngesetz und § 42 Bundesbahngesetz

Mit § 55b des Eisenbahngesetzes werden die Finanzierungsverträge zur Eisenbahninfrastruktur geregelt und unter anderem die Anforderungen der Richtlinie 2012/34 EU in Österreich umgesetzt.

§ 42 Bundesbahngesetz regelt die Modalitäten für den Bundeszuschuss zum Betrieb sowie zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau der österreichischen Eisenbahninfrastruktur.

Die Zuschussverträge enthalten die im Anhang V der Richtlinie 2012/34/EU angeführten Grundsätze und Eckdaten und auch Anreize zur Senkung der mit der Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur verbundenen Kosten und Wegeentgelte.

Das bmvit hat die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 55b Eisenbahngesetz und § 42 Bundesbahngesetz übernommenen vertraglichen Verpflichtungen zu überwachen und die finanzielle Abwicklung der Zuschussverträge zu besorgen. Mit der Überwachung der Einhaltung der Zuschussverträge nach § 55b Eisenbahngesetz und § 42 Bundesbahngesetz hat das bmvit die SCHIG mbH betraut.

Darüber hinaus unterstützt die SCHIG mbH das bmvit bei der jährlichen Fortschreibung und Weiterentwicklung des Zuschussvertrages.

TEN-/CEF-Prüfungen

Durch Österreich laufen vier Korridore der Transeuropäischen Netze (TEN), für die die SCHIG mbH im Auftrag des bmvit die Abrechnungsprüfung der Förderbeträge der Europäischen Union und eine technische Kontrolle der Vorhaben durchführt.

Mit dem Finanzierungsprogramm „Connecting Europe Facility“ (CEF) unterstützt die Europäische Union die Entwicklung von hochleistungsfähigen, miteinander verbundenen transeuropäischen Netzen in den Bereichen Verkehr, Energie und digitale Dienste. Die SCHIG mbH nimmt im Auftrag des bmvit die Prüfung der Abrechnungen der CEF-Projekte als Public Officer wahr.

Mit kompetenter Beratung unterstützen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH ihre Kundinnen und Kunden bei der Schaffung von nachhaltigen Mobilitätslösungen.

Günter Melzer

Förderungen und Verkehrs-
finanzierungskontrolle

K3



Abwicklung des Beihilfenprogramms für Schienengüter- verkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen

Seit Dezember 2012 wird von der SCHIG mbH das gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) entwickelte „Beihilfenprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen“ abgewickelt. Durch diese Beihilfe werden jene Schienengüterverkehre (SGV) unterstützt, durch die bereits bisher ein großer Anteil an umweltfreundlichen Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbracht wurde, die aber aufgrund der gegenüber dem Straßengüterverkehr höheren systemimmanenten Kosten ohne öffentliche Unterstützung nicht bzw. nicht in ausreichendem Ausmaß zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden können:

- Einzelwagenverkehr (EWV),
- unbegleiteter Kombinierte Verkehr (UKV) und
- Rollende Landstraße (RoLa).

Schon im Zuge der gemeinsam mit dem bmvit erstellten Konzeption des Beihilfenprogramms war es Zielsetzung der SCHIG mbH, sowohl eine lückenlose Prüfung der sehr komplexen Beihilfenabrechnung als auch eine sowohl für die SCHIG mbH wie auch für alle beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen möglichst einfache und effiziente Abwicklung dieser Prüfung sicherzustellen. Darüber hinaus sollte auch ein geeignetes Monitoring-System installiert werden, um die Wirksamkeit der Beihilfe sichtbar zu machen und gegebenenfalls eine Nachjustierung der Beihilfe zur Erhöhung der Steuerungswirksamkeit zu ermöglichen.

Im Rahmen dieses Monitorings wurden die im Zuge der Beihilfenabrechnung für die Jahre 2013 bis 2015 ermittelten Daten von der SCHIG mbH gesamthaft ausgewertet und evaluiert.

Dabei zeigten sich folgende grundsätzliche Ergebnisse:

Die vom Beihilfenprogramm umfassten Transportleistungen in Tonnenkilometern konnten in diesem Zeitraum um insgesamt 2,8 % gesteigert werden. Die in diesen Produktionsformen erbrachten Verkehrsleistungen decken in diesem Zeitraum mit über 62 % der gesamten in Österreich erbrachten SGV-Leistungen nach wie vor einen wesentlichen Anteil des SGV ab. Dadurch konnte in Österreich in diesem Zeitraum auch der im Vergleich zu den anderen Mitgliedstaaten überdurchschnittlich hohe Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split gehalten werden.

Damit wurden im Jahr 2015 in Österreich auch 3.198.712 Lkw-Fahrten vermieden, was eine Steigerung der vermiedenen LKW-Fahrten um 5,45 % gegenüber dem Jahr 2013 bedeutet.

An externen Kosten konnten EUR 336.776.158 eingespart werden, damit konnte gegenüber dem Jahr 2013 eine weitere Reduktion von 2,81 % erreicht werden.

Mit einem Euro Beihilfe konnten im Zeitraum 2013 bis 2015 durchschnittlich EUR 3,41 externe Kosten vermieden werden.

Als Resümee ist somit festzustellen, dass die dem Förderprogramm „Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen“ zugrunde gelegte Zielsetzung, nämlich den verkehrspolitisch erwünschten hohen Anteil des Schienengüterverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen auch hinkünftig sicherzustellen, erreicht werden konnte.

FÖRDERPROGRAMM SCHIENENGÜTERVERKEHRSLEISTUNGEN

WIRKSAMKEIT DER SGV-BEIHILFE	2013	2014	ÄNDERUNG IN % GEGENÜBER 2013	2015	ÄNDERUNG IN % GEGENÜBER 2014	ÄNDERUNG IN % GEGENÜBER 2013
transportierte Tonnenkilometer EWV, UKV u. RoLa	12.268.421.183	12.700.343.894	3,52 %	12.613.339.245	-0,69 %	2,81 %
Anteil an gesamten SGV in % der Tonnenkilometer	63,64 %	61,97 %	-2,62 %	62,24 %	0,43 %	-2,20 %
Anzahl vermiedener LKW-Fahrten	3.033.456	3.137.128	3,42 %	3.198.712	1,96 %	5,45 %
vermiedene externe Kosten in EUR	327.566.846	339.099.182	3,52 %	336.776.158	-0,69 %	2,81 %
Beihilfeneffizienz = vermiedene externe Kosten (je 1 EUR Beihilfe)	3,49	3,42	-2,10 %	3,32	-2,89 %	-4,93 %

Förder- programm ETCS – Level 2

EUR 45 Mio. hat das bmvit den Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Förderprogramm für die Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ETCS – Level 2 (European Train Control System) zur Verfügung gestellt. Mit der Vorbereitung und Abwicklung des Förderprogrammes hat das bmvit die SCHIG mbH beauftragt.

Mit dem neuen Zugsicherungssystem ETCS, das Teil des einheitlichen europäischen Verkehrsleitsystems ist, werden Fahrinformationen direkt in den Führerstand übertragen, wodurch die Sicherheit des Fahrbetriebes wesentlich verbessert wird. Gleichzeitig verringern sich nicht nur die Kosten für die Ausrüstung der Lokomotiven, auch die Aufwendungen für Bau und Instandhaltung der Infrastruktur werden durch den Wegfall der Errichtungs- und Instandhaltungskosten für Signalanlagen wesentlich reduziert.

Insgesamt wurden 13 Förderanträge für die Ausrüstung von 56 Neubaufahrzeugen und für die Umrüstung von 401 Bestandsfahrzeugen mit einer Projektsumme von rund EUR 139 Mio. eingereicht. Zwölf Anträge wurden seitens des Beirats als förderungswürdig bestätigt und die entsprechenden Förderverträge mit den Fördernehmern abgeschlossen. Von den vorgesehenen 490 ETCS-L2-Systemen wurden tatsächlich 448 Systeme rechtzeitig in die jeweiligen Schienenfahrzeuge eingebaut und abgerechnet.

Mit 31.12.2016 sind sämtliche Förderverträge endabgerechnet und mittels Investitionsprüfberichten entsprechend dokumentiert.

Insgesamt wurden Fördermittel in Höhe von EUR 41.894.250,68 in Anspruch genommen.

Anschluss- bahn- und Terminal- förderung

064

Seit der Anpassung der Möglichkeiten und Bedingungen der Anschlussbahn- und Terminalförderung an die Gegebenheiten des Marktes vor rund zwei Jahren kann die Abwicklungsstelle der SCHIG mbH nach wie vor ein ungebrochenes Interesse an dem Förderprogramm seitens der verladenden Wirtschaft und der Transportbranche verzeichnen. In Entsprechung der Intentionen des Gesamtverkehrsplanes des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie liegt der Fokus der Förderung darin, Anreize für die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene zu schaffen und die Rückverlagerung von Transportaufkommen auf die Straße zu vermeiden.

In den drei Beiratssitzungen des vergangenen Geschäftsjahres wurden 28 Projektanträge evaluiert. Getrennt nach Fördermaßnahmen, sind 14 Projekte dem Bereich Unterstützung des Neubaus und der Erweiterung von Anschlussbahnanlagen und Terminals und 14 Projekte dem Bereich der Förderung von Bestandsinvestitionen, die der Optimierung von bestehenden Anlagen dienen, zuzuordnen. Die ausgewogene Verteilung der Anzahl von Anträgen auf die beiden bestehenden Fördermöglichkeiten zeigt die Sinnhaftigkeit, die beiden Varianten der Förderung weiterhin nebeneinander bereitzustellen.

Im Laufe des Jahres 2016 wurden 23 Projekte zur Förderung genehmigt, vier Projekte erhielten eine Förderabsage, und in einem Fall ist die Förderentscheidung noch offen. Die Investitionskosten der genehmigten Projekte betragen EUR 33,228.183,37 und werden mit EUR 8,865.571,19 gefördert.

Eine weitere Aufgabe im Zusammenhang mit der Umsetzung des Gesamtverkehrsplanes, die die Abwicklungsstelle der SCHIG mbH übernommen hat, ist es, die Betreuung und Unterstützung der Verantwortlichen im System Anschlussbahn zu intensivieren. Neben zahlreichen Informationsgesprächen, Vorträgen bei themenspezifischen Veranstaltungen und dem Austausch über die entsprechenden Plattformen ist der im Jahr 2015 ins Leben gerufene Newsletter weiterhin eine gezielte und von den Adressaten geschätzte Maßnahme, die aktuellen Themen der Anschlussbahn- und Terminalförderung den Interessentinnen und Interessenten nahezubringen.

Die Tatsache, dass die derzeit gültigen Sonderrichtlinien [SA.34985 (2012/N) – Österreich, Programm für die Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs, 01.01.2013 bis 31.12.2017] mit Ende 2017 auslaufen werden, machte es bereits im abgelaufenen Geschäftsjahr erforderlich, mit den Vorbereitungsmaßnahmen für die Notifizierung einer neuen Richtlinie zu beginnen. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie betraute die Abwicklungsstelle der SCHIG mbH mit der Aufgabe, die Vorlage für diese Folgerichtlinie zu erstellen sowie die für die Einreichung notwendige Evaluierung des Förderzeitraumes 2012 bis 2016 durchzuführen. Die von der Abwicklungsstelle erarbeiteten Vorschläge in Bezug auf Aktualisierung und Anpassung der Förderbedingungen an die Bedürfnisse der Wirtschaftsteilnehmer sowie auf die attraktivere Gestaltung des Förderinstruments wurden seitens des Ministeriums akkordiert und fanden Eingang in die Neufassung der Richtlinie 2018 bis 2022, die im laufenden Jahr 2017 den amtlichen Weg der Notifizierung durchlaufen wird.

065

Urbane Elektromobilität

Zur Implementierung der Elektromobilität im österreichischen Verkehrs- und Energiesystem sind konsequent Schritte zur Markteinführung und zur Etablierung eines intelligenten Anreizsystems zu setzen und das Bewusstsein für neue Mobilitätslösungen zu schaffen. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet das Programm „E-Mobilität für alle: Urbane Elektromobilität“. Im Mai 2015 entschied das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nach Begutachtung durch eine international besetzte Jury die Förderung von zwei Projekten, „E-Taxi Wien“ und „KombiMo Graz“.

Die zwei Demonstrationsprojekte E-Taxi Wien und KombiMo Graz wurden 2015 gestartet und werden mit einer zugesagten Gesamtfördersumme von EUR 5,7 Mio. (beantragte Projektgesamtkosten EUR 16,2 Mio.) bis 2018 gefördert. Für das E-Taxi-Wien-Projekt soll ein – bzgl. Anzahl der E-Fahrzeuge und Schnellladestellen – stufenweises Wachstum des E-Taxi-Betriebs in Wien gewährleistet werden. Mit dem Projekt KombiMo entwickelt die Holding Graz – Kommunale Dienstleistungen GmbH mit ihren Projektpartnern einen Demonstrationsbetrieb an fünf modalen Knoten (MMK) in Graz mit einem E-Car-Sharing- und E-Taxi-System.

Beide Projekte bieten die Chance, fehlende Infrastruktur und E-Fahrzeugflotten zu errichten und bedarfsgerechte, funktionsfähige, marktnahe Elektromobilitätsangebote und -services zu entwickeln sowie eine Einbettung in ein intermodales, mit dem öffentlichen Verkehr vernetztes, optimiertes Gesamtverkehrssystem zu forcieren. Durch gezielte kommunikations- und bewusstsensbildende Maßnahmen soll die Akzeptanz in der Bevölkerung gestärkt werden.

Intelligente Verkehrssysteme IVS

EVIS.AT – Echtzeit Verkehrs- information Straße Österreich:

Im Förderprojekt EVIS.AT wurden zu Jahresende 2016 (von einem Konsortium unter Leitung von Asfinag MSG) die Arbeiten am „EVIS – Rolloutplan“ und somit die Phase 1 des Projektes abgeschlossen. Durch die Schaffung einheitlicher Schnittstellen zwischen den EVIS.AT-Partnern (Asfinag, BMI, Länder, ÖAMTC), Investitionen in Sensorik und die Erschließung neuer Verkehrsdatenquellen (z. B. Floating Car Data, FCD) werden in den kommenden zwei bis drei Jahren die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass ein österreichweit vereinheitlichtes Verkehrslagebild mit aktuellen und qualitativ hochwertigen Ereignismeldungen errechnet bzw. erstellt werden kann, das für vielfältige Informations- und Verkehrsmanagementzwecke zur Verfügung stehen wird.

NawiMOP – Nachfrage wissen, Mobilität planen:

Im Projekt NawiMOP wurde die Nachfrageschätzung mit kontinuierlich eingehenden Mobilfunkdaten (Floating-Phone-Daten) um eine neue, nicht modellbezogene Datenquelle ergänzt. Es wurden die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten von Mobilfunkdaten für die Bestimmung von Quell-Zielbeziehungen des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs ohne Verkehrsbefragung als Voraussetzung für Verkehrsinformationsdienste untersucht und mit statistischen Verfahren validiert. Im Projekt NawiMOP konnte der große Mehrwert der Nutzung von Floating-Phone-Daten im Verkehrswesen nachgewiesen werden. Das Projekt wurde nach zweijähriger Laufzeit im Sommer 2016 abgeschlossen.

Intermodale Schnittstelle Radverkehr (ISR)

070

Zwischen 2009 und 2014 förderte die SCHIG mbH über den Klima- und Energiefonds Umsetzungsprojekte im Rahmen des Förderprogramms „Intermodale Schnittstelle Radverkehr“ (kurz: ISR). Das Förderprogramm ist darauf ausgerichtet, durch qualitativ hochwertige bzw. verbesserte Infrastrukturmaßnahmen an den Schnittstellen zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) die Akzeptanz des Fahrrads in Österreich weiter zu erhöhen bzw. zu verfestigen und somit Zugangsbarrieren weiter zu reduzieren.

Für das Jahr 2016 erfolgte eine Beauftragung der SCHIG mbH zur Abwicklung des Förderprogramms durch das bmvit. Es handelte sich dabei um die siebente Ausschreibung. Die Betreuung und Abwicklung dieses Förderprogramms erfolgt durch die SCHIG mbH und umfasst neben der Abwicklung der Förderausschreibungen, der Organisation und Durchführung von Jurysitzungen sowie der Vertragserstellung auch die Projektabrechnungen und die Auszahlung der Fördersummen an die Fördernehmer.

Mit einem Fördervolumen von rund EUR 8,5 Mio. konnten im Rahmen dieser Förderschienen (zwischen 2009 und 2016) über 100 Projekte unterstützt werden. Neben der Herstellung von Radabstellanlagen (mit rund 12.700 Abstellplätzen) wurden auch die Errichtung von Radwegen, Fahrrad-Servicestationen, Beleuchtungen und Überdachungen von Fahrradabstellanlagen gefördert. Darüber hinaus konnte durch die Unterstützung von Studien und Begleitmaßnahmen (insbesondere PR- und Marketingmaßnahmen, um die umgesetzten investiven Maßnahmen bei der Bevölkerung entsprechend zu vermarkten) ein entsprechender Beitrag zur Stärkung des Radverkehrs geleistet werden.

Im Rahmen der im Jahr 2016 durchgeführten Evaluierung der Förderschienen wurden alle radbeauftragten Bundesländervertreter im Zuge von Expertengesprächen über das gegenständliche Förderprogramm befragt. Die Ergebnisse dieser Befragung und das dadurch gewonnene Feedback bringen Aufschluss über das Radverhalten und die Schwerpunktsetzung in den Bundesländern. Die Ergebnisse zeigen einen anhaltenden und ausgeprägten Bedarf an hochwertigeren Radabstellanlagen an den Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr bzw. auch die stärkere Einbindung von Radwege-Lückenschlussprogrammen. Das größte Potenzial für die ISR-Nutzung liegt für fast alle Interviewpartner im Bereich zwischen einem und fünf Kilometern im Bereich der ÖV-Schnittstelle. Die Teilnehmer der Befragung haben die unbürokratische, unkomplizierte und persönliche Betreuung durch die Abwicklungsstelle hervorgehoben und eine laufende Einreichmöglichkeit (unterjährig) und eine Anhebung des Fördervolumens angeregt. Für zukünftige Förderausschreibungen wären eine Fördermöglichkeit für Fahrradstraßen, eine Förderung von Lastenrädern sowie E-Bikes und eine verstärkte Integration von Smart-Cities-Konzepten wünschenswert.

