

Fortschrittlich.

Digital auf
Schiene.

Geschäftsbericht
2021

SCHIG mbH

Inhaltsverzeichnis

KAPITEL EINS: EINLEITUNG

1.01	Vorwort Bundesministerin	07
1.02	Bericht des Aufsichtsrates	09
1.03	Digitalisierung in der SCHIG mbH – Einführung in das Thema durch die Geschäftsführung	10
1.04	Zahlen, Daten, Fakten	12

KAPITEL ZWEI: EIN EINBLICK IN DIE TÄTIGKEITEN

2.01	Digitale Transformation in der SCHIG mbH: Startschuss für den ELAK	17
------	---	----

KAPITEL DREI: VERKEHRSDIENSTE MANAGEMENT

3.01	Vom Neusiedler See bis zum Bodensee: Umweltfreundliche Mobilität dank gemeinwirtschaftlichem Schienenpersonenverkehr	20
3.02	Fahrplanwechsel 2021/2022: Das sind die Neuerungen	23
3.03	Mit Daten zur optimierten Verkehrsplanung	24
3.04	Qualitätsmanagement digital	25

KAPITEL VIER: INFRASTRUKTURKONTROLLE & NOTIFIED BODY

4.01	Eisenbahninfrastruktur am Prüfstand	28
4.02	Notified Body: Prüftätigkeiten mittels Remote Inspection	32
4.03	Hoch hinaus: Einblicke in die Seilbahnprüfungen	33

KAPITEL FÜNF: FÖRDERUNGEN & REGISTER

5.01	Innovatives Fördermanagement mit IT-Kompetenz	37
5.02	Digital smarte Ideen in der Mobilitätsförderung	38
5.03	RINF: Infrastrukturdaten für Interoperabilität	39

KAPITEL SECHS: JAHRESABSCHLUSS

6.01	Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung 2021	42
6.02	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	46
6.03	Erläuterungen zur Bilanz und Anlagenspiegel	48
6.04	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	54
6.05	Sonstige Angaben	59
6.06	Lagebericht	62
6.07	Rechtliche und steuerliche Verhältnisse	77
6.08	Kapitalflussrechnung 2021	78
6.09	Bestätigungsvermerk	79
6.10	Berechnung der Kennzahlen	83
GLOSSAR		84
IMPRESSUM		88

Kapitel eins

Von / bis

1.01–1.04

Einleitung



Vorwort der Bundesministerin

Leonore Gewessler, BA

Bundesministerin für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation
und Technologie



Der öffentliche Verkehr und allen voran die Schiene sind essenzielle Faktoren, wenn wir über Klimaschutz und nachhaltige Mobilität sprechen. Mit Expertise und fachlichem Know-how trägt die SCHIG mbH seit vielen Jahren nicht nur dazu bei, den Eisenbahnverkehr in Österreich zu sichern, sondern auch kontinuierlich weiterzuentwickeln. Die Mitarbeiter:innen der SCHIG mbH leisten dank ihrer breit gefächerten Aufgabengebiete täglich einen wesentlichen Beitrag zum heimischen, umweltverträglichen Schienenverkehr und unterstützen das Klimaschutzministerium (BMK) als Beratungs- und Abwicklungsstelle – dafür möchte ich mich herzlich bedanken!

Zukunftsträchtige Infrastrukturprojekte wie die Koralmbahn, der Semmering-Basistunnel oder die Elektrifizierung zahlreicher Regionalbahnen wie zum Beispiel Mattigtalbahn, Erlauftalbahn und Traisentalbahn werden den Bahnverkehr noch attraktiver gestalten. Mit den Mittelverwendungskontrollen der SCHIG mbH wird sichergestellt, dass die aufgewendeten Mittel solcher und vieler weiterer Infrastrukturprojekte zielgerichtet und wirtschaftlich eingesetzt werden – und somit für Generationen ausgelegt sind. Gleichzeitig soll die bestehende

Infrastruktur bestmöglich genutzt werden: Durch die von der SCHIG mbH bestellten Zugfahrten wurden 2021 in Österreich rd. 115 Mio. Zugkilometer erbracht und damit ein wesentlicher Anteil einer bedarfsgerechten, hochqualitativen und klimafreundlichen Mobilität für die Bevölkerung sichergestellt. Damit neben dem so wichtigen Personenverkehr auch mehr Güter nachhaltig auf Schiene transportiert werden, wurde auch im Jahr 2021 dieser Sektor durch Beihilfen unterstützt. Die SCHIG mbH war nicht nur für den Schienengüterverkehr, sondern auch für diverse innovative Logistik- und Mobilitätsförderungen zuverlässige Partnerin des Klimaschutzministeriums bei der Abwicklung der Förderprogramme.