071

Mikro-ÖV-Systeme im ländlichen Raum

Lokale und kleinregionale ÖV-Systeme, sogenannte Mikro-ÖV-Systeme, sind integrale Bestandteile des gesamten ÖV-Systems, einerseits durch die lokale Versorgungs- und Zubringerfunktion und andererseits durch die mögliche Ersatzfunktion von „klassischen“ Linienangeboten mit niedrigen Kosten-deckungen.

Bis 2010 standen „klassische“ ÖV-Lösungen im Mittelpunkt der Klima- und Energiefonds-Programme zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs. Im Jahr 2011 wurde das Förderprogramm „Mikro-ÖV-Systeme im ländlichen Raum“ gestartet und jährlich bis 2014 weitergeführt. Im Rahmen der Jahresprogramme von 2011 bis 2014, die von der SCHIG mbH für den Klima- und Energiefonds abgewickelt wurden, sind österreichweit 64 Projekte (Grundlagenarbeiten und Umsetzungsprojekte) zur Förderung ausgewählt worden. Insgesamt wurde für alle Projekte eine Fördersumme von EUR 2,32 Mio. beantragt.

Seit 2016 wird die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle für das Förderprogramm „Mikro-ÖV-Systeme“ durch das bmvit beauftragt. Im Rahmen der laufenden Ausschreibung (Start 11/2016) werden einerseits Umsetzungsprojekte, d. h. neue Mikro-ÖV-Systeme (Neuerrichtung innovativer bedarfsorientierter (Klein-)Lösungen für den Personennahverkehr im ländlichen Raum) oder Erweiterungsmaßnahmen (Optimierung bereits bestehender Mikro-ÖV-Lösungen) und andererseits Pilotregionen, die nach einer Testphase in die Umsetzung gehen, gefördert.

Aufgrund der unterschiedlichen Rechtsmeinungen und Rechtsunsicherheiten betreffend die Betreiberkonstellationen bei Mikro-ÖV-Systemen hat die SCHIG mbH für den Klima- und Energiefonds ein Gutachten in Auftrag gegeben, um die in Diskussion stehenden Themen auf ihre Kompatibilität mit den einschlägigen Rechtsvorschriften zu überprüfen.

Miteinander reden – konsequente und wertschätzende Kommunikation ist unabdingbar, um Kundinnen und Kunden ebenso wie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dauerhaft an die SCHIG mbH zu binden.

Veronika Kessler

Unternehmens-
kommunikation

074

K4



Abwicklung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienen- personenverkehr im Auftrag des bmvit

076

Abschluss Verkehrsdienste- verträge

Die SCHIG mbH hat öffentliche Dienstleistungsaufträge an die ÖBB-Personenverkehr AG (ÖBB-PV AG) und mehrere österreichische Privatbahnen vergeben. Gesetzliche Grundlage hierfür ist das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz idgF, das die SCHIG mbH unter anderem mit dem Abschluss von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr und deren Abwicklung nach Einholung der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie beauftragt. Diese Verträge, für die der Bund noch konkretisierende Richtlinien verabschiedet hat, wurden im Wege einer Direktvergabe gemäß „PSO-Richtlinie“ (VO (EG) 1370/2007) abgeschlossen.

Verkehrsdiensteverträge mit der ÖBB- Personenverkehr AG

Den größten Bestellumfang hat der mit der ÖBB-Personenverkehr AG über die Erbringung des sogenannten Grundangebots gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 (Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 idgF) abgeschlossene Vertrag mit einer Laufzeit vom 01.04.2010 bis 31.12.2019. Mit dieser Vereinbarung hat die SCHIG mbH im Jahr 2016 im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) österreichweit 58,135 Mio. Zugkm und für ergänzende Leistungen im gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) weitere 13,364 Mio. Zugkm bestellt. Der Verkehrsdienstevertrag räumte der SCHIG mbH das Recht ein, die ÖBB-Personenverkehr AG zum Einsatz von neuem Schienenrollmaterial zur Qualitätsverbesserung für einzelne Teilleistungen oder den gesamten Leistungsumfang zu verpflichten.

Durch die Ziehung der Option wurde der Einsatz der Neufahrzeuge ab Fahrplanwechsel im Dezember 2015 von der SCHIG mbH bestellt. Im Fahrplanjahr 2016 wurden von der ÖBB-Personenverkehr AG rund 1,565 Mio. Zugkilometer mit diesen Neufahrzeugen erbracht. Insgesamt wurden dafür im Jahr 2016 rund EUR 659,2 Mio. aufgewendet.

Am 6. Dezember 2016 hat die SCHIG mbH von dem ihr gemäß § 5 Abs. 2 des mit der ÖBB-Personenverkehr AG abgeschlossenen Verkehrsdienstevertrags eingeräumten Recht neuerlich Gebrauch gemacht, die ÖBB-Personenverkehr AG zu verpflichten, für bestimmte beauftragte Verkehrsleistungen ab Dezember 2017 neue Elektrotriebwagen einzusetzen. Dadurch erhöht sich der von der SCHIG mbH an die ÖBB-Personenverkehr AG zu leistende Abgeltungsbetrag bis zum Fahrplanjahr 2019 um rund EUR 22,4 Mio.

Zur besseren wechselseitigen Erreichbarkeit der Landeshauptstädte Graz und Linz hat die SCHIG mbH im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie einen Verkehrsdienstevertrag mit der ÖBB-PV AG für den Zeitraum 16.02.2014 bis 31.12.2019 abgeschlossen. In Summe wurden auf der Strecke Linz – Selzthal im Fahrplanjahr 2016 insgesamt 150.804 Zugkm sowie im Abschnitt Graz – Selzthal 1.456 Kurswagenverbindungen bestellt. Insgesamt wurden dafür im Jahr 2016 rund EUR 1,5 Mio. aufgewendet.

077

Überwachung der Leistungserbringung bei den VDV ÖBB-PV AG

Die Überwachung der beauftragten Leistungen erfolgt mittels einer von der SCHIG mbH entwickelten elektronischen Datenbank, mit der die laufenden Betriebsdaten der ÖBB-Infrastruktur AG erfasst und ausgewertet werden. Gemessen werden sowohl Pünktlichkeit als auch Zugausfälle, wodurch eine effiziente, automatisierte Überwachung der Leistungserbringung gewährleistet ist.

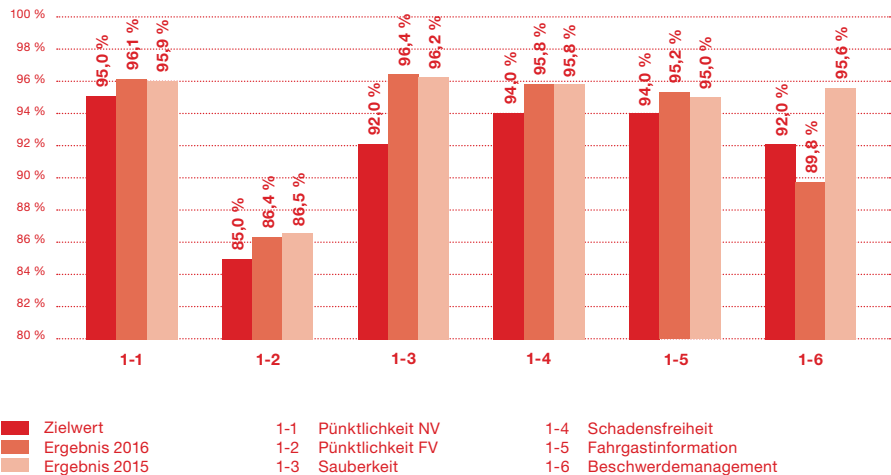
Seit 01.01.2016 erfolgt sowohl die Erhebung der abweichenden Zugbildung als auch der tatsächlich erbrachten Leistungen der Neufahrzeuge automatisch durch die elektronische Datenbank der SCHIG mbH. Zum Jahresende erfolgt eine Spitzabrechnung der erbrachten Leistungen durch die Neufahrzeuge.

Als Leistungsstörungen sind im Verkehrsdienstvertrag mit der ÖBB-Personenverkehr AG mehrere Sachverhalte definiert:

- Zugausfall, allenfalls auf einer Teilstrecke, aufgrund von Nichtinverkehrsetzung des Zuges, vorzeitigem Ende des Zuglaufs, zu früher Abfahrt, hoher Verspätung oder Auslassen eines Verkehrshalts
- Nicht erbrachte Zugbegleiter-Fahrstunden
- Nicht erbrachtes, vereinbartes Bordservice (Gastronomie bzw. Nachtzugausstattung)
- Abweichende Zugbildung

Im Falle einer Leistungsstörung ist die auf die entsprechende Leistung entfallende Abgeltung nicht auszubezahlen oder anteilig zu kürzen bzw. wird ein Pönale verrechnet. Im Jahr 2016 sind rund 290.484 Zugkilometer bzw. etwa 0,4 % der bestellten Leistung als ausgefallen registriert worden. Da damit der Ausfall unter dem Schwellenwert von 0,6 % der bestellten Leistung liegt, wurde aufgrund von Zugausfällen keine Kürzung der Abgeltung vorgenommen. In rund 1,3 % der Fälle wurde die Zugbegleitung nicht in der vertraglich vorgesehenen Form erbracht, weshalb die Abgeltung entsprechend gemindert wurde.

ERGEBNISSE DER MESSUNG DER OBJEKTIVEN QUALITÄTSPARAMETER:



Überwachung des Qualitätsstandards

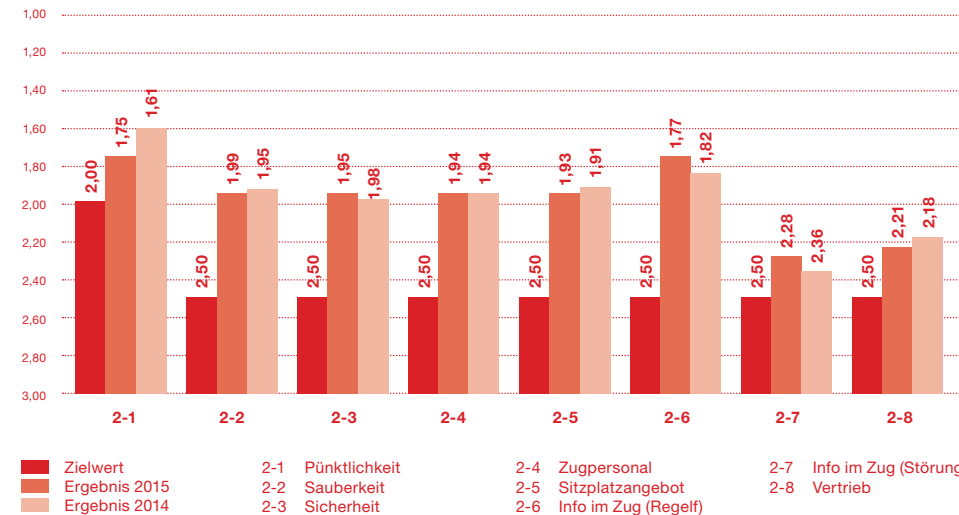
In den mit der ÖBB-Personenverkehr AG abgeschlossenen Verkehrsdienstverträgen wurde neben der zu erbringenden Leistung in Form konkreter Zugfahrten auch ein bestimmtes Qualitätsniveau vereinbart. Für jeden Qualitätsparameter wurde ein Mindestlevel vereinbart, der jedenfalls zu erreichen ist. Bei der Definition und Messung der Qualitätskriterien wird einerseits die objektiv gemessene und andererseits die subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität unterschieden. Während die subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität mittels standardisierter Fragebögen bei umfangreichen Kundenbefragungen erhoben wird, werden die objektiv gemessenen Parameter entweder auf Grundlage von automatischen Messungen mittels Datenverarbeitung bewertet (Pünktlichkeit) oder von geschulten Qualitätsprüfern mittels Stichproben dokumentiert. Die von der SCHIG mbH entwickelte Datenbank ermöglicht die laufende Messung und Überwachung der pünktlichen Abwicklung des Zugverkehrs.

Für eine abweichende Zugbildung, die mit Komforteinbußen oder einer Verringerung der Sitzplatzanzahl einherging, wurde ebenfalls die Abgeltung gekürzt. Diesbezüglich wurde die Abgeltung für 2016 um rund 2,8 % gekürzt. Ein Pönale wird verrechnet, wenn das vertraglich vereinbarte Serviceniveau bei Bordgastronomie oder Nachtzugservice nicht gewährleistet ist. Dies wurde 2016 bei rund 10,8 % beanstandet, in denen ein entsprechendes Pönale in Abzug gebracht wurde.

Als vertragskonform erbracht werden Leistungen akzeptiert, die temporär im Schienenersatzverkehr gefahren werden. Dies waren 2016 rund 1,87 % der bestellten Leistungen, für die die vertraglich vereinbarte Abgeltung geleistet wird.

Insgesamt kam es bei dem Hauptvertrag und dem VDV Graz – Linz im Jahr 2016 zu einem Abzug aufgrund von Leistungsstörungen in Höhe von EUR 2,9 Mio.

ERGEBNISSE DER MESSUNG DER SUBJEKTIVEN QUALITÄTSPARAMETER:



Zur Messung der objektiven Qualitätsparameter bei der ÖBB-Personenverkehr AG wurden im Jahr 2016 von der SCHIG mbH 571 Zugfahrten als Stichproben ausgewählt, womit eine repräsentative Stichprobenmenge für die Gesamtheit der als Grundangebot bestellten Zugfahrten sichergestellt ist. Für jeden Waggon, der sich bei der als Stichprobe ausgewählten Zugfahrt im Zugverband befindet, wird anhand eines Erhebungsbogens die Erfüllung der jeweiligen Qualitätsparameter festgestellt. Insgesamt wurden im Jahr 2016 von der SCHIG mbH 1.879 Erhebungsbögen ausgefüllt und ausgewertet.

Für die jeweiligen Qualitätsparameter sind Zielwerte definiert, die das erwartete Qualitätsniveau vorgeben, wobei mittels vorgesehener „Toleranzgrenzen“, innerhalb derer der Zielwert als erreicht gilt, geringfügige Schwankungen ausgeglichen werden. Um einen Anreiz zur Steigerung des Qualitätsniveaus zu setzen, ist in den Verkehrsdiensteverträgen ein Bonus-Malus-System implementiert. Werden bei einem Qualitätsparameter die vereinbarten Qualitätsziele nicht erreicht, wird ein Malus in Abzug gebracht, bei Übererfüllung wird hingegen ein zusätzlicher Bonus ausbezahlt. Dabei sind jene Parameter stärker gewichtet, die auch aus Sicht der Fahrgäste von größerer Bedeutung sind.

In Summe konnte die ÖBB-PV AG einen Qualitätsbonus für den Leistungszeitraum 2016 in Höhe von EUR 2,9 Mio. lukrieren.

Verkehrsdiensteverträge Privatbahnen

Ebenso wie mit der ÖBB-PV AG hat die SCHIG mbH im Auftrag des Bundes mit zahlreichen Privatbahnen öffentliche Dienstleistungsaufträge über die Erbringung von Leistungen im SPNV (Schienenpersonennahverkehr) abgeschlossen. Auch diese wurden als Direktvergabe gemäß VO (EG) 1370/2007 vergeben. Mehrere dieser Verträge, die allesamt eine Laufzeit von 01.01.2011 bis 31.12.2020 haben, konnten bereits 2011 vereinbart werden, einige wurden 2012 rückwirkend abgeschlossen.

Folgende Unternehmen wurden vertraglich verpflichtet:

- AG der Wiener Lokalbahnen (WLB)
- Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges. mbH (NÖVOG)
- Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. (Raaberbahn)
- Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH (StH)
- Salzburg AG für Energie, Telekommunikation und Verkehr – Salzburger Lokalbahn (SLB)
- Salzburg AG für Energie, Telekommunikation und Verkehr – Pinzgauer Lokalbahn (PLB)
- Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (ZVB)
- Innsbrucker Verkehrsbetriebe & Stubaitalbahn GmbH (IVB)
- Montafonerbahn AG (MBS)
- Steiermärkische Landesbahnen (StLB)
- Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH (GKB)

Insgesamt wurden 6,022 Mio. Zugkilometer bei den Privatbahnen als Grundangebot für 2016 bestellt, für deren Abgeltung rund EUR 53,9 Mio. aufgewendet wurden. Die Leistungsbeschreibung ist dabei in gleicher Weise vertraglich geregelt wie bei der ÖBB-PV AG. Hinsichtlich der Zugausfälle liegen auch die Privatbahnen unter dem vertraglich vereinbarten Schwellenwert, weshalb es zu keiner Kürzung der Abgeltung kam. Auch bei den Privatbahnen ist die Möglichkeit vertraglich festgelegt, sofern notwendig, temporär Leistungen im Schienenersatzverkehr zu fahren. Zum überwiegenden Teil waren Schienenersatzverkehre auf baustellenbedingte Streckensperrungen zurückzuführen. Die Privatbahnen haben im Jahr 2016 zwischen 0,01 % der bestellten Leistungen und 12,67 % der bestellten Leistungen im Schienenersatzverkehr erbracht, für die die vertraglich vereinbarten Abgeltungsbeträge ausbezahlt wurden.

Ein mit dem der ÖBB-PV AG vergleichbares Qualitätsmanagement, das auch Bonus- bzw. Malus-Zahlungen beinhaltet, wurde für alle beauftragten Privatbahnen beginnend mit dem Jahr 2014 umgesetzt. Zur Messung der objektiven Qualitätsparameter wurden bei sämtlichen Privatbahnen im Jahr 2016 von der SCHIG mbH 456 Zugfahrten als Stichproben ausgewählt.