Ich freue mich auch darauf, auch zukünftig mit der SCHIG mbH und ihren Mitarbeiter:innen nachhaltige Mobilität auf der Schiene gemeinsam weiter voranzubringen!

Leonore Gewessler, BA

Bundesministerin für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation
und Technologie

Bericht des Aufsichtsrates



MR Mag. Roland Schuster, MBA
Vorsitzender des Aufsichtsrates
der SCHIG mbH

Gemäß den Bestimmungen des Gesetzes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung sowie aufgrund der speziellen gesetzlichen Regeln für die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) hat der Aufsichtsrat auch im Jahr 2021 die Tätigkeit der Gesellschaft überwacht und an ihrer Weiterentwicklung mitgewirkt.

Im Jahr 2021 wurde entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen in jedem Quartal mindestens eine Sitzung des Aufsichtsrates abgehalten. Insgesamt fanden im Jahr 2021 vier Aufsichtsratssitzungen statt.

Der Aufsichtsrat hat sich von der Geschäftsführung im Rahmen der Aufsichtsratssitzungen durch regelmäßige Berichte laufend über die Entwicklung und Lage der Gesellschaft sowie über wichtige Fragen der Geschäftsführung unterrichten lassen.

Neben den wiederkehrenden Themen, wie beispielsweise dem Geschäftsverlauf, Auftragsvergaben, Compliance Management sowie Risiko- und Chancenmanagement in der SCHIG mbH, wurden in den Sitzungen unter anderem die Tätigkeiten der Internen Revision, das Gender- und Diversity-Management in der SCHIG, die Abwicklung der Verkehrsdiensteverträge (VDV) sowie der Datenschutz in der SCHIG mbH behandelt. Auch über die zur Bewälti-

gung der Covid-19-Pandemie in der SCHIG mbH ergriffenen Maßnahmen wurde 2021 im Aufsichtsrat gesondert berichtet.

Sowohl der Lagebericht als auch der Jahresabschluss wurden dem Aufsichtsrat rechtzeitig zur Verfügung gestellt. Mit den Wirtschaftsprüfern der Gesellschaft hat der Aufsichtsrat die zur Verfügung gestellten Dokumente erörtert und geprüft, und es hat keinen Anlass zur Beanstandung gegeben.

Auch im Jahr 2021 hat die SCHIG mbH dazu beigetragen, die sparsame, wirtschaftliche und zweckmäßige Verwendung der öffentlichen Mittel für die Errichtung und Erhaltung sowie den Betrieb des österreichischen Schienennetzes und damit auch Nachhaltigkeit und Beständigkeit im Verkehrsbereich sicherzustellen.

Im Namen des gesamten Aufsichtsrates möchte ich mich bei der Geschäftsführung und vor allem bei den Mitarbeitenden der SCHIG mbH für das gemeinsam Geleistete im Jahr 2021 sehr herzlich bedanken. Meinen Kolleg:innen im Aufsichtsrat danke ich sehr für die konstruktive Zusammenarbeit. Der Aufsichtsrat wird auch in Zukunft die positive Entwicklung des Unternehmens nach Kräften fördern, dabei aber auch das notwendige Maß an konstruktiver Kontrolle walten lassen.

Vorwort des Geschäftsführers



Dr. Stefan Weiss, MBA
Geschäftsführer
der SCHIG mbH

Auch das Jahr 2021 war für die SCHIG mbH wieder durchaus ereignisreich und spannend. Nicht allein wegen der anhaltenden Pandemie: Die stets wechselnden Regelungen und Maßnahmen haben uns zwar weiterhin gefordert, allerdings sind wir mittlerweile gut gewappnet und können unseren Aufgaben – weitestgehend im Home-Office – ungehindert nachkommen.

Wesentlicher für den gesamten Mobilitätssektor und somit auch für die SCHIG mbH war und ist allerdings die Frage der nachhaltigen Mobilität und wie die Verkehrswende – und damit einhergehend die Energiewende – geschafft werden kann. Die aktuellen Entwicklungen der hohen Kosten für Energie sowie die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen verstärken die Brisanz dieser Frage und machen deutlich, wie wichtig das System Eisenbahn als energieeffizienter Verkehrsträger ist und bleibt: Im Vergleich zu jemandem, der in einem batterieelektrischen Auto fährt, benötigt eine reisende Person im Zug etwa lediglich die Hälfte an Energie – die Rolle der Bahn wird daher in der Zukunft noch wichtiger!

Die SCHIG mbH leistet zu einem funktionierenden Bahnsystem in Österreich einen wichtigen Beitrag. Dass diese wertvolle Arbeit anerkannt wird, zeigt sich mitunter darin, dass wir auch im letzten Jahr neue Aufgaben vom Klimaschutzministerium (BMK) übertragen bekommen haben, wie etwa die Mitarbeit beim Förderprogramm

„Emissionsfreie Busse und Infrastruktur“ (EBIN), wo wir unsere Verkehrsexpertise einbringen, oder aber die Ausweitung der Mittelverwendungskontrolle auf ausgewählte Privatbahnen. Dementsprechend ist 2021 auch die Personalzahl in der SCHIG mbH auf 115 gestiegen.

Was uns darüber hinaus innerhalb der SCHIG mbH 2021 beschäftigt hat, waren vor allem zwei Themen: eine umfassende Reorganisation des Unternehmens und andererseits ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung digitaler Transformation mit der Einführung des ELAK (Elektronischer Akt).

Die Umstrukturierung der SCHIG mbH wurde notwendig, da der EuGH Ende 2020 nach jahrelangem Verfahren entschied, dass die Ausstellung der Fahrerlaubnisse für Triebfahrzeugführer:innen nicht mehr von der SCHIG mbH, sondern vom BMK selbst durchgeführt werden muss. Diese Übertragung der Aufgabe von der SCHIG mbH an das BMK mit 1. Mai 2021 nahmen wir zum Anlass, um die drei operativen Abteilungen neu zu organisieren, wobei die Abteilung „Infrastrukturkontrolle und Notified Body“ weitestgehend unverändert blieb, während die neu bezeichnete Abteilung „Verkehrsdienste Management“ sich um das Funktionieren des gemeinwirtschaftlich bestellten Schienenpersonenverkehrs in Österreich kümmert und die Entwicklung und Abwicklung der geschlossenen Verkehrsdienstverträge organi-

siert. Die neu strukturierte Abteilung „Förderungen und Register“ wiederum wickelt für das BMK Förderungen im Bereich Schienengüterverkehr, Anschlussbahnen und Mobilität ab und erstellt sowie betreut darüber hinaus das Infrastrukturregister, Fahrzeugeinstellungsregister sowie SOLAS. Die drei operativen Abteilungen entsprechen somit den Kernaufgaben der SCHIG mbH:

- **Infrastrukturkontrolle und Notified Body:**
Wir überwachen und begleiten die ÖBB-Infrastruktur AG sowie einige Privatbahnen bei deren Infrastrukturprojekten.
- **Verkehrsdienste Management:**
Wir bestellen im Auftrag des Bundes und der Länder etwa 85 % der Schienenpersonenkilometer in Österreich als gemeinwirtschaftliche Leistung.
- **Förderungen und Register:**
Wir vergeben jährlich rund 156 Millionen Euro an Förderungen auf und abseits der Schiene und betreuen wesentliche Register.

Der zweite Schwerpunkt im letzten Jahr war die Einführung des Elektronischen Aktes im Bund (ELAK) in der gesamten SCHIG mbH, die einen wesentlichen Schritt Richtung Digitalisierung darstellt. Die SCHIG mbH hat bereits seit einigen Jahren eine sehr hohe Affinität zur IT und Digitalisierung: Unsere IT-Abteilung verfügt neben

dem üblichen Know-how im IT-Business über eisenbahnaffine Erfahrung im IT-Development, ohne welche die Verarbeitung der Datenmengen etwa bei der Abrechnung der Verkehrsdiensteverträge oder der Förderabwicklung im Schienengüterverkehr gar nicht möglich wäre. Allerdings waren die Geschäftsprozesse bislang analog und erforderten etwa für Genehmigungen das interne Versenden zahlreicher Unterlagen zur Einholung der entsprechenden Unterschriften. Mit der ELAK-Einführung wurden die bestehenden Qualitätsmanagement-Prozesse auch im ELAK-System abgebildet. Das ermöglicht nun weitestgehend papierlos und auch aus dem Home-Office ein reibungsloses Arbeiten.