Für jeden Waggon, der sich bei der als Stichprobe ausgewählten Zugfahrt im Zugverband befindet, wird anhand eines Erhebungsbogens die Erfüllung der jeweiligen Qualitätsparameter festgestellt. Insgesamt wurden im Jahr 2016 von der SCHIG mbH bei den Privatbahnen 683 Erhebungsbögen ausgefüllt und ausgewertet.

Sämtliche Privatbahnen konnten für den Leistungszeitraum 2016 einen Qualitätsbonus in Höhe von insgesamt EUR 0,8 Mio. lukrieren.

Mit Fachwissen, Erfahrung und Engagement geben unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die kompetentesten Antworten zu allen Fragen im Bereich Infrastruktur und Mobilität.

Ulrike Farnik

Eisenbahninfrastruktur
Services

K5



Infrastrukturregister im EU-Kontext

084

Die Unterzeichnung des Kyoto-Protokolls und die Einbeziehung von Umwelt- und Nachhaltigkeitsbelangen in die EU-Verkehrspolitik führten zu einer Neubewertung des Transportgeschehens und einer Priorisierung der umweltfreundlichen Verkehrsträger sowie folglich auch zu der Forderung nach einer verbesserten Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs.

Die Richtlinie 2008/57/EG vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EU war ein wichtiger Schritt in Richtung Harmonisierung, Verknüpfung und Interoperabilität der nationalen Eisenbahnnetze sowie des Zuganges zu diesen Netzen mit dem Ziel der Schaffung eines EU-Raums ohne Binnengrenzen.

Zur Erreichung dieses Zieles sieht die Richtlinie die Führung eines Eisenbahn-Infrastrukturregisters vor, das eine internetbasierte, computergestützte Abbildung der europäischen Eisenbahninfrastruktur ermöglichen soll.

Erfasst werden die Daten zu folgenden Teilsystemen des europäischen Eisenbahnnetzes:

- Teilsysteme Infrastruktur,
- Teilsysteme Energie sowie
- streckenseitiger Teil des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

Zweck des Infrastrukturregisters ist es, die Eigenschaften des europäischen Eisenbahnnetzes transparent darzustellen und diese Informationen allgemein zugänglich bereitzustellen. Diese Daten können zur Planung bei der Auslegung neuer Züge und zur Bewertung der Kompatibilität von Zügen mit spezifischen Strecken vor Betriebsaufnahme und als Referenzdaten verwendet werden.

Da eine funktionierende Kohärenz von Infrastruktur- und Fahrzeugparametern eine der Voraussetzungen für die Interoperabilität des europäischen Eisenbahnnetzes darstellt, bietet das Infrastrukturregister Unterstützung bei Erfüllung der folgenden Interoperabilitätsanforderungen:

- Transparenz der Eigenschaften des Schienennetzes
- Auslegung von Teilsystemen des Rollmaterials
- Sicherstellung der technischen Kompatibilität ortsfester Einrichtungen
- Überwachung der Fortschritte bei der Sicherstellung der Interoperabilität des Eisenbahnnetzes der Europäischen Union sowie
- Sicherstellung der Streckenkompatibilität geplanter Züge

Das Infrastrukturregister gliedert sich entsprechend den gemeinschaftlichen Vorgaben in zwei Hauptbestandteile:

- das nationale Infrastrukturregister (ein Infrastrukturregister pro Mitgliedstaat), das als Datenbasis die Daten für das zentrale Europäische System beisteuert
- das Europäische Infrastrukturregister, das die Daten der nationalen Infrastrukturregister strukturiert zusammenfasst

Mit der Umsetzung und Betreuung des zentralen Europäischen Infrastrukturregisters ist die Europäische Eisenbahnagentur (European Union Agency for Railways – ERA) beauftragt. Für die Entwicklung und den Betrieb des Nationalen Infrastrukturregisters ist jeder Mitgliedstaat selbst verantwortlich.

085

Infrastrukturregister im österreichischen Kontext

Nachdem die Entwicklung des Europäischen Infrastrukturregisters Ende 2011 durch die ERA begonnen hatte, wurde die SCHIG mbH im Februar 2014 vom bmvit mit der Einrichtung und Pflege des nationalen Infrastrukturregisters beauftragt.

Mit der Nennung der SCHIG mbH bei der Europäischen Kommission und der Europäischen Eisenbahagentur ERA durch das bmvit im März 2015 ist die SCHIG mbH als jene Stelle notifiziert worden, die für die Einrichtung und Verwaltung des Infrastrukturregisters verantwortlich ist.

Die Eisenbahngesetz-Novelle von November 2015 hat der SCHIG mbH

- die Implementierung, Wartung und den Betrieb des nationalen Infrastrukturregisters nach den Anforderungen der gemeinsamen Spezifikation der Europäischen Kommission sowie
- die Veröffentlichung des nationalen Infrastrukturregisters auf ihrer Internetseite übertragen.

Das Infrastrukturregister hat den von der Europäischen Kommission erlassenen Spezifikationen und dem von der ERA erstellten Leitfaden zur Anwendung der gemeinsamen Spezifikation des Infrastrukturregisters zu entsprechen. Dies sind die grundlegenden Dokumente, die für all jene verbindlich sind, die am Prozess des Aufbaus sowohl des Europäischen als auch des nationalen Infrastrukturregisters der einzelnen Mitgliedstaaten beteiligt sind. Sie enthalten unter anderem eine detaillierte Definition der Objekte, eine umfassende Beschreibung der Parameter wie z. B. Format und Einsatzbereich, den Aktualisierungsrhythmus und die Anweisungen zur Übertragung der nationalen Infrastrukturregister-Datensätze in das Europäische Infrastrukturregister sowie die Anleitung zur Verwendung des Infrastrukturregisters.

Dementsprechend hat die SCHIG mbH ein mit den Vorgaben der ERA und der Europäischen Kommission kompatibles IT-System unter dem Namen „Switchman“ entwickelt.

Dieses System ermöglicht den betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine einfache, den komplexen Strukturen und den Vorgaben des RINF entsprechende Datenerfassung und Datenaktualisierung und erleichtert die Dateneingabe für Eisenbahninfrastrukturunternehmen mithilfe folgender Funktionen:

- Datenerfassung über eine interaktive Karte Österreichs,
- RINF-Parameter-Eingabeformular für die ausgewählten RINF-Objekte mit vorgeladenen Werten unter Beachtung der Parameterabhängigkeiten,
- Generierung des RINF-XML-Files des österreichischen Eisenbahnnetzes entsprechend den ERA-Vorgaben,
- Generierung eines Excel-Files des ausgewählten Streckenabschnittes bzw. der ausgewählten Betriebsstelle zu Kontrollzwecken sowie
- Generierung des Changelog-Files zwecks Verifizierung.

Ein weiterer Vorteil eines einheitlichen Web-Frontends besteht darin, dass allfällige zukünftige Systemänderungen der ERA lediglich die SCHIG mbH und nicht die verschiedenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Österreich betreffen. Somit profitieren alle Infrastrukturbetreiber in Österreich von diesem von der SCHIG mbH entwickelten System zur Umsetzung des nationalen Infrastrukturregisters.

Umsetzung des nationalen Infrastrukturregisters in Österreich im Jahr 2016

Obwohl der späte Einstieg Österreichs in das EU-RINF-Projekt eine sehr enge zeitliche und inhaltliche Vorgabe bei der Umsetzung des Projekts in Bezug auf die Implementierung des Österreichischen Infrastrukturregister darstellte, ist es der SCHIG mbH gelungen, die Entwicklung und Implementierung der Datenbank als Produktionssystem erfolgreich und unter Einhaltung der von ERA vorgegebenen Deadline durchzuführen.

Das Befüllen der Datenbank des Österreichischen Infrastrukturregisters mit den von der ÖBB-Infrastruktur AG zur Verfügung gestellten und verifizierten Daten ist ein durch die ERA vorgegebener und mit genau festgelegten Fristen beschriebener Arbeitsablauf. Dieser verlangt eine aufwändige Datenpflege und eine intensive Zusammenarbeit der ÖBB-Infrastruktur AG mit der SCHIG mbH. Unter Einhaltung der festgelegten Fristen, die im vom bmvit bei der Europäischen Kommission eingereichten Zeit- und Durchführungsplan enthalten sind, ist es der SCHIG mbH gelungen, die Daten termingerecht zu liefern. Damit sind die EU-Frachtenkorridore, die Österreich durchqueren,

- RFC 3 Scandinavian-Mediterranean Corridor,
- RFC 5 Baltic-Adriatic Corridor,
- RFC 7 Orient/East-Med Corridor,

sowie die aktiven Eisenbahninfrastruktureinrichtungen, die nach dem Inkrafttreten der Richtlinie 2008/57/EG am 17. Juni 2008 in Betrieb genommen wurden, durch die Daten der 417 Betriebsstellen und 408 Streckenabschnitte fristgerecht im Österreichischen und Europäischen Infrastrukturregister detailliert abgebildet worden.

Durch die Veröffentlichung des nationalen Infrastrukturregisters auf der Internetseite der SCHIG mbH wurden die nationalen Vorgaben des § 111 ff. des Eisenbahngesetzes erfüllt.

Die Daten sind öffentlich zugänglich und für die Besucher ist ein Zugriff im Lesemodus mit folgenden Zugangsdaten möglich:

User name: public, Password: public

<https://www.schig.com/register/infrastrukturregister/zugang-zum-oesterreichischen-infrastrukturregister/>

Optimierung der Sicherheit durch Auslagerung der Datenspeicherung für das Einstellungs- und Fahrerlaubnisregister an die Bundesrechenzentrum GmbH

Im Mai 2016 wurde beschlossen, die Sicherheit durch die Auslagerung der Datenspeicherung für das Einstellungs- und Fahrerlaubnisregister an die Bundesrechenzentrum GmbH zu optimieren.

Einstellungsregister

Das Ziel der Datenauslagerung an die BRZ GmbH konnte plangemäß realisiert werden. Die Datenauslagerung wurde mittels SharePoint Foundation auf einen eigenen Server bei der BRZ GmbH im Jänner 2017 umgesetzt.

Fahrerlaubnisregister

Die Erstellung der neuen Applikation des Fahrerlaubnisregisters erfolgte ebenfalls plangemäß. Ein umfassendes internes Testen sämtlicher Funktionen hat ab Ende Oktober 2016 stattgefunden. Parallel dazu wurden fortlaufend Mängel behoben und Funktionsverbesserungen umgesetzt. Die neue Fahrerlaubnis-Datenbank verfügt über einige nun automatisierte Dokumente, die zuvor händisch erstellt werden mussten, wodurch hier auch eine große Effizienzsteigerung erreicht werden konnte. Am 31.01.2017 wurde der letzte Export der Anträge mittels der alten Datenbank durchgeführt. Nach erfolgreich durchgeführter Migration sämtlicher bestehender Datensätze auf die neu programmierte Applikation am 01.02.2017 wurde der erste Export der Anträge im neuen System am 15.02.2017 getätigt.

SOLAS

Das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS) schreibt vor, dass die Bruttomasse von Containern vor ihrer Stauung an Bord eines Seeschiffes durch den Befrachter zu bestätigen (Verified Gross Mass – VGM) und der Reederei bekanntzugeben ist.

Die nationale Umsetzung von Neuerungen in dieser SOLAS-Richtlinie ist in Österreich mit 1. Juli 2016 in Kraft getreten. Im Zuge dessen wurden Methoden definiert, wie die Feststellung der verifizierten Bruttomasse von See-Containern in Österreich erfolgen kann und ein entsprechendes, öffentlich zugängliches Verzeichnis von SOLAS-zertifizierten Unternehmen realisiert.

Das SOLAS-Verzeichnis wurde seitens SCHIG mbH in Abstimmung mit dem bmvit umgesetzt und wird seitdem erfolgreich betrieben. Mit Stand 31.12.2016 sind 402 Unternehmen im nationalen SOLAS-Verzeichnis gelistet. Die Zertifizierungen der Unternehmen umfassen dabei Qualitätsmanagementsysteme (74 %), Umweltmanagementsysteme (6 %), Nachhaltigkeitszertifikate (7 %) und zollrechtliche Zertifikate (13 %).

Eine meiner wichtigsten
Aufgaben ist es, die
richtige Person für den
richtigen Platz zu finden.

Monika Lämmerer

Recht, Personal
& Beschaffung

K6



094

Bilanz zum
31. Dezember 2016

AKTIVA	31.12.2016 EUR	31.12.2016 EUR	VERGLEICHSAZAHLEN 31.12.2015 EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile	264.196,77		178.993,72
2. geleistete Anzahlungen	17.583,95		0,00
		281.780,72	178.993,72
II. Sachanlagen			
1. Bauten auf fremdem Grund	32.186,86		60.731,82
2. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	100.731,63		170.050,97
		132.918,49	230.782,79
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	3.160.000,00		3.160.000,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.531.250,00		2.718.750,00
		5.691.250,00	5.878.750,00
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
1. unfertige Erzeugnisse		3.943,20	19.283,52
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 / Vj. 0,00	701.800,94		466.645,03
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 4.687.721,08 / Vj. 3.611.766,36	12.943.721,08		11.143.766,36
3. sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 / Vj. 0,00	8.851.003,14		8.201.647,75
		22.496.525,16	19.812.059,14
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten			
		184.272.479,64	124.593.919,21
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
1. Transitorische Posten		36.702,85	39.933,81
SUMME AKTIVA		212.915.600,06	150.753.722,19

PASSIVA	31.12.2016 EUR	31.12.2016 EUR	VERGLEICHSAZAHLEN 31.12.2015 EUR
A. EIGENKAPITAL			
I. eingefordertes Stammkapital			
1. Stammkapital davon eingezahlt 2.000.000,00 / Vj. 2.000.000,00		2.000.000,00	2.000.000,00
II. Kapitalrücklagen			
1. nicht gebundene		7.767.655,19	7.767.655,19
III. Bilanzverlust davon Verlustvortrag -105.720,99 / Vj. -193.464,62			
		-30.055,70	-105.720,99
SUMME EIGENKAPITAL		9.737.599,49	9.661.934,20
B. RÜCKSTELLUNGEN			
1. Rückstellungen für Abfertigungen	90.971,71		61.232,41
2. sonstige Rückstellungen	10.844.949,76		8.366.431,14
		10.935.921,47	8.427.663,55
C. VERBINDLICHKEITEN			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 187.500,00 / Vj. 187.500,00 davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 2.250.000,00 / Vj. 2.437.500,00	2.437.500,00		2.625.000,00
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 66.419.054,12 / Vj. 64.747.810,35 davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 / Vj. 0,00	66.419.054,12		64.747.810,35
3. sonstige Verbindlichkeiten davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 94.262,47 / Vj. 92.982,22 davon aus Steuern 258.424,09 / Vj. 117.766,00 davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 1.103.676,82 / Vj. 1.290.998,85 davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 / Vj. 0,00 davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 67.710.230,94 / Vj. 66.226.309,20 davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 2.250.000,00 / Vj. 2.437.500,00	1.103.676,82		1.290.998,85
		69.960.230,94	68.663.809,20
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
		122.281.848,16	64.000.315,24
SUMME PASSIVA		212.915.600,06	150.753.722,19
HAFTUNGSVERHÄLTNISSE		21.283.479,30	24.786.747,35

Gewinn- und Verlustrechnung
vom 1. Jänner 2016
bis 31. Dezember 2016

096

	2016 EUR	2016 EUR	VERGLEICHSSZAHLEN 2015 EUR
1. UMSATZERLÖSE		7.626.533,08	6.919.063,94
2. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE			
a. Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	0,00		33,34
b. Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	32.140,20		68.747,98
c. übrige	718.718.856,36		697.503.445,61
		718.750.996,56	697.572.226,93
3. BETRIEBSLEISTUNG		726.377.529,64	704.491.290,87
4. AUFWENDUNGEN FÜR MATERIAL UND SONSTIGE BEZOGENE HERSTELLUNGSLEISTUNGEN			
a. Aufwendungen für bezogene Leistungen	-715.947.812,85		-697.596.129,52
		-715.947.812,85	-697.596.129,52
5. PERSONALAUFWAND			
a. Gehälter	-3.978.153,15		-3.732.416,25
b. Soziale Aufwendungen			
ba. Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-87.997,78		-59.451,90
bb. Aufwendungen für Altersversorgung	-154.023,54		-144.786,80
bc. Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-1.075.834,16		-958.212,30
bd. sonstige Sozialaufwendungen	-123.776,17		-126.821,48
		-5.419.784,80	-5.021.688,73
6. ABSCHREIBUNGEN			
a. auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen			
aa. planmäßige Abschreibungen	-249.024,13		-277.250,25
		-249.024,13	-277.250,25

097

	2016 EUR	2016 EUR	VERGLEICHSSZAHLEN 2015 EUR
7. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN			
a. Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen und Ertrag fallen	-4.658,09		-11.709,64
b. übrige	-4.756.249,77		-1.584.512,73
		-4.760.907,86	-1.596.222,37
8. ZWISCHENSUMME AUS Z 1 BIS 7 (BETRIEBSERGEBNIS)		0,00	0,00
9. ERTRÄGE AUS ANDEREN WERTPAPIEREN UND AUSLEIHUNGEN DES FINANZANLAGEVERMÖGENS <i>davon aus verbundenen Unternehmen 12.483,47 / Vj. 19.665,32</i>		12.483,47	19.665,32
10. SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE <i>davon aus verbundenen Unternehmen 76.206,25 / Vj. 83.022,88</i>		80.734,29	93.191,04
11. ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN		-17.552,47	-25.112,73
12. ZWISCHENSUMME AUS Z 9 BIS 11 (FINANZERFOLG)		75.665,29	87.743,63
13. ERGEBNIS VOR STEUERN (ZWISCHENSUMME AUS Z 8 UND Z 12)		75.665,29	87.743,63
14. ERGEBNIS NACH STEUERN		75.665,29	87.743,63
15. JAHRESÜBERSCHUSS		75.665,29	87.743,63
16. VERLUSTVORTRAG AUS DEM VORJAHR		-105.720,99	-193.464,62
17. BILANZVERLUST		-30.055,70	-105.720,99

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Jahresabschluss wurde gemäß den Bestimmungen der §§ 189 ff des Unternehmensgesetzbuches (UGB) in der zum Stichtag geltenden Fassung sowie des Rechnungslegungsänderungsgesetzes 2014 (RÄG 2014) erstellt. Dies betrifft im Wesentlichen Umgliederungen von den sonstigen betrieblichen Erträgen zu den Umsatzerlösen sowie von sonstigen Aufwendungen zu den Aufwendungen für bezogene Leistungen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend den Bestimmungen des § 906 Abs. 36 UGB angepasst. Dies betrifft im Wesentlichen Umgliederungen von den sonstigen betrieblichen Erträgen zu den Umsatzerlösen sowie von den sonstigen Aufwendungen zu den Aufwendungen für bezogene Leistungen.