Dieses reibungslose Arbeiten ist auch notwendig, um die Herausforderungen der Zukunft in Hinblick auf die Mobilität und die Eisenbahn zu meistern und die SCHIG mbH weiterhin als „Kompetenzzentrum im Eisenbahnwesen“ – wie uns der Rechnungshof im Zuge der Prüfung über die Zuschussverträge treffend bezeichnet hat – zu etablieren. Dass das nur mit engagiertem und begeistertem Personal funktionieren kann, ist unbestritten! Dementsprechend bedanke ich mich bei allen Mitarbeiter:innen der SCHIG mbH für ihren Einsatz und die Bereitschaft, diese spannenden Aufgaben, die vor uns liegen, gemeinsam zu bewältigen.

Was sich sonst alles in der SCHIG mbH im Jahr 2021 getan hat, entnehmen Sie den folgenden Seiten – viel Spaß beim Lesen.

SCHIG mbH in Zahlen

FINANZEN IN EURO

Bilanzsumme

597,8 Mio.

Anlagevermögen

5,5 Mio.

Eigenkapital

10,0 Mio.

Verbindlichkeiten kurzfristig

74,3 Mio.

Verbindlichkeiten langfristig

1,3 Mio.

Umsatzerlöse

11,2 Mio.

UNTERNEHMEN

Mitarbeiter:innen

115

OPERATIVE TÄTIGKEITEN IN EURO

Bestellte und abgewickelte
Zugkilometer

115 Mio.

mit einem Gesamtabgeltungs-
volumen von

1,5 Mrd.

Durchgeführte Qualitätsprüfungen
in bestellten Zügen

3912

Durchgeführte Mittelverwendungskon-
trollen mit einem Gesamtvolumen von

3 Mrd.

Anzahl der Bau- und Betriebsbe-
willigungen für Seilbahnen

27

Vergebene Förderungen
insgesamt

156 Mio.

Abgewickelte Schienengüter-
verkehrsförderungen mit einem
Gesamtwert von

142,1 Mio.

Gesamtvolumen für
Anschlussbahn- und Terminal-
Förderung

7 Mio.

Vergebene
Mobilitätsförderungen

6,5 Mio.

Bearbeitete Anträge im
Einstellungsregister

195



Kapitel zwei

Von / bis

2.01

Ein Einblick in die Tätigkeiten



Digitale Transformation in der SCHIG mbH: Startschuss für den ELAK

Mit der Einführung des ELAK – kurz für Elektronischer Akt im Bund – hat die SCHIG mbH einen weiteren Schritt in Richtung Digitalisierung des Unternehmens gesetzt: Das E-Government-System modernisiert die Arbeit in der Bundesverwaltung durch ein digitales Workflow- und Dokumentenmanagement – seit Sommer 2021 ist nun auch die SCHIG mbH mit an Bord. Mit dem ELAK werden unsere Aktenläufe elektronisch verwaltet und Geschäftsprozesse sowie entsprechende Dokumente digitalisiert. Die Vorteile sind naheliegend: Es wird nicht nur Papier, sondern vor allem auch Zeit gespart, denn Durchlaufzeiten werden verkürzt und das Herumreichen von Akten wird hinfällig. Außerdem können die Akten auch aus dem Home-Office erledigt werden, was gerade in Zeiten des Lockdowns zu großer Erleichterung geführt hat. Gleichzeitig sind die Prozesse vollkommen transparent und schaffen Revisionsicherheit.

Der Einführung des ELAK gingen eine umfangreiche Planung sowie Vorarbeit voraus, durchgeführt von einem SCHIG-weiten Projektteam, bestehend aus Mitarbeiter:innen des Qualitätsmanagements und der IT-Abteilung, unter Einbindung des Betriebsrats und des Datenschutzes. Im Jänner 2021 wurde mit der Einrichtung des ELAK durch das BRZ begonnen, im folgenden Halbjahr wurde getestet und im Anschluss die gesamte Belegschaft der SCHIG mbH auf das neue digitale System geschult, Aktenläufe definiert sowie Daten für das Dokumentenmanagementsystem transferiert. Die Umstellung auf den ELAK läuft in vordefinierten Schritten ab, wobei seit 2021 die Aktenläufe, die digitale Signatur und die Überarbeitung des Dokumentenmanagementsystems für Teamrooms umgesetzt wurden.

„Das gesamte Projektteam freut sich sehr, dass die Einführung des ELAK reibungslos und unproblematisch funktioniert hat – und vor allem von den Kolleginnen und Kollegen positiv aufgenommen wurde. Der ELAK hat unsere Arbeit innerhalb kürzester Zeit absolut vereinfacht und beschleunigt, vor allem in Zeiten von Home-Office.“

Melanie Graf & Peter Paczelt,
Projektleitung ELAK



Kapitel drei

Von / bis

3.01–3.00

Verkehrsdienste Management



Vom Neusiedler See bis zum Bodensee: Umweltfreundliche Mobilität dank gemeinwirtschaftlichem Schienenpersonenverkehr

Um leistbare, umweltfreundliche Mobilität für alle Fahrgäste auf dem gesamten österreichischen Schienennetz zu gewährleisten, schließt die SCHIG mbH im Auftrag des Klimaschutzministeriums (BMK) sowie der Bundesländer Verkehrsdiensteverträge mit Eisenbahnverkehrsunternehmen ab. Die Leistungsbestellung beinhaltet das Gesamtangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV).

Kernaufgabe der SCHIG mbH ist, neben der Vertragsverhandlung und -erstellung, das Vertragsmanagement der einzelnen Verkehrsdiensteverträge mit dem Ziel, die hohen Qualitätsstandards sicherzustellen und zu verbessern – so sollen die eingesetzten Steuermittel nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit eingesetzt werden. In enger Abstimmung mit den Verkehrsorganisationsgesellschaften der Länder, welche in den sogenannten Zusammenarbeits- und Kooperationsvereinbarungen geregelt ist, wird die Einhaltung der Verträge sichergestellt und laufend an der Angebotsverbesserung gearbeitet. Die Überprüfung der tatsächlichen Leistungserbringung und der Leistungsqualität erfolgt auf Grundlage von automatischen Messungen (z. B. Messung der Pünktlichkeit, Messung der

ausgefallenen Zugkilometer, Messung der Pünktlichkeit des Schienenersatzverkehrs), durch Vor-Ort-Überprüfungen der Sauberkeit und des Zustandes der Fahrzeuge sowie angebotener Fahrgastinformationen durch ausgebildetes Qualitätsprüfungspersonal (objektives Qualitätsmanagement) sowie durch schriftliche Fahrgastbefragung (subjektives Qualitätsmanagement).

Die im Rahmen der automatischen Messung und des Qualitätsmanagements erhobenen Daten fließen direkt in die Jahresendabrechnung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen ein. Durch ein vordefiniertes Bonus-Malus-System wurde für die kontrahierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Anreizsystem geschaffen, welches nachhaltig zur Qualitätssteigerung beiträgt. Um den Eisenbahnverkehrsunternehmen die jährliche Inflation abzugelten, ist zusätzlich eine jährliche Wertsicherung der Verträge seitens SCHIG mbH vorgesehen.