Der Jahresabschluss wurde unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung sowie unter Beachtung der Generalnorm, ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens zu vermitteln (§ 222 Abs. 2 UGB), aufgestellt.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses wurden die Grundsätze der Vollständigkeit und der ordnungsmäßigen Bilanzierung eingehalten. Bei der Bewertung wurde von der Fortführung des Unternehmens ausgegangen.

Bei Vermögensgegenständen und Schulden wurde der Grundsatz der Einzelbewertung angewendet. Dem Vorsichtsprinzip wurde Rechnung getragen, indem insbesondere nur die am Abschlussstichtag verwirklichten Gewinne ausgewiesen wurden. Alle erkennbaren Risiken und drohenden Verluste, die im Geschäftsjahr 2016 oder in einem der früheren Geschäftsjahre entstanden sind, wurden berücksichtigt.

Anlagevermögen

Immaterielles Anlagevermögen

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet, vermindert um planmäßige Abschreibungen entsprechend der Nutzungsdauer. Die planmäßigen Abschreibungen werden linear vorgenommen. Als Nutzungsdauer wird ein Zeitraum von drei bis sechs Jahren zugrunde gelegt. Außerplanmäßige Abschreibungen wurden – wie im Vorjahr – nicht vorgenommen.

Sachanlagevermögen

Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich der bisher aufgelaufenen und im Berichtsjahr 2016 planmäßig fortgeführten Abschreibungen bewertet. Zur Ermittlung der Abschreibungssätze wird generell die lineare Abschreibungsmethode gewählt.

Der Rahmen der Nutzungsdauer beträgt wie im Vorjahr für die einzelnen Anlagengruppen:	
Büroadaptierungen:	10 Jahre
Büroeinrichtung:	3–10 Jahre
EDV, Nachrichtenanlagen, Büromaschinen:	2–8 Jahre

Geringwertige Vermögensgegenstände bis zu einem Einzelanschaffungswert von EUR 400,00 werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben.

Außerplanmäßige Abschreibungen wurden nicht vorgenommen. Festwerte gemäß § 209 Abs. 1 werden nicht verwendet.

Finanzanlagen

Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten – erforderlichenfalls vermindert um außerplanmäßige Abschreibungen – bilanziert. Im Geschäftsjahr 2016 wurden – wie im Vorjahr – keine außerplanmäßigen Abschreibungen durchgeführt.

Umlaufvermögen

Vorräte

Unfertige Erzeugnisse
Die unfertigen Erzeugnisse sind zu Herstellungskosten bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Bei der Bewertung von Forderungen werden erkennbare Risiken durch Wertberichtigungen berücksichtigt. Soweit erforderlich, wird die spätere Fälligkeit durch Abzinsung berücksichtigt.

Rückstellungen

Rückstellungen für Anwartschaften auf Abfertigungen

Die Abfertigungsrückstellung wurde nach finanzmathematischen Grundsätzen auf Basis eines Nominalzinssatzes von 3,36 %, unter Berücksichtigung geplanter Bezugssteigerungen von 1,73 % und eines Pensionseintrittsalters von 65 Jahren bei Frauen und Männern ermittelt (gesetzliches Pensionsalter wird verwendet). Im Vorjahr wurde für die Berechnung der Abfertigungsrückstellung ein Realzinssatz in Höhe von 2,5 % herangezogen.

Sonstige Rückstellungen

Die Rückstellungen wurden mit dem bestmöglich zu schätzenden Erfüllungsbetrag bewertet. Rückstellungen aus Vorjahren wurden, soweit sie nicht verwendet werden und der Grund für ihre Bildung weggefallen ist, über sonstige betriebliche Erträge aufgelöst.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag unter Bedachtnahme auf den Grundsatz der Vorsicht bewertet.

Änderungen von Bewertungsmethoden

Änderungen von Bewertungsmethoden wurden bei dem Posten Rückstellungen für Abfertigungen durchgeführt. Unter Berücksichtigung der AFRAC-Stellungnahme „Rückstellungen für Pensions-, Abfertigungs-, Jubiläumsgeld- und vergleichbare langfristig fällige Verpflichtungen nach den Vorschriften des Unternehmensgesetzbuches“ wurde die Berechnung der Rückstellung an die Anforderungen des RÄG 2014 angepasst. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Punkt Rückstellungen für Anwartschaften auf Abfertigungen verwiesen.

Die Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage stellen sich wie folgt dar: Aufgrund der oben dargestellten Änderungen ergibt sich bei der Berechnung der Abfertigungsrückstellung eine Erhöhung von EUR 21.668,99.

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens und die Aufgliederung der Jahresabschreibung nach einzelnen Posten ist aus dem Anlagenspiegel ersichtlich.

Immaterielle Vermögensgegenstände

Als immaterielle Vermögensgegenstände werden Software bzw. die Homepage der Gesellschaft ausgewiesen, die ausschließlich von Dritten hergestellt wurden.

Im Bereich der immateriellen Vermögensgegenstände wurden planmäßige Abschreibungen in Höhe von EUR 105.742,86 (Vorjahr EUR 114.005,61) vorgenommen.
Die geleisteten Anzahlungen in Höhe von EUR 17.583,95 (Vorjahr EUR 0,00) betreffen die Infrastrukturplattform FE/FZ.

Sachanlagen

Im Bereich des Sachanlagevermögens wurden nutzungsbedingte Abschreibungen in Höhe von EUR 140.054,67 (Vorjahr EUR 159.847,24) vorgenommen.

ANLAGENSPIEGEL	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten						Abschreibungsbewegungen							Buchwerte	
	01.01.2016 EUR	ZUGÄNGE EUR	DAVON AKT. ZINSEN EUR	ABGÄNGE EUR	UMBU- CHUNG EUR	31.12.2016 EUR	KUMULIERTE AFA 01.01.16 EUR	AFA LAUFEND EUR	ZU- SCHREI- BUNGEN EUR	ZUGANG EUR	ABGANG EUR	UMBU- CHUNG EUR	KUMULIERTE AFA 31.12.16 EUR	31.12.2016 EUR	31.12.2015 EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN															
I. Immaterielle Vermögensgegenstände															
1. gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile	576.492,05	194.172,51	0,00	9.742,60	0,00	760.921,96	397.498,33	65.864,92	0,00	43.104,54	9.742,60	0,00	496.725,19	264.196,77	178.993,72
2. geleistete Anzahlungen	0,00	17.583,95	0,00	0,00	0,00	17.583,95	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17.583,95	0,00
II. Sachanlagen															
1. Bauten auf fremdem Grund	328.346,86	0,00	0,00	0,00	0,00	328.346,86	267.615,04	28.544,96	0,00	0,00	0,00	0,00	296.160,00	32.186,86	60.731,82
2. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	742.372,34	43.140,35	0,00	7.950,15	0,00	777.562,54	572.321,37	94.727,77	0,00	16.781,94	7.000,17	0,00	676.830,91	100.731,63	170.050,97
III. Finanzanlagen															
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	14.060.925,12	0,00	0,00	0,00	0,00	14.060.925,12	10.900.925,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10.900.925,12	3.160.000,00	3.160.000,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.718.750,00	0,00	0,00	187.500,00	0,00	2.531.250,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.531.250,00	2.718.750,00
SUMME	18.426.886,37	254.896,81	0,00	205.192,75	0,00	18.476.590,43	12.138.359,86	189.137,65	0,00	59.886,48	16.742,77	0,00	12.370.641,22	6.105.949,21	6.288.526,51

Finanzanlagen

Die Anteile an verbundenen Unternehmen setzen sich wie folgt zusammen:

- Rail Test & Research Gesellschaft mit beschränkter Haftung (kurz: Rail Test & Research GmbH) – Beteiligungsbuchwert EUR 3.035.000,00 (Vorjahr EUR 3.035.000,00)
- RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH – Beteiligungsbuchwert EUR 125.000,00 (Vorjahr EUR 125.000,00)

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen bestehen in Höhe von EUR 2.531.250,00 (Vorjahr EUR 2.718.750,00) gegenüber der Rail Test & Research GmbH.

Umlaufvermögen

Vorräte

Unfertige Erzeugnisse

Der Bestand an unfertigen Erzeugnissen beträgt EUR 3.943,20 (Vorjahr EUR 19.283,52) und betrifft Kartenrohlinge für die Ausstellung von Fahrerlaubnissen für Triebfahrzeugführer.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Fristigkeit der Forderungen stellt sich folgendermaßen dar:

	Summe		davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	
	31.12.2016 EUR	31.12.2015 EUR	31.12.2016 EUR	31.12.2015 EUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	701.800,94	466.645,03	0,00	0,00
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	12.943.721,08	11.143.766,36	4.687.721,08	3.611.766,36
sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	8.851.003,14	8.201.647,75	0,00	0,00
SUMME	22.496.525,16	19.812.059,14	4.687.721,08	3.611.766,36

Im Geschäftsjahr 2016 mussten Einzelwertberichtigungen in Höhe von EUR 1.474.350,65 (Vorjahr EUR 0,00) vorgenommen werden.

Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen zum 31.12.2016 bestehen wie im Vorjahr zur Gänze gegenüber der Rail Test & Research GmbH. Zur Beseitigung der Überschuldung seitens der Rail Test & Research GmbH stellt die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH einen Teil der Forderung im Nominale von EUR 3.800.000,00 (Vorjahr EUR 2.850.000,00) nachrangig.

Dies bedeutet, dass die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH im Rang hinter alle anderen Gläubiger der Gesellschaft zurücktritt, sodass die bestehende Forderung im Ausmaß von EUR 3.800.000,00 nur insoweit befriedigt wird, als die Gesellschaft nach Befriedigung der anderen Gläubiger zur Begleichung der Forderung an die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH in der Lage ist.

Sonstige Forderungen

Die sonstigen Forderungen gliedern sich in folgende Positionen:

	Summe		davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	
	31.12.2016 EUR	31.12.2015 EUR	31.12.2016 EUR	31.12.2015 EUR
Forderungen aus der Verrechnung mit Abgabenbehörden	5.949.259,32	5.506.504,67	0,00	0,00
Darlehen und Vorschüsse an Dienstnehmer	10.184,62	10.290,53	0,00	0,00
Guthaben bei Lieferanten	0,00	839,80	0,00	0,00
andere sonstige Forderungen	2.891.559,20	2.684.012,75	0,00	0,00
SUMME	8.851.003,14	8.201.647,75	0,00	0,00

Die sonstigen Forderungen betreffen im Wesentlichen Forderungen gegenüber dem Bund aus Zuschussgewährung im Zusammenhang mit der Abwicklung der Verkehrsdiensteverträge sowie Forderungen gegenüber Abgabenbehörden.

In den sonstigen Forderungen sind Erträge in Höhe von EUR 2.891.259,20 (Vorjahr EUR 2.684.552,55) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden. Darin sind Forderungen gegenüber bmvit für gemeinschaftliche Leistungen in Höhe von EUR 1.414.684,67 (Vorjahr EUR 2.642.675,19) enthalten.

In den sonstigen Forderungen sind EUR 2.948.701,30 gegenüber der Montafonerbahn AG enthalten.

Im März 2016 erlangte die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH davon Kenntnis, dass der von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH an die Montafonerbahn AG aufgrund des im Jahr 2011 geschlossenen Verkehrsdienstevertrags geleistete Abgeltungsbetrag von der Montafonerbahn AG nicht entsprechend den Bestimmungen dieses Vertrags berechnet worden war. Dies hat zur Folge, dass die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH für die von ihr beauftragten Schienenpersonenverkehrsleistungen seit Inkrafttreten des Vertrags einen um EUR 2.948.701,30 höheren Abgeltungsbetrag an die Montafonerbahn AG geleistet hat, als dies vertraglich festgelegt wurde. Dieser Betrag wurde von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH im Geschäftsjahr 2016 zurückgefordert und zum 31.12.2016 aufgrund des bestehenden Rechtsanspruchs als sonstige Forderung aktiviert. Auf Basis der vorsichtigen Einschätzung der Finanzprokuratur, die die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH in diesem Fall rechtsfreundlich vertritt, wird die Wahrscheinlichkeit für die erfolgreiche Durchsetzung des Rückforderungsanspruches mit 50 % angesetzt. Aus diesem Grund wurde unter Berücksichtigung des § 201 UGB eine Wertberichtigung dieser Forderung in Höhe von EUR 1.474.350,65 durchgeführt.

Auf Basis der Einschätzung der Finanzprokuratur wurde aus Vorsichtsgründen eine Rückstellung ebenfalls im Ausmaß von 50 % des Rückforderungsbetrages – somit in Höhe von EUR 1.474.350,65 – für eine potenzielle Rückerstattung des von der Montafonerbahn AG zu leistenden Betrages an das bmvit gebildet.

Sämtliche im 2. Halbjahr 2016 von der Montafonerbahn AG gelegten Rechnungen mit einem Gesamtbetrag in Höhe von EUR 744.969,90 wurden von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH aufgrund der nicht vertragskonformen Berechnung der Abgeltungsbeträge lediglich im Ausmaß von EUR 464.857,08 anerkannt und zum 31.12.2016 unter der Bilanzposition „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen“ ausgewiesen. Der durch die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH nicht anerkannte Restbetrag in Höhe EUR 280.112,82 wurde ebenfalls auf Basis der Einschätzung der Finanzprokuratur im Ausmaß von 50 % – somit in Höhe von EUR 140.056,11 – als sonstige Rückstellung ausgewiesen.

Aus diesem Sachverhalt ergibt sich im Geschäftsjahr 2016 in Summe keine Auswirkung auf das Jahresergebnis.

Aktive Rechnungsabgrenzung

Transitorische Posten

Die transitorischen Posten werden mit EUR 36.702,85 (Vorjahr EUR 39.933,81) ausgewiesen und umfassen alle Ausgaben, die erst im Folgejahr im Sinne einer periodenreinen Gewinnermittlung aufwandswirksam verrechnet werden.

Eigenkapital

Das Stammkapital steht unverändert mit EUR 2.000.000,00 zu Buche.

Kapitalrücklagen

Nicht gebundene Kapitalrücklagen

Die Kapitalrücklage beträgt zum 31.12.2016 EUR 7.767.655,19 (Vorjahr EUR 7.767.655,19) und wurde von der Republik Österreich bereits bei der Gründung der Gesellschaft eingebracht.

Bilanzverlust

Der Bilanzverlust für das Jahr 2016 beläuft sich auf EUR -30.055,70 (Vorjahr EUR -105.720,99).

Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen bestehen aus folgenden Positionen:

	31.12. 2016 EUR	31.12. 2015 EUR
Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Arbeitnehmern	195.487,02	174.031,14
Sonstige Rückstellungen	10.649.462,74	8.192.400,00
SUMME	10.844.949,76	8.366.431,14

In den sonstigen Rückstellungen sind u. a. die Rückstellungen für noch nicht konsumierte Urlaube in Höhe von EUR 148.796,18 (Vorjahr EUR 134.036,37), für Zeitguthaben in Höhe von EUR 46.690,84 (Vorjahr EUR 39.994,77), für ausstehende Eingangsrechnungen in Höhe von EUR 37.390,00 (Vorjahr EUR 143.500,00), für Prämien für Mitarbeiter in Höhe von EUR 448.000,00 (Vorjahr EUR 425.000,00), für drohende Verluste aus einem Zinsswap-Geschäft in Höhe von EUR 8.256.000,00 (Vorjahr EUR 7.532.000,00), für Prozesskosten in Höhe von EUR 182.000,00 (Vorjahr EUR 0,00), für die Behindertenausgleichstaxe in Höhe von EUR 6.024,00 (Vorjahr EUR 5.952,00) und für Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten in Höhe von EUR 105.641,68 (Vorjahr EUR 85.948,00) enthalten. In den sonstigen Rückstellungen ist weiters ein Betrag in Höhe von EUR 1.614.407,06 enthalten, der eine Vorsorge im Zusammenhang mit dem Rechtsstreit mit der Montafonerbahn AG darstellt. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter dem Punkt Sonstige Forderungen verwiesen.

Verbindlichkeiten

Die Aufgliederung der Verbindlichkeiten gemäß § 225 Abs. 6 und § 237 Abs. 1 Z 5 UGB stellt sich folgendermaßen dar:

		Restlaufzeit			
		SUMME EUR	BIS 1 JAHR EUR	ZW. 1 UND 5 JAHREN EUR	ÜBER 5 JAHRE EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2016	2.437.500,00	187.500,00	750.000,00	1.500.000,00
	2015	2.625.000,00	187.500,00	750.000,00	1.687.500,00
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2016	66.419.054,12	66.419.054,12	0,00	0,00
	2015	64.747.810,35	64.747.810,35	0,00	0,00
Sonstige Verbindlichkeiten	2016	1.103.676,82	1.103.676,82	0,00	0,00
	2015	1.290.998,85	1.290.998,85	0,00	0,00
SUMME	2016	69.960.230,94	67.710.230,94	750.000,00	1.500.000,00
SUMME	2015	68.663.809,20	66.226.309,20	750.000,00	1.687.500,00

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -187.500,00 auf EUR 2.437.500,00. Zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen für den Klima-Wind-Kanal der Rail Test & Research GmbH wurde im Jahr 2009 ein Darlehen in Höhe von EUR 3.750.000,00 aufgenommen. Zum Bilanzstichtag haftet das Darlehen mit einem Betrag in Höhe von EUR 2.437.500,00 (Vorjahr EUR 2.625.000,00) aus. Als Sicherstellung wurde eine Bürge- und Zahlerhaftung der Republik Österreich bestellt.