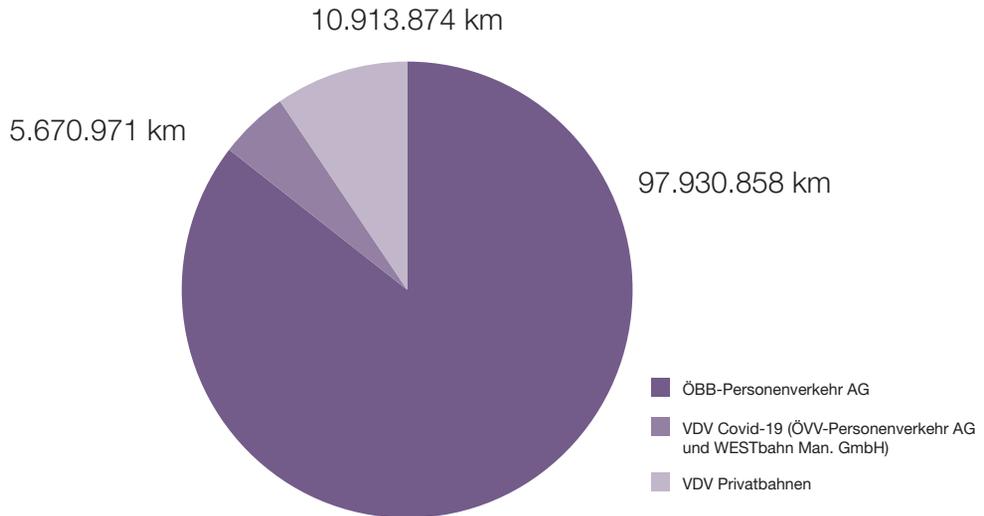
Damit erbringt die SCHIG mbH hochspezialisierte, einmalige Dienstleistungen als zentrale Abwicklungsstelle im öffentlichen Schienenpersonenverkehr Österreichs.

Gemeinwirtschaftlicher Schienenpersonenverkehr – rund 115 Millionen Kilometer für die Fahrgäste

Im Jahr 2021 wurden im Rahmen des gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrs Leistungen in einem Volumen von insgesamt fast 115 Millionen Kilometer bei Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellt. Alle von der SCHIG mbH abgeschlossenen Verkehrsdienstver-

träge sind im Wege einer Direktvergabe gemäß VO (EG) 1370/2007 erfolgt. Zusätzlich wurden auch im Jahr 2021 Notvergaben auf der Weststrecke durchgeführt, um den öffentlichen Schienenpersonenverkehr auch in Zeiten der Corona-Pandemie aufrechtzuerhalten.

**GEMEINWIRTSCHAFTLICHER SCHIENEN-
PERSONENVERKEHR, BESTELLTE
KILOMETER GESAMT**

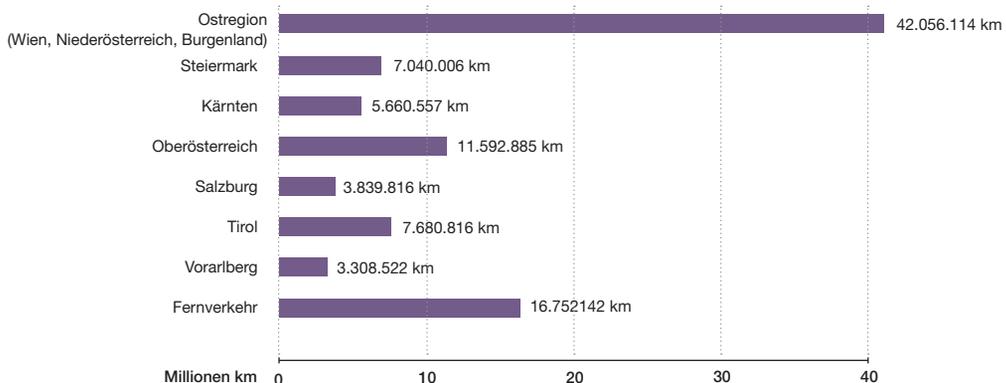


Acht Verkehrsdienstverträge mit ÖBB-Personenverkehr AG

85 % des gesamten gemeinwirtschaftlichen Kilometer volumens wurden von der ÖBB-Personenverkehr AG im Rahmen der Verkehrsdienstleistungsverträge den Regionen Vorarlberg, Tirol, Kärnten, Steiermark, Salzburg, Oberösterreich und Ostregion sowie im Fernverkehr er-

bracht. Wie sich die rund 98 Millionen bestellen Kilometer verteilen, ist im nachfolgenden Diagramm zu sehen. Die Verkehrsdienstverträge sind – je nach Region – zum Fahrplanwechsel 2019 bzw. 2020 in Kraft getreten.