Sonstige Verbindlichkeiten

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

		Restlaufzeit			
		SUMME EUR	BIS 1 JAHR EUR	ZW. 1 UND 5 JAHREN EUR	ÜBER 5 JAHRE EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Abgabenbehörden	2016	258.424,09	258.424,09	0,00	0,00
	2015	117.766,00	117.766,00	0,00	0,00
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungsträgern	2016	94.262,47	94.262,47	0,00	0,00
	2015	92.982,22	92.982,22	0,00	0,00
Sonstige Verbindlichkeiten	2016	750.990,26	750.990,26	0,00	0,00
	2015	1.080.250,63	1.080.250,63	0,00	0,00
SUMME	2016	1.103.676,82	1.103.676,82	0,00	0,00
SUMME	2015	1.290.998,85	1.290.998,85	0,00	0,00

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Aufwendungen in Höhe von EUR 136.313,86 (Vorjahr EUR 137.981,46) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um die Abgrenzung von Aufwendungen.

Passive Rechnungsabgrenzung

Die passive Rechnungsabgrenzung zeigt einen Wert von EUR 122.281.848,16 (im Vorjahr EUR 64.000.315,24) und betrifft Vorauszahlungen des bmvit für gemeinwirtschaftliche Leistungen.

Sonstige Angaben zur Bilanz

Haftungsverhältnisse

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat für folgende Gesellschaften gegenüber Banken Garantieerklärungen abgegeben.

Unter der Bilanz werden gem. § 199 UGB folgende Haftungsverhältnisse ausgewiesen:

GARANTIEERKLÄRUNG FÜR		HAFTUNGSHÖHE EUR	HAFTUNGSENDE
Rail Test & Research GmbH	2016	0,00	01.10.2016
	2015	3.437.500,00	01.10.2018
	2016	19.999.979,58	30.12.2029
	2015	19.999.997,61	30.12.2029
RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH	2016	786.499,72	31.03.2036
	2015	816.749,74	31.03.2036
	2016	497.000,00	31.12.2030
	2015	532.500,00	31.12.2030

Die für den Kredit der Rail Test & Research GmbH abgegebene Garantieerklärung der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, welche zum 31.12.2015 EUR 3.437.500,00 betragen hat, ist mit 01.10.2016 ausgelaufen. In Abstimmung mit dem Kreditinstitut läuft dieser Kredit bis zum Ende der Laufzeit in 2018 unbesichert weiter.

Verpflichtung aus der Nutzung von in der Bilanz nicht ausgewiesenen Sachanlagen

Die Verpflichtungen aus der Nutzung von in der Bilanz nicht ausgewiesenen Sachanlagen belaufen sich im nächsten Jahr auf EUR 302.547,87 (Vorjahr EUR 286.130,28) und in den nächsten fünf Jahren insgesamt auf EUR 1.494.865,32 (Vorjahr EUR 1.378.636,44). Diese betreffen im Wesentlichen Mietverpflichtungen für die Büroräumlichkeiten.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse betragen EUR 7.626.533,08 (Vorjahr EUR 6.919.063,94).

Der überwiegende Umsatzanteil resultiert aus der Kostentragungspflicht des Bundes nach § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen EUR 718.750.996,56 (Vorjahr EUR 697.572.226,93) und gliedern sich wie folgt:

	2016 EUR	2015 EUR
Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen	0,00	33,34
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	32.140,20	68.747,98
Übrige sonstige betriebliche Erträge	718.718.856,36	697.503.445,61
SUMME	718.750.996,56	697.572.226,93

Übrige betriebliche Erträge

Die übrigen betrieblichen Erträge betragen EUR 718.718.856,36 (Vorjahr EUR 697.503.445,61) und bestehen aus folgenden Positionen:

	2016 EUR	2015 EUR
Zuschüsse	715.163.436,07	697.494.885,61
Erträge iZm Rückforderung Montafonerbahn	2.948.701,30	0,00
Ertrag Aufwandszuschuss (bmvit) iZm Abgeltungsbeträgen Montafonerbahn	604.913,49	0,00
sonstige Erlöse	1.805,50	8.560,00
SUMME	718.718.856,36	697.503.445,61

Aufwendungen für bezogene Leistungen

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen gliedern sich wie folgt:

	2016 EUR	2015 EUR
Bezogene gemeinwirtschaftliche Leistungen VDV	715.163.436,07	697.494.885,61
Bezogene Leistungen Rückforderung MBS	604.913,49	0,00
Bezogene Leistungen FVK	67.912,29	11.826,72
Bezogene Leistungen IKN	61.380,72	33.401,31
Kartenrohlinge	18.192,51	16.882,21
Bezogene Leistungen Infra4	17.441,24	0,00
Bezogene Leistungen KLI.EN	12.172,50	26.143,18
Bezogene Leistungen ATF	2.364,03	1.782,79
Bezogene Leistungen E-Mobilität	0,00	11.207,70
SUMME	715.947.812,85	697.596.129,52

Personalaufwand

Der Personalaufwand hat sich gegenüber dem Vorjahr von EUR 5.021.688,73 um EUR 398.096,07 auf EUR 5.419.784,80 verändert.

Aufwendungen Angestellte

	2016 EUR	2015 EUR
Gehälter	3.978.153,15	3.732.416,25
Abfertigungen	29.739,30	5.321,10
Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	58.258,48	54.130,80
Aufwendungen für Altersversorgung	154.023,54	144.786,80
Gesetzlicher Sozialaufwand	735.367,38	661.605,07
Vom Entgelt abhängige Abgaben	340.466,78	296.607,23
Sonstige Sozialaufwendungen	123.776,17	126.821,48
SUMME	5.419.784,80	5.021.688,73

Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen

	2016 EUR	2015 EUR
Dotierung Abfertigungsrückstellung	29.739,30	5.321,10
Beiträge an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	58.258,48	54.130,80
SUMME	87.997,78	59.451,90

Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Planmäßige Abschreibungen

Die planmäßigen Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr EUR 249.024,13 (Vorjahr EUR 277.250,25) und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -28.226,12.

	2016 EUR	2015 EUR
planmäßige Abschreibung immaterieller Vermögensgegenstände	105.742,86	114.005,61
planmäßige Abschreibung Sachanlagen	140.054,67	159.847,24
Sofortabschreibung geringwertiger Vermögensgegenstände	3.226,60	3.397,40
SUMME	249.024,13	277.250,25

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Steuern, soweit nicht Steuern vom Einkommen oder Ertrag

Die nicht ertragsabhängigen Steuern beliefen sich im Geschäftsjahr auf EUR 4.658,09 (Vorjahr EUR 11.709,64) und gliedern sich wie folgt:

	2016 EUR	2015 EUR
sonstige Steuern und Abgaben	4.658,09	11.709,64
SUMME	4.658,09	11.709,64

Übrige betriebliche Aufwendungen

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen betragen EUR 4.756.249,77 (Vorjahr EUR 1.584.512,73) und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 3.171.737,04. Die übrigen betrieblichen Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

	2016 EUR	2015 EUR
Instandhaltungen und Reparaturen	249.373,51	188.427,95
Reinigung durch Dritte	40.153,42	38.854,42
Versicherungen	46.274,56	45.732,89
Transporte durch Dritte	391,50	260,48
Reise- und Fahrtspesen, Diäten	54.144,01	39.550,70
Post- und Telefongebühren	43.184,55	39.020,90
Miet- und Pachtaufwand, Leasing	305.903,40	295.721,37
Energieverbrauch, Betriebskosten	72.909,21	72.084,54
Kfz-Kosten PKW	4.478,25	6.287,45
Kosten für beigestelltes Personal	22.693,15	20.213,74
Aufsichtsratsvergütungen	30.500,00	30.500,00
Büromaterial	28.340,83	17.314,09
Aufwand für Fachliteratur und Zeitungen	27.164,40	26.377,79
Werbe- und Repräsentationsaufwand	120.463,18	52.977,26
Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwand	535.280,86	549.672,17
Aus- und Fortbildung	148.849,67	78.030,99
Mitgliedsbeiträge	14.325,86	16.474,39
Spesen des Geldverkehrs	2.668,01	2.275,10
Forderungsausfälle (Einzelwertberichtigung)	1.474.350,65	0,00
Verluste aus Anlagenabgängen	949,98	146,66
Dotierung sonstige Rückstellung iZm Montafonerbahn	1.474.350,65	0,00
sonstige betriebliche Aufwendungen	60.519,51	66.025,44
Skontoerträge auf übrige betriebliche Aufwendungen	-1.019,39	-1.435,60
SUMME	4.756.249,77	1.584.512,73

Die im Geschäftsjahr anfallenden Aufwendungen für den Abschlussprüfer betragen für die Prüfung des Jahresabschlusses EUR 7.933,68 (Vorjahr EUR 7.740,00) und für sonstige Leistungen EUR 56.520,00 (Vorjahr EUR 80.761,25).

Finanzielles Ergebnis

Das finanzielle Ergebnis schlägt sich im Geschäftsjahr mit EUR 75.665,29 (Vorjahr EUR 87.743,63) nieder. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Veränderung von EUR -12.078,34.

Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Die Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens gliedern sich wie folgt:

	2016 EUR	2015 EUR
Zinserträge aus Ausleihungen	12.483,47	19.665,32
davon aus verbundenen Unternehmen	12.483,47	19.665,32
SUMME	12.483,47	19.665,32

Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge gliedern sich wie folgt:

	2016 EUR	2015 EUR
Zinserträge	80.734,29	93.191,04
davon aus verbundenen Unternehmen	76.206,25	83.022,88
SUMME	80.734,29	93.191,04

Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

	2016 EUR	2015 EUR
Haftungsentgelt	5.068,75	5.447,34
Zinsen für Bankkredite, Darlehen, Hypotheken	12.483,72	19.665,39
SUMME	17.552,47	25.112,73

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

Zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (als Fixzinsszahler) für eine Finanzierung der Rail Test & Research GmbH über ein Volumen von EUR 20.000.000,00 einen Zinsswap-Vertrag abgeschlossen.

Die Zeitwertermittlung erfolgte im Rahmen einer finanzmathematischen „Mark to Market“-Bewertung unter Zugrundelegung der Marktverhältnisse zum Bilanzstichtag.

Die Bewertung hat zum Bilanzstichtag per 31.12.2016 einen negativen beizulegenden Zeitwert von EUR 8.255.146,48 (Vorjahr EUR 7.531.250,55) ergeben.

Im Jahresabschluss 2016 wird das Finanzderivat – wie im Vorjahr – nicht als Bewertungseinheit mit dem Fremdfinanzierungsgeschäft qualifiziert und ist daher eine bilanzielle Berücksichtigung des negativen beizulegenden Zeitwertes in Form einer Drohverlustrückstellung in Höhe von EUR 8.256.000,00 (Vorjahr EUR 7.532.000,00) erforderlich.

Da die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (als Fixzinsempfänger) mit der Rail Test & Research GmbH ebenfalls eine Zinsswap-Vereinbarung zu den gleichen Bedingungen abgeschlossen hat, werden letztendlich allfällige finanzielle Folgen aus dem Zinsswap-Geschäft von der Rail Test & Research GmbH getragen, sodass sich für die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH keine ergebnismäßige Belastung ergibt.

Bilanzverlust

Der Jahresgewinn des Geschäftsjahres 2016 beträgt EUR 75.665,29 und veränderte sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -12.078,34 (Vorjahresergebnis EUR 87.743,63). Durch die Auflösung des Verlustvortrages aus dem Geschäftsjahr 2015 errechnet sich ein Bilanzverlust von EUR -30.055,70.

Sonstige Angaben

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer betrug 70 (Vorjahr 62), davon 65 Angestellte (Vorjahr 62), 5 freie Dienstnehmer (Vorjahr 0) und 0 Arbeiter (Vorjahr 0).

In den Aufwendungen für Abfertigungen und Pensionen sind nachfolgende Beträge für Mitglieder der Geschäftsführung und leitende Angestellte enthalten:

		SUMME EUR	MITGLIEDER DER GE- SCHÄFTSFÜHRUNG EUR	LEITENDE ANGESTELLTE EUR	ANDERE ARBEITNEHMER EUR
Aufwendungen für Abfertigungen	2016	29.739,30	0,00	0,00	29.739,30
	2015	5.321,10	0,00	0,00	5.321,10
Betriebliche Mitarbeitervorsorge	2016	58.258,48	2.250,66	5.030,51	50.977,31
	2015	54.130,80	2.165,38	5.076,69	46.888,73
Aufwendungen für Pensionen (Pensionskassenbeiträge)	2016	135.123,54	12.607,50	9.600,06	112.915,98
	2015	126.761,80	12.334,16	7.936,60	106.491,04
Summe	2016	223.121,32	14.858,16	14.630,57	193.632,59
Summe	2015	186.213,70	14.499,54	13.013,29	158.700,87

Geschäftsführer der Gesellschaft ist:

DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Die Vergütung des Geschäftsführers belief sich im Geschäftsjahr 2016 – ohne Berücksichtigung der in der Tabelle dargestellten Beträge – auf insgesamt EUR 147.104,46 (Vorjahr EUR 141.526,64).

Der Aufsichtsrat setzt sich im Geschäftsjahr 2016 aus folgenden Personen zusammen:

Ministerialrat Mag. Roland Schuster, MBA
(Vorsitzender)

Sektionschefin Mag. Ursula Zechner
(Stellvertreterin des Vorsitzenden)

Ministerialrat Mag. Bernhard Bauer

DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill

Mag. Stefan Rust

Ministerialrat DI Dr. Thomas Spiegel

Patrycja Feichter

Peter Calließ

Mag. Martina Lew-Schlapschy

An die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden im Berichtsjahr keine Vorschüsse oder Kredite gewährt. Im Geschäftsjahr sind Bezüge von Aufsichtsratsmitgliedern in Höhe von EUR 30.500,00 (Vorjahr EUR 30.500,00) entstanden.

Verbundene Unternehmen

Rail Test & Research GmbH, Wien

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR -3.775.866,26 (Vorjahr EUR -2.820.201,60); Jahresfehlbetrag 2016 EUR -955.664,66 (Vorjahr Jahresüberschuss EUR 861.132,51)

RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH, Regensburg

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR 78.554,70 (Vorjahr EUR 65.333,44); Jahresüberschuss 2016 EUR 13.221,26 (Vorjahr Jahresüberschuss EUR 11.555,01)

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die im Jahresabschluss nicht berücksichtigt sind

Nach dem Bilanzstichtag hat es keine wesentlichen Ereignisse gegeben, die im Jahresabschluss nicht berücksichtigt sind.

Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung wird der Generalversammlung vorschlagen, den Bilanzverlust in Höhe von EUR -30.055,70 (Vorjahr EUR -105.720,99) auf neue Rechnung vorzutragen.

Angaben über Beziehungen des Unternehmens zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Die Aufgaben der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH sind insbesondere in § 3 Abs. 1 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geregelt, wobei der dort definierte Umfang der Tätigkeiten durch die Übertragung weiterer Aufgaben durch den Vertreter des Eigentümers Republik Österreich, den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit), erweitert werden kann, was in der Vergangenheit auch geschehen ist. Somit besteht ein überwiegender Teil der Leistungsbeziehungen der Gesellschaft mit dem bmvit. Dafür erhält die Gesellschaft einen leistungsgerechten Aufwandsersatz, entweder aufgrund konkreter Leistungsvereinbarungen mit dem bmvit (wie z. B. über die Abwicklung von Förderprogrammen, die Wahrnehmung der Aufgabe einer Zuweisungsstelle gemäß dem 6. Teil des Eisenbahngesetzes 1957 oder die Verwaltung von Registern wie dem Fahrzeug-Einstellungsregister und dem Fahrerlaubnis-Register) oder als Basisfinanzierung aufgrund der gesetzlichen Kostentragungspflicht des Bundes gemäß § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz. Die Umsatzerlöse daraus beliefen sich im Geschäftsjahr 2016 auf EUR 6.741.912,45 (Vorjahr EUR 5.609.965,93).

Mit den Tochtergesellschaften Rail Test & Research GmbH und RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH bestehen jeweils Dienstleistungsvereinbarungen über die Erbringung administrativer Tätigkeiten durch die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (wie Buchhaltung und Controlling, Managementleistungen etc.). Die Erlöse daraus belaufen sich für das Geschäftsjahr 2016 auf in Summe EUR 118.825,44 (Vorjahr EUR 116.495,52). Weiters bestehen Cash-Pooling-Vereinbarungen über die gemeinsame Verwaltung liquider Mittel und die damit verbundene marktübliche Verzinsung von Forderungen bzw. Verbindlichkeiten verbundener Unternehmen.

Die Gesellschaft hat für die Rail Test & Research GmbH Haftungen für bestehende Finanzierungen übernommen, wofür der Rail Test & Research GmbH ein marktübliches Haftungsentgelt in Höhe von EUR 46.258,33 (Vorjahr EUR 46.131,94) verrechnet wird.

Die Republik Österreich stellte der Gesellschaft aufgrund einer zur Aufnahme eines Darlehens gewährten Bundeshaftung im Geschäftsjahr 2016 ein Haftungsentgelt von EUR 5.068,75 (Vorjahr EUR 5.447,34) in Rechnung.

Wien, am 24.04.2017



DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Lagebericht

Lagebericht gem. §§ 243 und 267 UGB
der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH für das Geschäftsjahr 2016¹

Struktur der SCHIG mbH und Angaben über Beteiligungen

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH („SCHIG mbH“) besteht als Gesellschaft seit 20 Jahren und wurde im November 1996 als Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH gegründet. Im Zuge der ÖBB-Reform 2005 ist der Finanzierungsbereich der SCHIG mbH zu den ÖBB transferiert worden. Die SCHIG mbH wurde gem. § 2 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz idGF per 1. Jänner 2005 als „Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH“ neu gegründet (Abspaltung zur Neugründung).

Aufgrund des Fachwissens der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie durch die kontinuierliche Erweiterung ihrer Expertise hat sich die SCHIG mbH seit ihrer Neupositionierung im Sinne des gesetzlichen Auftrages u. a. zu einem Spezialisten für Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Abwicklung von Förderungen, der Mittelverwendungskontrolle im Eisenbahnwesen und der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen entwickelt. Das Know-how, über welches die SCHIG mbH im Bereich Mobilität verfügt, wird sowohl dem Bund (bmvit) als auch Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen zur Verfügung gestellt.

Dienstleistungen im Zusammenhang mit Mittelverwendungskontrolle und im Rahmen der Projektabwicklung

Die SCHIG mbH unterstützt den Eigentümer, die Republik Österreich (bmvit), bei der Durchsetzung von Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit beim Einsatz öffentlicher Mittel. Die Beauftragung der entsprechenden Prüftätigkeiten erfolgt im Rahmen des gesetzlichen Auftrages.

Die Tätigkeiten umfassen folgende Bereiche:

- Zeitnahe Überprüfung (in kostenmäßiger, terminlicher und qualitativer Hinsicht) von Eisenbahnbauprojekten;
- Spezialprüfungen von Projekten oder Teilprojekten im Infrastrukturbereich;
- Abrechnungskontrolle von gewährten Zuschüssen der Europäischen Kommission für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V / CEF);
- Mitwirkung bei der Erstellung und Weiterentwicklung der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 und 2 BBG sowie die Kontrolle der Einhaltung dieser Zuschussverträge;
- Betreiben einer akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle (Benannten Stelle oder Notified Body) auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens;
- Durchführung von Sachverständigentätigkeiten gemäß österreichischem Eisenbahnrecht.

Als zentrale Aufgabe im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie obliegt der SCHIG mbH gem. § 3 Abs. 1 Z 9 SCHIG der Abschluss von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Zusammenhang mit § 7 des Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes 1999, BGBl. I Nr. 204 und deren Abwicklung.

Weiters ist die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle für verschiedene Förderprogramme des bmvit (u. a. die Anschlussbahn- und Terminalförderungen (ATF), Beihilfenprogramm für Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen, urbane E-Mobilität, Mikro-ÖV usw.) sowie für Förderprogramme des Klima- und Energiefonds (KLI.EN) tätig.

Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Liberalisierung des Eisenbahnwesens

Im Rahmen der Liberalisierung des Eisenbahnwesens ist sowohl von europäischer als auch nationalstaatlicher gesetzlicher Seite eine unabhängige Stelle gefordert.

Derzeit werden folgende Aufgaben und Tätigkeiten im Sinne der Liberalisierung des österreichischen Eisenbahnwesens von der SCHIG mbH übernommen:

- Durchführung der Fahrzeugcodevergabe;
- Führung des Einstellungsregisters;
- Tätigkeit als Trassenzuweisungsstelle und Entgelterhebende Stelle für Privatbahnen;
- Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr;
- Führung des Fahrerlaubnisregisters und Ausstellung der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer.

Die SCHIG mbH führt zwei Tochtergesellschaften zur Umsetzung von PPP-Projekten

Die Rail Test & Research GmbH (RTR) besitzt mit dem Klima-Wind-Kanal in Wien die weltweit einzige Anlage, in der Tests an Schienenfahrzeugen unter extremen klimatischen und aerodynamischen Bedingungen durchgeführt werden können. Als Private Partner fungiert die Betreibergesellschaft Rail Tec Arsenal Fahrzeugversuchsanlage GmbH.

Die RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (Rollende Landstraße – RoLa) hat mit dem RoLa-Standort Regensburg das erste grenzüberschreitende PPP-Projekt dieser Art für die SCHIG mbH realisiert. Infrastrukturbetreiber des RoLa-Terminals ist die Bayernhafen GmbH. Der operative Betrieb der RoLa-Verbindung Trento – Regensburg wurde per 30. Juni 2016 vorläufig eingestellt, eine neue Betreibergesellschaft wird derzeit gesucht.

¹ Hinweis: Aufgrund der durch das Rechnungslegungsänderungsgesetz 2014 mit 1. Jänner 2016 eingeführten Bewertungs- sowie Ausweisänderungen sind die Vorjahreszahlen im vorliegenden Lagebericht nicht mit dem Vorjahreslagebericht vergleichbar.

Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage

Gesamtwirtschaftliches Umfeld, Marktumfeld und Trends

In ihrer gesamtwirtschaftlichen Prognose für Österreich 2016 bis 2019 vom Dezember 2016² hat die Oesterreichische Nationalbank (OeNB) die Wachstumsaussichten des realen BIP für 2016 gegenüber dem Vorjahr 2015 mit 1,4 % angesetzt. Damit liegt der Wert leicht unter dem Stand der Prognose zur Jahresmitte 2016, in welcher für dieses Jahr von einem Wachstum der österreichischen Wirtschaft von 1,6 % ausgegangen wurde.

Für 2017 hat die OeNB ihre Wachstumsprognose im Dezember 2016 nach unten revidiert. War man zum Ende des Jahres 2015 noch von einem Wachstum des realen BIP in 2017 von 1,8 % ausgegangen, wurde dieser Prognosewert nun auf 1,5 % gesenkt. Dieses Wachstum wird im Wesentlichen von privatem Konsum sowie dem Volumen an Ausrüstungsinvestitionen österreichischer Unternehmen getragen. Maßgeblich für das Wachstum des privaten Konsums ist die deutliche Verbesserung der Einkommenssituation der privaten Haushalte, welche lt. OeNB durch drei Faktoren – Inkrafttreten der Steuerreform 2016, Ausgaben für Asylwerber und anerkannte Flüchtlinge sowie die Erholung der Situation am Arbeitsmarkt – bedingt ist. Für das Folgejahr 2018 erwartet die OeNB dann ein stabiles BIP-Wachstum für Österreich in Höhe von 1,5 %.

Neben den Ausrüstungsinvestitionen haben sich Nichtwohnbauinvestitionen und andere Investitionen (darin enthalten die für Infrastrukturprojekte maßgeblichen Tiefbauinvestitionen) 2016 sehr positiv entwickelt (Steigerung von 2,4 % gegenüber Reduktion von 2,4 % in 2015). In dem Bereich wird jedoch nach dieser signifikanten Erholung für 2017 eine Abschwächung des Aufwärtstrends auf 1,6 % von der OeNB erwartet.

Im Einklang mit der Einschätzung der OeNB prognostizierte auch das WIFO zu Beginn des Jahres 2017 ein Wachstum des realen BIP in der Höhe von 1,5 % für dieses Jahr. Hier zeigen sich nach Einschätzung des WIFO ebenfalls die Auswirkungen des privaten Konsumanstiegs, dessen Dynamik den Konjunkturaufschwung verstärkt. Als positiv wird auch die günstige Wirtschaftsentwicklung in den EU-Ländern eingestuft, die vom WIFO erhobenen Vorlaufindikatoren weisen hier auf eine deutliche Stimmungsaufhellung im EU-Raum hin. Das Wachstum im Jahr 2018 wurde leicht abgeschwächt mit 1,4 % prognostiziert. In der Bauwirtschaft stellt das WIFO nach dem rückläufigen Trend der letzten Jahre wieder eine positive Entwicklung fest. Dies wird im Wesentlichen durch den Hochbau getrieben, jedoch trägt auch der Tiefbausektor zum Aufschwung bei. Hier wird jedoch für die kommenden Jahre eine volatile Entwicklung erwartet, da hier die Budgetgebarung des öffentlichen Sektors und die damit verbundenen Unsicherheiten einen wesentlichen Einfluss ausüben.³

Das WIFO hat seine Wachstumsprognosen mittlerweile aufgrund positiver Signale für eine Konjunkturbelebung nach oben revidiert. Für 2017 wird nun ein Wirtschaftswachstum von 2,0 % erwartet.⁴

Mit Beschluss des Europäischen Parlaments vom 14. Dezember 2016 wurde das 4. Eisenbahnpaket verabschiedet, welches unter anderem die Anpassung der Struktur der Eisenbahnunternehmen der EU (Änderung der RL 2012/34/EU) sowie die Marktöffnung des inländischen Personenverkehrs beinhaltet. Die geplante Marktöffnung und Liberalisierung der gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsdienste (Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) führt zu einer nunmehr bevorzugten Wahl der wettbewerblichen Vergabe von Schienenpersonenverkehrsdiensten. Allerdings wird auch künftig eine auf gewissen Leistungsindikatoren basierende Möglichkeit der Direktvergabe bestehen. Diese Regelungen sollen zur Entstehung eines sozial verträglichen und für Eisenbahnkunden und -kundinnen nützlichen Wettbewerbs führen. Im Lichte dieser Änderungen des 4. Eisenbahnpakets, welche sukzessive bis 2023 in Kraft treten werden, werden von Seiten des Bundes sowie der Länder als zuständige Behörden im Sinne der VO 1370/2007 die Vorbereitungen für die Gestaltung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdiensteverträge für den Zeitraum 2020 bis 2029 getroffen.

Umsatzentwicklung
Die Umsatzerlöse der SCHIG mbH beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 7,6 Mio. (Vj. rd. EUR 6,9 Mio.), pro beschäftigter Person bedeutet das bei einem durchschnittlichen Personalstand von 70 Personen (Vj. 62) einen Betrag von rd. TEUR 109 (Vj. rd. TEUR 112). Dies entspricht einem Anstieg der Umsatzerlöse der SCHIG mbH um rd. TEUR 707 oder rd. 10,2 % gegenüber dem GJ 2015. Der überwiegende Umsatzanteil resultiert aus der Kostentragungspflicht des Bundes laut § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz.

² Gesamtwirtschaftliche Prognose der OeNB für Österreich 2016 bis 2019 (Dezember 2016): https://www.oenb.at/dam/jcr:fddd033e-bf8b-4778-bcee-aef706754a2b/gesamtwirtschaftliche_prognose_dezember_2016.pdf, abgerufen am 17. März 2017
³ WIFO-Monatsberichte 2017, 90 (1), S. 3 f. und S. 55 ff.; 90 (2), S. 99 sowie S. 102 f.

⁴ WIFO: Prognose für 2017 und 2018: Konjunkturaufschwung in Österreich (24. März 2017): http://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=59392&mime_type=application/pdf, abgerufen am 24. März 2017

Ertragslage

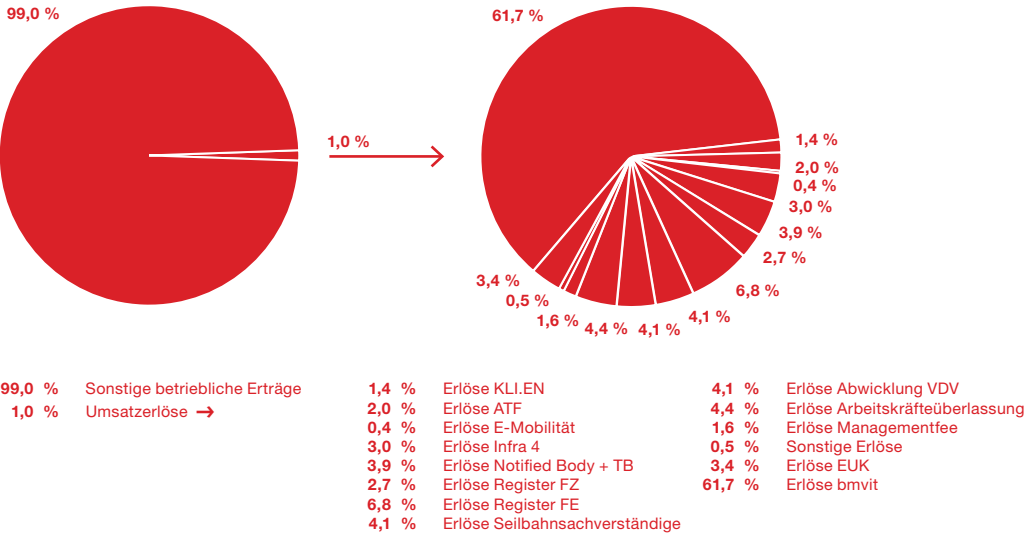
Seit dem Jahr 2010 unterstützt die SCHIG mbH das bmvit bei der Neugestaltung der Verkehrsdiensteverträge für den gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr gemäß den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Nachdem am 3. Februar 2011 rückwirkend mit 1. April 2010 der Verkehrsdienstevertrag (VDV) zwischen der SCHIG mbH und der ÖBB-Personenverkehr AG in Kraft getreten war, wurden von der SCHIG mbH bis Oktober 2012 weitere VDV mit elf Privatbahnen abgeschlossen, welche rückwirkend zum 1. Jänner 2011 in Kraft traten. Am 3. Juni 2014 wurde ein weiterer VDV mit der ÖBB-Personenverkehr AG zur besseren Verbindung der Landeshauptstädte Graz und Linz abgeschlossen.

In Summe betrug der damit für den Zeitraum von 1. Jänner 2016 bis 31. Dezember 2016 erfolgte Bestellumfang der SCHIG mbH ca. 77,7 Mio. (Vj. 77,7 Mio.) Zug-Kilometer.

Dabei handelt es sich um Schienenpersonenverkehrsleistungen im Nah- und Regionalverkehr im gesamten Bundesgebiet – die das Grundangebot des Bundes gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 darstellen – sowie ergänzende Leistungen im Fernverkehr, die ebenfalls aufgrund gemeinwirtschaftlicher Zielsetzungen beauftragt werden. Im Vertragszeitraum 1. Jänner 2016 bis 31. Dezember 2016 wendet der Bund für die bestellten Verkehrsleistungen im Wege der SCHIG mbH EUR 714,6 Mio. (Vj. EUR 696,5 Mio.) auf; unter Berücksichtigung von Leistungsstörungen und den Ergebnissen der Qualitätskontrollen im Jahr 2016 beläuft sich der Gesamtaufwand auf EUR 715,3 Mio. (Vj. EUR 697,5 Mio.). Dieser Betrag ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen sowie in den Aufwendungen für bezogene Leistungen der SCHIG mbH enthalten.

Der nachfolgende Überblick über die Betriebsleistung im GJ 2016 zeigt deren Zusammensetzung sowie Details zu den Umsatzerlösen.

ÜBERSICHT BETRIEBSLEISTUNG 2016

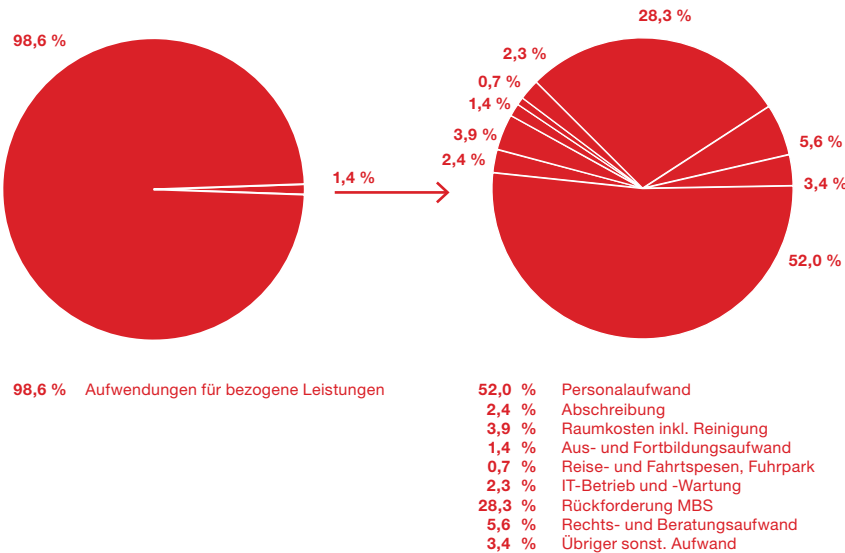


Am 6. Dezember 2016 hat die SCHIG mbH von dem ihr gemäß § 5 Abs. 2 des mit der ÖBB-Personenverkehr AG abgeschlossenen Verkehrsdienstevertrags eingeräumten Recht neuerlich Gebrauch gemacht, die ÖBB-Personenverkehr AG zu verpflichten, für bestimmte beauftragte Verkehrsleistungen ab Dezember 2017 neue Elektrotriebwagen einzusetzen. Dadurch erhöht sich der von der SCHIG mbH an die ÖBB-Personenverkehr AG zu leistende jährliche Abgeltungsbetrag. Im Fahrplanjahr 2019 beträgt die entsprechende Erhöhung schließlich rund EUR 22,4 Mio.

Auch im GJ 2016 wurde an der Verbesserung der Abwicklungseffizienz gearbeitet. Der Personalaufwand verzeichnete im Berichtsjahr mit rd. EUR 5,4 Mio. (Vj. EUR 5,0 Mio.) einen leichten Anstieg gegenüber dem Vorjahr, der durchschnittliche Personalaufwand pro beschäftigter Person der SCHIG mbH im Berichtsjahr ging auf rd. TEUR 77 (Vj. rd. TEUR 81) zurück. Die durchschnittliche Anzahl an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern stieg um acht Personen von 62 auf 70 im GJ 2016.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund der in den Verkehrsdiensteverträgen vorgesehenen Wertanpassung im Berichtsjahr auf rd. EUR 715,9 Mio. (Vj. rd. EUR 697,6 Mio.). Die Intensität der Aufwendungen für bezogene Leistungen blieb mit rd. 98,6 % im GJ 2016 gegenüber dem Vorjahr (99,0 %) nahezu unverändert.

ÜBERSICHT AUFWENDUNGEN 2016



Überblick zur Ertragslage

Die SCHIG mbH erzielte im Berichtsjahr ein positives Finanzergebnis von rd. TEUR 76 (Vj. rd. TEUR 88). Das EBIT 2016 betrug rd. TEUR 93 (Vj. rd. TEUR 113). Die Umsatzrentabilität lag im GJ 2016 mit rd. 1,2 % (Vj. rd. 1,6 %) unter dem Vorjahreswert.

Im Berichtsjahr schlug sich die geringfügige Verschlechterung des Finanzergebnisses in einem leichten Absinken der Eigenkapitalrentabilität nieder; diese liegt im GJ 2016 mit rd. 0,8 % leicht unter dem Niveau des im Vorjahr erzielten Werts von rd. 0,9 %.

ÜBERBLICK ZUR ERTRAGSLAGE	2016	2015	VERÄNDERUNG
EBIT (in TEUR)	93	113	-20
EBIT-Marge (Umsatzrentabilität) (in %)	1,2 %	1,6 %	-0,4 %
Ergebnis vor Steuern (in TEUR)	76	88	-12
Eigenkapitalrentabilität (Ergebnis vor Steuern/ Eigenkapital) (in %)	0,8 %	0,9 %	-0,1 %

Die Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung der SCHIG mbH stellt sich folgendermaßen dar:

Die Struktur der Gewinn- und Verlust-Rechnung der SCHIG mbH hat sich im GJ 2016 gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich nicht wesentlich verändert, maßgeblichster Einflussfaktor ist die Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen aus bezogenen Leistungen im Zusammenhang mit den Verkehrsdiensteverträgen. Das Finanzergebnis ging von TEUR 88 leicht auf TEUR 76 zurück.

STRUKTUR DER GUV-RECHNUNG	2016 TEUR	%	2015 TEUR	%	VERÄNDERUNG TEUR
Umsatzerlöse	7.627	1,0 %	6.919	1,0 %	707
Sonstige betriebliche Erträge	718.751	99,0%	697.572	99,0%	21.179
Betriebsleistung	726.378	100,0 %	704.491	100,0 %	21.886
Aufwendungen für bezogene Leistungen	715.948	98,6 %	697.596	99,0 %	18.352
Personalaufwand	5.420	0,7 %	5.022	0,7 %	398
Abschreibungen	249	0,0 %	277	0,0 %	-28
Sonstige betriebliche Aufwendungen	4.761	0,7 %	1.596	0,2 %	3.165
Gesamtaufwand	726.378	100,0 %	704.491	100,0 %	21.886
Betriebsergebnis	0	0,0 %	0	0,0 %	0
Finanzergebnis	76	0,0 %	88	0,0 %	-12
Ergebnis vor Steuern	76	0,0 %	88	0,0 %	-12

Vermögens- und Finanzlage

Der starke Anstieg der Bilanzsumme im Berichtsjahr auf rd. EUR 212,9 Mio. resultiert weitgehend aus den Auswirkungen der Verkehrsdiensteverträge auf die entsprechenden Positionen des Nettoumlaufvermögens. Der Anteil des Anlagevermögens am

Gesamtvermögen (Anlagenintensität) ging aufgrund des Anstiegs der Bilanzsumme auf 2,9 % (Vj. 4,2 %) zurück. Der Anlagendeckungsgrad I lag bei 159,5 % (Vj. 153,6 %), der Anlagendeckungsgrad II bei 197,8 % (Vj. 193,4 %).

ÜBERBLICK ZUR VERMÖGENS- UND FINANZLAGE	31.12.2016	31.12.2015	VERÄNDERUNG
Bilanzsumme (in TEUR)	212.916	150.754	62.162
Anlagenintensität (in %)	2,9 %	4,2 %	-1,3 %
Anlagendeckungsgrad I (in %)	159,5 %	153,6 %	5,8 %
Anlagendeckungsgrad II (in %)	197,8 %	193,4 %	4,4 %
Eigenmittelquote nach URG (in %)	4,6 %	6,4 %	-1,8 %

Die Entwicklung der Bilanzstruktur zeigt folgendes Bild:

BILANZSTRUKTUR	31.12.2016 TEUR	STRUKTUR 2016	31.12.2015 TEUR	STRUKTUR 2015	VERÄNDE- RUNG TEUR
Langfristiges Vermögen	10.794	5,1 %	9.900	6,6 %	893
Kurzfristiges Vermögen	202.122	94,9 %	140.853	93,4 %	61.269
Bilanzsumme	212.916	100,0 %	150.754	100,0 %	62.162
Eigenkapital	9.738	4,6 %	9.662	6,4 %	76
Langfristiges Fremdkapital	2.341	1,1 %	2.499	1,7 %	-158
Kurzfristiges Fremdkapital	200.837	94,3 %	138.593	91,9 %	62.244

Das Nettoumlaufvermögen ist zum 31. Dezember 2016 gegenüber dem Vorjahr auf rd. EUR 1,3 Mio. (Vj. rd. EUR 2,3 Mio.) zurückgegangen.

Die Eigenmittelquote nach § 23 URG beträgt zum 31. Dezember 2016 rd. 4,6 % (Vj. rd. 6,4 %), was bedeutet, dass sie den im § 22 leg cit festgelegten Schwellenwert von 8,0 % unterschritten hat. Die fiktive Schuldentilgungsdauer gemäß § 24 URG ist – wie im Vorjahr – nicht ermittelbar. Im Ergebnis liegen jedoch die Voraussetzungen für die Vermutung eines Reorganisationsbedarfes im Sinne des § 22 Abs. 1 Z 1 URG nicht vor, da zum Bilanzstichtag die liquiden Mittel der SCHIG mbH die Verbindlichkeiten überstiegen haben.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Free Cash Flow belief sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 59,9 Mio. (Vj. rd. EUR 86,5 Mio.). Die zahlungswirksame Veränderung des Fonds der liquiden Mittel ging von rd. EUR 86,3 Mio. im Vorjahr auf rd. EUR 59,7 Mio. zurück. Dies resultiert im Wesentlichen aus der Veränderung der Forderungen, der Verbindlichkeiten sowie der passiven Rechnungsabgrenzung, welche im Zusammenhang mit den Verkehrsdiensteverträgen stehen.

AUSZUG AUS DER KAPITALFLUSSRECHNUNG	2016 TEUR	2015 TEUR	VERÄNDERUNG TEUR
Kapitalfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	59.933	86.543	-26.609
Kapitalfluss aus der Investitionstätigkeit	-67	-53	-14
Free Cash Flow	59.866	86.490	-26.624
Kapitalfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-188	-188	0
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	59.679	86.302	-26.624
Liquide Mittel zu Jahresbeginn	124.594	38.292	86.302
Liquide Mittel am Jahresende	184.272	124.594	59.679

Personalbericht

Der Personalstand (Angestellte) zum 31. Dezember 2016⁵ der SCHIG mbH setzt sich – nach Abteilungen – wie folgt zusammen:

- 1) Eisenbahninfrastruktur Services

2) Förderungen und Verkehrsfinanzierungskontrolle

3) Seilbahnsachverständige

4) Infrastrukturkontrolle und Notified Body

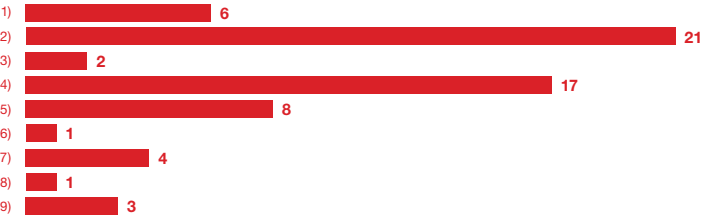
5) Recht, Personal & Beschaffung
- 6) Beteiligungsmanagement

7) Finanzen & Controlling

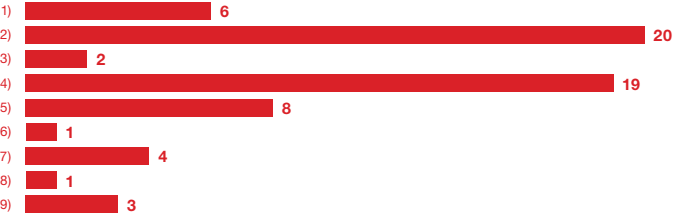
8) Unternehmenskommunikation

9) Geschäftsführung

BILANZSTICHTAG 31.12.2016
Anzahl 63



BILANZSTICHTAG 31.12.2015
Anzahl 64



BILANZSTICHTAG 31.12.2014
Anzahl 61



⁵ In Karenz befindliche Personen (3) und freie Dienstnehmer (5) sind in der Zahl der Angestellten per 31. Dezember 2016 nicht enthalten.

Die Personalfluktuatun in der SCHIG mbH stellt sich wie folgt dar:

PERSONALFLUKTUATION (KOPFZAHL)	2016	2015
Neuaufnahmen	8	6
Abgänge	-6	-3

Die Verteilung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach Altersklassen und Geschlecht zeigt folgendes Bild:

	UNTER 30 JAHRE	30–49 JAHRE	AB 50 JAHRE	FRAUEN- ANTEIL	DURCHSCHNITTS- ALTER
31.12.2016	15,9 %	63,5 %	20,6 %	42,9 %	41,1 Jahre
31.12.2015	17,2 %	64,1 %	18,8 %	46,9 %	40,7 Jahre

MA nach absolvierten Ausbildungen per 31. Dezember 2016

	GESAMT		DAVON FRAUEN		DAVON MÄNNER	
	ABSOLUT	IN %	ABSOLUT	IN %	ABSOLUT	IN %
MA gesamt	63	100 %	27	43 %	36	57 %
MA mit Universitätsabschluss	36	57 %	11	31 %	25	69 %
MA mit Fachhochschulabschluss	9	14 %	4	44 %	5	56 %
MA mit Matura (HAK, HTL, AHS)	12	19 %	9	75 %	3	25 %
übrige MA	6	10 %	3	50 %	3	50 %

Sozialleistungen

Die SCHIG mbH bietet den bei ihr tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern folgende freiwilligen Sozialleistungen an:

- Einzahlung in eine Betriebspensionskasse (3 % der Bemessungsgrundlage, basierend auf dem Bruttomonatsbezug pro Person);
- Einzahlung in eine Lebensversicherung (Er- und Ablebensversicherung oder weitere Pensionsvorsorge, monatlich EUR 25,- pro Person);
- Verpflegungsgutscheine jeweils im Rahmen der steuerlichen Grenzen (EUR 4,40 bzw. EUR 1,10 pro Arbeitstag gemäß § 3 Abs. 1 Z 17 EStG pro Person);
- Jobticket (VOR-Jahreskarte Kernzone Wien, EUR 365,- pro Person);
- Unterstützung von Sport- und Kulturaktivitäten.

Bericht über die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens und Risikobericht

Voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens

In den kommenden Jahren ist eine der wesentlichen Zielsetzungen des Bundes und der Länder bei der Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets die Harmonisierung des derzeit bestehenden dualen Bestellsystems. Dabei soll die SCHIG mbH hinkünftig als zentrale Beauftragungs- und Abwicklungsstelle aller von Bund und Ländern zu finanzierenden gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen agieren. Dadurch soll eine effiziente und kompetente Beauftragung und Abwicklung von gemeinwirtschaftlich beauftragten Schienenpersonenverkehrsleistungen nach für ganz Österreich einheitlichen Leistungs- und Qualitätsstandards gewährleistet werden.

Demnach wird die SCHIG mbH vom Bund beauftragt werden, für das jeweilige Bundesland ein zuvor von Bund und Bundesland gemeinsam festgelegtes Gesamtangebot bei dazu geeigneten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu beauftragen und in weiterer Folge die Vertragsabwicklung durchzuführen. Im Jahr 2016 wurde damit begonnen, die dafür notwendigen Umsetzungsmaßnahmen zu definieren. Am 28.07.2016 wurde vom bmvit die beabsichtigte Vergabe eines von Bund und Land abgestimmten Gesamtangebots im Schienenpersonennahverkehr im Bundesland Vorarlberg für den Zeitraum 2019 bis 2028 im Wege der SCHIG mbH im Supplement zum Amtsblatt der EU vorangekündigt. Weitere Vorankündigungen für die in den übrigen Bundesländern zu beauftragenden Verkehrsleistungen werden vorbereitet.

Die bereits abgeschlossenen Verkehrs-diensteverträge mit der ÖBB-Personenverkehr AG und elf Privatbahnen sind auch weiterhin reibungslos abzuwickeln. Seit 2014 werden – so wie bisher schon im Bereich der ÖBB-Personenverkehr AG – auch im Bereich aller beauftragten Privatbahnen von der SCHIG mbH Qualitätskontrollen zur Umsetzung des in den Verkehrsdiensteverträgen vorgesehenen Qualitätsmanagementsystems durchgeführt.

Der Benannten Stelle ist es im GJ 2016 gelungen, das geplante Umsatzziel von TEUR 250 (Vj. TEUR 340) deutlich zu überschreiten.

Schließlich wird die SCHIG mbH auch weiterhin ihre bisher durchgeführten Tätigkeiten sorgfältig und auf hohem Niveau erledigen, ihre Expertise ausweiten und die Position als Know-How-Spezialist des bmvit beibehalten. Die fachliche Unterstützung und Beratung des bmvit in allen Themenstellungen des Bereichs Mobilität stellt in Zukunft eine wesentliche Aufgabe der SCHIG mbH dar.

Risikobericht

Zum Zwecke des kontrollierten und bewussten Umgangs mit Risiken und Chancen wurde in der SCHIG mbH ein unternehmensweites integriertes Risiko- und Chancenmanagementsystem implementiert. Alle identifizierten Risiken werden dabei anhand der fortgeschriebenen Bewertungen oder aufgrund von Erfahrungswerten laufend einer qualitativen und quantitativen Beurteilung unterzogen, vor allem hinsichtlich möglicher Schadensausmaße, Eintrittswahrscheinlichkeiten und zu ergreifender Maßnahmen.

Eine laufende, systematische und nachvollziehbare Auseinandersetzung mit Risiken, aber auch Chancen ist jedenfalls essentiell. Das Risiko- und Chancenmanagement stellt somit ein zentrales Instrumentarium dar, um das Management der SCHIG mbH bei der Erreichung der Unternehmensziele zu unterstützen, weshalb es auch laufend überprüft und verbessert wird.

Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten

Originäre Finanzinstrumente

Der Bestand an originären Finanzinstrumenten der SCHIG mbH (Forderungen und Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Finanzanlagen) lässt sich aus der Bilanz ablesen. Detaillierte Informationen finden sich in den entsprechenden Angaben im Anhang zum Jahresabschluss.

Derivative Finanzinstrumente

Die SCHIG mbH setzt ein derivatives Finanzinstrument zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken ein. Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen.

Am 25. Jänner 2005 hat die SCHIG mbH zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos für eine Finanzierung der Rail Test & Research GmbH über ein Volumen von EUR 20,0 Mio. einen Zinsswap-Vertrag als Fixzinsszahler mit der Republik Österreich, vertreten durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur, abgeschlossen (Laufzeit bis Ende 2029). Die Zeitwertermittlung zum 31. Dezember 2016 erfolgte im Rahmen einer finanzmathematischen „Mark to Market“-Bewertung unter Zugrundelegung der Marktverhältnisse zum Bilanzstichtag und ergab einen negativen beizulegenden Zeitwert iHv rd. EUR 8,3 Mio. (Vj. EUR 7,5 Mio.). Die zum 31. Dezember 2010 erstmals gebildete Drohverlustrückstellung wurde entsprechend auf diesen Wert angepasst (Anwendung der AFRAC-Stellungnahme „Die unternehmensrechtliche Bilanzierung von Derivaten und Sicherungsinstrumenten“). Durch den Wechsel von einem variablen zu einem Fixzinssatz wurde das Ziel verfolgt, den zugrunde liegenden langfristigen Kredit abzusichern bzw. zukünftige Zinszahlungen genauer kalkulierbar zu machen. Damit wird auch der zukünftige Liquiditätsbedarf genauer plan- und berechenbar. Gemäß Expertenmeinung sollten sich die Ergebnisse von Zinsswaps über die gesamte Kreditlaufzeit grundsätzlich neutralisieren.

Da die SCHIG mbH (als Fixzinsempfänger) mit der Rail Test & Research GmbH ebenfalls einen Zinsswap-Vertrag zu den gleichen Bedingungen abgeschlossen hat, werden letztendlich allfällige finanzielle Folgen aus dem Zinsswap-Geschäft von der Rail Test & Research GmbH getragen, und es ergibt sich für die SCHIG mbH keine ergebnismäßige Belastung.

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

Die SCHIG mbH hat im Geschäftsjahr 2016 weiter am Ausbau eines risikoorientierten Kontrollumfelds gearbeitet und wird dies auch im Geschäftsjahr 2017 fortsetzen. Oberste Priorität nimmt bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens ein. Im Rahmen des implementierten Risikomanagementsystems werden die finanzwirtschaftlichen Risiken laufend bewertet sowie durch geeignete Maßnahmen begrenzt. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle und transparente Steuerung der quantifizierbaren Risikopositionen innerhalb eines konkret zu vereinbarenden Handlungsrahmens. Dazu hat sich die SCHIG mbH entsprechende Richtlinien gegeben. Nachstehend werden die wichtigsten Finanzierungsrisiken näher erörtert.

Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel im Bereich Finanzen der SCHIG mbH ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums. Liquiditätsrisiko bedeutet jede Einschränkung der Verschuldungs- bzw. Kapitalaufnahmefähigkeit, die die Umsetzung der Unternehmensstrategie gefährden könnte. Somit ist die konsequente Sicherstellung der Liquidität der SCHIG mbH sowie ihrer Tochtergesellschaften durch realistische Liquiditätsplanungen, die Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und eine ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber eine der Hauptaufgaben des Cash- und Treasury-Managements des Bereiches Finanzen & Controlling.

Zinsrisiko

Risiken aus Marktzinsänderungen können das Finanzergebnis der SCHIG mbH aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, mögliche Marktzinsschwankungen über ein abzustimmendes Niveau hinaus, z. B. durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente, einzuschränken, um deren Einfluss auf die Ergebnisentwicklung möglichst gering zu halten.

Währungsrisiko

Die SCHIG mbH und ihre Tochtergesellschaften sind ausschließlich auf Euro-Basis finanziert. Auch aus den operativen Bilanzpositionen, insbesondere Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, resultieren keine Währungsrisiken, da diese ebenfalls ausschließlich in Euro bestehen.

Kontrahentenrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial durch Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Finanzpartner (vorwiegend Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, Fonds, barwertig positive Swapgeschäfte). Die SCHIG mbH unterhält Geschäftsbeziehungen ausschließlich zu Finanzpartnern, die in den relevanten Bereichen über ein ausreichendes Rating (mindestens Investment Grade) verfügen und für die eine objektive Risikoeinstufung des Kapitalmarktes vorliegt. Die SCHIG mbH hat sich hierbei die Richtlinie gesetzt, dass spekulative oder hochrisikoreiche Finanzgeschäfte nicht abgeschlossen werden.

Internes Kontrollsystem

Allgemeine Informationen

Die Geschäftsführung ist sich ihrer Verantwortung für die Einrichtung und Ausgestaltung eines angemessenen Internen Kontrollsystems (IKS) bewusst. Die SCHIG mbH definiert das IKS als Gesamtheit aller prozessbezogenen Überwachungsmaßnahmen inklusive der jeweiligen organisatorischen Richtlinien des gesamten operativen Managements sowie die festgelegten Kontrollmechanismen und die Überwachungsaufgaben der unmittelbaren Prozessverantwortlichen.

Demzufolge ist das IKS eine wesentliche Ergänzung zum unternehmensweiten Risikomanagementsystem und trägt zur Unterstützung der Erreichung der unternehmerischen Ziele bei. Das IKS umfasst dabei die Komponenten Kontrollumfeld, Risikobeurteilung, Kontrollaktivitäten, Information und Kommunikation und Überwachung, um

- die Einhaltung der für das Unternehmen maßgeblichen rechtlichen Vorschriften und der vorgeschriebenen Geschäftspolitik zu unterstützen (Compliance),
- die Ordnungsmäßigkeit und Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung zu gewährleisten (Financial Reporting) und
- die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der betrieblichen Tätigkeit (hierzu gehört auch der Schutz des Vermögens vor Verlusten durch Schäden und Malversationen) zu unterstützen (Operations).

Dieses System basiert somit auf den Maßstäben des international bewährten Rahmenkonzepts für interne Kontrollsysteme (COSO – Internal Control and Enterprise Risk Management Frameworks des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) und bietet dem Management ein umfassendes Analyse- und Steuerungsinstrument. Unterstützt wird das IKS von einem Qualitätsmanagement-System, wofür die SCHIG mbH im Jahr 2008 erstmals die Zertifizierung nach ISO 9001:2008 erhalten hat.

Das IKS gewährleistet die Übereinstimmung sämtlicher Abläufe im Unternehmen mit internen und externen Regelwerken und basiert auf den folgenden Grundlagen:

- Die wesentlichen/kritischen Geschäftsabläufe (Prozesse) sind sachlich und formal richtig, vollständig und für Dritte nachvollziehbar dokumentiert.
- Die Aufbauorganisation ist in geeignetem Ausmaß nachvollziehbar dokumentiert (Organigramm, Arbeitsplatzbeschreibung, Funktionsbeschreibung etc.) und wird regelmäßig angepasst.
- Die für die jeweilige Geschäftstätigkeit anzuwendenden Regelwerke und internen Vorgaben sind umfassend bekannt und verfügbar.

Das IKS für den Rechnungslegungsprozess ist Bestandteil des regelmäßigen Prüfprogramms und wird von einem externen Prüfer wiederkehrend überprüft. Die Ergebnisse der durchgeführten Prüfungen werden dem Aufsichtsrat berichtet.

Berichterstattung zum rechnungslegungsbezogenen Internen Kontrollsystem

Das Ziel des IKS ist es, das Management so zu unterstützen, dass es in der Lage ist, effektive, sich ständig verbessernde interne Kontrollen in Hinblick auf die Rechnungslegung zu gewährleisten. Es ist einerseits auf die Einhaltung von Richtlinien und Vorschriften und andererseits auf die Schaffung von vorteilhaften Bedingungen für spezifische Kontrollmaßnahmen in den Schlüsselprozessen des Rechnungswesens ausgerichtet.

Die Verantwortlichkeiten in Bezug auf das IKS werden an die Unternehmensorganisation angepasst, um ein den Anforderungen entsprechendes und zufriedenstellendes Kontrollumfeld zu gewährleisten. Die Zuständigkeit für das externe Berichtswesen im Zusammenhang mit dem Jahresabschluss liegt beim Bereich Finanzen & Controlling, welcher direkt der Geschäftsführung untersteht.

Alle Prozesse und Kontrollen, die für die Rechnungslegung von Relevanz sind, sind im Qualitätsmanagementsystem der SCHIG mbH (Software ADONIS) abgebildet und werden bei Bedarf laufend aktualisiert. Richtlinien und Vorschriften hinsichtlich Finanzberichterstattung werden regelmäßig aktualisiert und an alle betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kommuniziert.

Außerdem sollen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Rechnungswesens laufend in Hinblick auf Neuerungen in der Rechnungslegung geschult werden, um Risiken einer unbeabsichtigten Fehlberichterstattung frühzeitig erkennen zu können.

Die Verbuchung der Geschäftsfälle erfolgte im Geschäftsjahr 2016 grundsätzlich auf EDV-Anlagen mittels der Software RZL. Die Bilanzierung wurde im Geschäftsjahr 2016 von der Kanzlei Schachner & Partner Wirtschaftsprüfung und Steuerberatung GmbH & Co KG durchgeführt. Der Jahresabschluss wurde im Berichtsjahr von der BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft geprüft.

Die Verantwortung für die unternehmensweite fortlaufende Überwachung obliegt der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat; in der operativen Durchführung werden diese vom Bereich Finanzen & Controlling unterstützt. Darüber hinaus sind die jeweiligen Geschäftsbereichsleiterinnen und -leiter für die Überwachung der entsprechenden Bereiche zuständig. Es werden in regelmäßigen Abständen Kontrollen und Plausibilisierungen vorgenommen. Das Ergebnis der Überwachungstätigkeiten wird der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat berichtet. Die Geschäftsführung erhält regelmäßig zusammengefasste Finanzreportings (z. B. Monats- und Quartalsberichte sowie Liquiditätsprognosen). Zu veröffentlichende Abschlüsse werden vom Leiter Finanzen & Controlling vor Weiterleitung an den Bilanzausschuss des Aufsichtsrates einer abschließenden Würdigung unterzogen.

Bericht über die Forschung und Entwicklung

Als Beratungs- und Dienstleistungsunternehmen im Eigentum der Republik Österreich besteht eine der Aufgaben der SCHIG mbH in der Unterstützung einer nachhaltigen Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens. Dementsprechend ist die SCHIG mbH mit der Besorgung aller Geschäfte und Tätigkeiten beauftragt, die der diskriminierungsfreien Entwicklung und Verbesserung des Eisenbahnwesens sowie neuer Eisenbahntechnologien auf dem Schienennetz dienen, sowie auch mit der Mitwirkung bei der Koordinierung aller Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen für den Schienenbereich.

Mit der Unterzeichnung eines Grant Agreements am 28. Dezember 2015 ist die SCHIG mbH – in Vertretung des bmvit – Fördernehmer einer „Programme Support Action“ der Europäischen Kommission zur Etablierung und Pflege transeuropäischer Transportkorridore („CEF PSA CNC“ – Connecting Europe Facility – Programme Support Action – Core Network Corridors). SCHIG mbH unterstützt dabei das bmvit sowohl inhaltlich als auch organisatorisch bei der Analyse bestehender Korridore, der Maßnahmendefinition zu deren Verbesserung, einem Projektmonitoringsystem sowie der Bewerbung im Rahmen von CEF-Fördercalls für österreichische Infrastrukturprojekte.

Am 30. Dezember 2016 wurde die Verlängerung der Projektlaufzeit von 24 Monate auf 36 Monate vertraglich vereinbart. Das Projekt hat somit eine Laufzeit von Jänner 2015 bis Dezember 2017 und ist mit Gesamtkosten von rund TEUR 600 budgetiert, die zu 100 % von der Europäischen Kommission gedeckt werden.

Anmerkungen zum Lagebericht

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der SCHIG mbH und des wirtschaftlichen Umfelds beziehen. Sämtliche Prognosen wurden basierend auf den zum Erstellungszeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen. Es können daher die tatsächlich eintretenden Entwicklungen von den im Lagebericht geschilderten Erwartungen abweichen.

Wien, am 24. April 2017

Der Geschäftsführer:



DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Kapital- flussrechnung 2016

Kapitalflussrechnung	2016 EUR	2015 EUR
Ergebnis vor Steuern	75.665	87.744
-/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang vom Anlagevermögen	950	113
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	249.024	277.250
Zunahme/Abnahme von langfristigen Rückstellungen	29.739	5.321
Cashflow aus dem ordentlichen Ergebnis	355.379	370.428
Zunahme/Abnahme von kurzfristigen Rückstellungen	2.478.519	-1.056.702
Zunahme/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-2.665.895	25.528.660
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	59.765.455	61.700.400
Nettogeldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	59.933.457	86.542.786
Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	0	33
Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang und sonstigen Finanzinvestitionen	187.500	187.500
Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	-254.897	-240.636
Nettogeldfluss aus der Investitionstätigkeit	-67.397	-53.103
Auszahlungen für Tilgung von (Finanz-)Krediten	-187.500	-187.501
Nettogeldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-187.500	-187.501
Nettogeldfluss gesamt	59.678.560	86.302.182
Liquide Mittel zu Jahresbeginn	124.593.919	38.291.737
Liquide Mittel am Jahresende	184.272.480	124.593.919

Bestätigungs- vermerk

Bericht zum Jahresabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Jahresabschluss der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Wien, bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2016, der Gewinn- und Verlustrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Anhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der beigefügte Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. Dezember 2016 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Verantwortlichkeiten des gesetzlichen Vertreters und des Aufsichtsrates für den Jahresabschluss

Der gesetzliche Vertreter ist verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner ist der gesetzliche Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig erachtet, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses ist der gesetzliche Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der gesetzliche Vertreter beabsichtigt, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft.

Verantwortlichkeiten des Abschluss- prüfers für die Prüfung des Jahresab- schlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und einen Bestätigungs-

vermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.

- Wir beurteilen die Angemessenheit der vom gesetzlichen Vertreter angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der vom gesetzlichen Vertreter dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch den gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.

- Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.

Wir tauschen uns mit dem Aufsichtsrat unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Wir geben dem Aufsichtsrat auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und tauschen uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstige Sachverhalte aus, von denen vernünftiger-

weise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

BERICHT ZUM LAGEBERICHT

Der Lagebericht ist auf Grund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Jahresabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Der gesetzliche Vertreter ist verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Lageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Lagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden und steht in Einklang mit dem Jahresabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Jahresabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über die Gesellschaft und ihr Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Lagebericht nicht festgestellt.

Sonstige Informationen

Der gesetzliche Vertreter ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen beinhalten alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Jahresabschluss, den Lagebericht und den Bestätigungsvermerk. Der Geschäftsbericht wird uns voraussichtlich nach dem Datum des Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt.

Unser Prüfungsurteil zum Jahresabschluss deckt diese sonstigen Informationen nicht ab, und wir werden keine Art der Zusicherung darauf geben.

In Verbindung mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses ist es unsere Verantwortung, diese sonstigen Informationen zu lesen, sobald diese vorhanden sind, und abzuwägen, ob sie angesichts des bei der Prüfung gewonnenen Verständnisses wesentlich in Widerspruch zum Jahresabschluss stehen oder sonst wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Wien, am 24. April 2017

BDO Austria GmbH
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft



Mag. Christoph Achzet
Wirtschaftsprüfer




Mag. Gerhard Posautz
Wirtschaftsprüfer

Berechnung der Kennzahlen

Eigenkapital	Stammkapital + Kapitalrücklagen – Bilanzverlust
Eigenmittelquote nach URG	Eigenkapital / Gesamtkapital
Nettoumlaufvermögen	Kurzfristiges Umlaufvermögen – Kurzfristiges Fremdkapital
EBIT	Ergebnis vor Steuern + Zinsen und ähnliche Aufwendungen gem. § 231 Abs. 2 Z 15 UGB
EBIT-Marge	EBIT / Umsatzerlöse
Free Cash Flow	Cash Flow aus dem Ergebnis + Cash Flow aus der Investitionstätigkeit
Fremdkapitalquote	Fremdkapital / Gesamtkapital
Gesamtkapitalrentabilität	EBIT / Gesamtkapital
Intensität des Aufwands für bezogene Leistungen	Aufwand für bezogene Leistungen / Gesamtaufwendungen
Anlagenintensität	Anlagevermögen / Gesamtvermögen (abzgl. Kostenbeiträge Dritter)
Anlagendeckungsgrad I	Eigenkapital / Anlagevermögen (abzgl. Kostenbeiträge Dritter)
Anlagendeckungsgrad II	Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital / Anlagevermögen (abzgl. Kostenbeiträge Dritter)

Glossar

Abs.	Absatz
AFRAC	Austrian Financial Reporting and Auditing Committee
AG	Aktiengesellschaft
AHS	Allgemeinbildende höhere Schule
Asfinag	Autobahn- und Schnellstraßenfinanzierungs AG
ATF	Anschlussbahn- und Terminalförderung
BBG	Bundesbahngesetz 1992 idgF
BBG	Bundesbeschaffungsgesetz
Bf.	Bahnhof
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGRV	Basiskosten, Gleitung, Risikokosten, Vorausvalorisierung
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BM	Bundesminister/-in
BMF	Bundesministerium für Finanzen
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BMWfJ	Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend
Bruttoto	Bruttotonne
BVergG	Bundesvergabegesetz
CCG	Cargo Center Graz Betriebsgesellschaft mbH & Co KG
COSO	Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission
EBA	Eisenbahnbundesamt
EBC	Eisenbahn-Cert
EBIT	Earnings before Interest and Tax (Ergebnis vor Zinsen und Steuern)
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EG	Europäische Gemeinschaft
EGT	Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
EisbAV	Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung
EisbBBV	Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung
EisbG	Eisenbahngesetz 1957
EN	Europäische Norm
ERA	European Railway Agency (Europäische Eisenbahnagentur)
ERP	European Recovery Program
ESTG	Einkommensteuergesetz in der geltenden Fassung

ESTW	Elektronisches Stellwerk
ETCS	European Train Control System
ETZ	Europäische territoriale Zusammenarbeit
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (ab 1993 EG)
f.	folgende
FCD	Floating Car Data
FFG	Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft
FVK	Abteilung Förderungen und Verkehrsfinanzierungskontrolle
GIP	Graphenintegrationsplattform
GJ	Geschäftsjahr
GmbH, GesmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GuV-Rechnung	Gewinn- und Verlustrechnung
GWL	Gemeinwirtschaftliche Leistungen
GZU	Güterzugumfahrung
HAK	Handelsakademie
HTL	Höhere Technische Lehranstalt
HL-AG	Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG
HVAC	Heating, Ventilating and Air Conditioning
IBE	Infrastrukturbenützungsentgelt
idF	in der Fassung
idgF	in der geltenden Fassung
IEC	International Electrotechnical Commission
IHS	Institut für Höhere Studien
iHv	in der Höhe von
IKN	Infrastrukturkontrolle & Notified Body
IKS	Internes Kontrollsystem
inkl.	inklusive
ISO	International Organization for Standardization
ISR	Intermodale Schnittstelle Radverkehr
IST	Intelligent Traffic System

iVm	in Verbindung mit
IVS	Intelligente Verkehrssysteme
iZm	im Zusammenhang mit
KfIG	Kraftfahrlineiengesetz
KG	Kommanditgesellschaft
KLI.EN	Klima- und Energiefonds
LA	Langsamfahrstelle
LCC	Life Cycle Costs
lfm	Laufmeter
lt.	laut
MA	Mitarbeiter/-in
MAS	Master of Advanced Studies
MBS	Montafonerbahn AG
MDZ	Mechanisierter Durcharbeitungszug
Mio.	Million(en)
MIP	Mittelfristiges Investitionsprogramm
MVK-P	Mittelverwendungskontrolle-Planung
Nr.	Nummer
NVR	National Vehicle Register
OeNB	Oesterreichische Nationalbank
OG	Offene Gesellschaft
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖPNRV-G	Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz
ÖSPV	Öffentlicher Schienenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVE	Österr. Verband für Elektrotechnik
p. a.	per annum
PCGK	Public Corporate Governance Kodex
PPP	Public Private Partnership
PSO	Public Service Obligations
QM	Qualitätsmanagement
RÄG 2014	Rechnungslegungsänderungsgesetz 2014
RCA	Rail Cargo Austria
rd.	rund
RL	Richtlinie
RoLa	RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH; Rollende Landstraße
RRP	RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH
RTA	Rail Tec Arsenal GmbH
RTR	Rail Test & Research Gesellschaft mbH
S.	Seite

SCHIG	Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz
SCHIG mbH	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SEE	South East Europe (Südosteuropa)
SFE	Signal- und Fernmeldetechnik
SOLAS	International convention for the safety of life at sea
SPV	Schienenpersonenverkehr
SV	Seilbahn-Sachverständige
to	Tonnen
TEN	Transeuropäisches Netzwerk
TEN-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz
TEUR	Tausend Euro
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
TU	Technische Universität
UGB	Unternehmensgesetzbuch in der geltenden Fassung
ULF	Ultra Low Floor – Niederflurstraßenbahn
UnkOp	Unkonventionelle Optimierungsansätze
URG	Unternehmensreorganisationsgesetz in der geltenden Fassung
VAO	Verkehrsauskunft Österreich
VDV	Verkehrsdienstevertrag
VIBER	Verursachensgerechte Infrastrukturbenutzungsentgeltrechnung
Vj.	Vorjahr
Vmax	Höchstgeschwindigkeit
VO EG	Verordnung (EG)
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
VzG	Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
WLB	Wiener Lokalbahnen
Z	Ziffer
z. B.	zum Beispiel

Herausgeber:

SCHIG mbH
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
Lassallestraße 9b
1020 Wien

Redaktioneller Inhalt:

SCHIG mbH

Konzept & Design:

Halle34 Og für zeitgenössische Kommunikation
www.halle34.com

Papier:

Claro Bulk, Antalis

Fotos:

SCHIG mbH, Johannes Zinner,
bmvit

SCHIG mbH
2016:

Wir
machen es
möglich

Geschäftsbericht
2016

www.schig.com

Schienen-
infrastruktur -
Dienstleistungs-
gesellschaft
mbH