**VDV NEU ÖBB-PERSONENVERKEHR AG 2021,
BESTELLTE LEISTUNGEN
IN KILOMETERN**

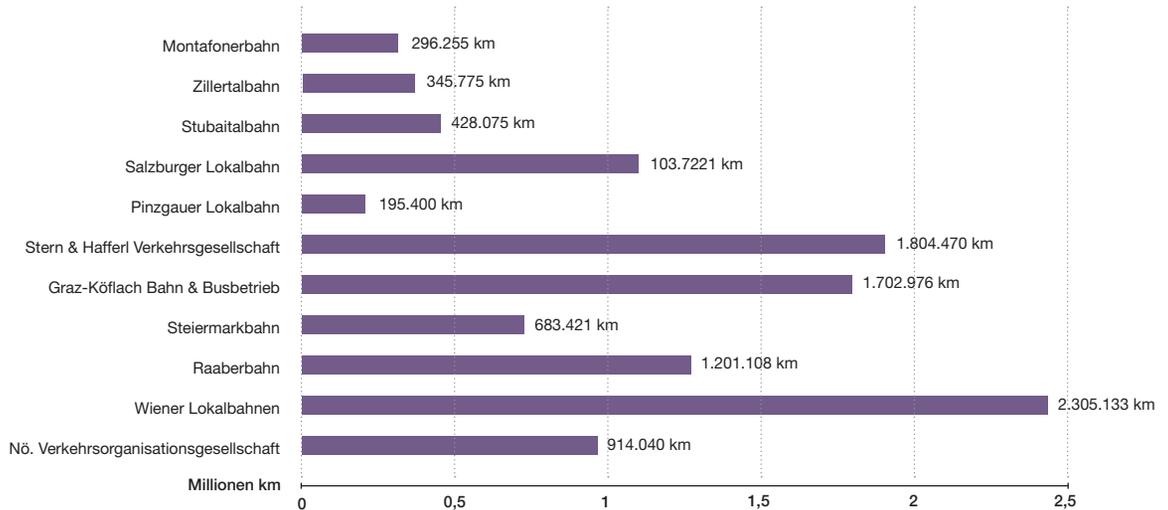


Elf Verkehrsdiensteverträge mit Privatbahnen

Etwa 10 % des gesamten gemeinwirtschaftlichen Kilometer Volumens wurden von insgesamt 11 Privatbahnen erbracht, wobei die drei größten Anbieter Wiener Lokalbahnen, Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb (GKB) so-

wie Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft über 50 % des durch Privatbahnen erbrachten Kilometer Volumens abdecken. Die rund 11 Millionen der bestellten Zugkilometer teilen sich wie folgt auf die Privatbahnen auf:

VDV PRIVATBAHNEN 2021, BESTELLTE LEISTUNGEN IN KILOMETERN

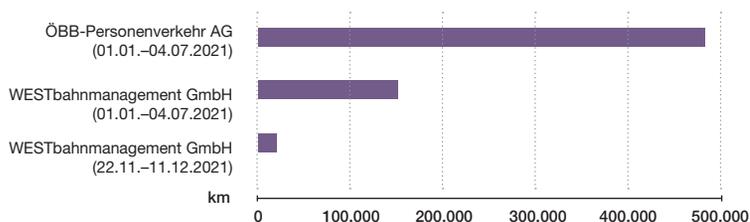


VDV Covid-19: Notmaßnahme zur Sicherung des Fernverkehrs auf der Weststrecke

Aufgrund der Covid-19-Pandemie wurden (wie schon im Jahr 2020) auch 2021 für den grundsätzlich in Eigenwirtschaft betriebenen Fernverkehr auf der Weststrecke zwischen Salzburg und Wien Notbeauftragungen von ÖBB-Personenverkehr AG und WESTbahn Management GmbH vorgenommen. Durch Lockdowns und Mobilitäts einschränkungen ging die Anzahl an Fahrgästen rapide zurück und damit auch die Einnahmen der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Mit den Notbeauftragungen konnten für den integrierten öffentlichen Verkehr essenzielle Angebote aufrechterhalten werden.

5 % des gesamten gemeinwirtschaftlichen Kilometer Volumens wurden von der ÖBB-Personenverkehr AG und der WESTbahn Management GmbH im Rahmen der Covid-19-Notvergaben auf der Weststrecke von 1. Jänner 2021 bis 11. April 2021 und 22. November 2021 bis 11. Dezember 2021 erbracht, wobei der Vertrag VDV Covid-19 4.0 ausschließlich von der WESTbahn Management GmbH erbracht wurde. Insgesamt wurden 5,6 Millionen Zugkilometer durch die VDV Covid-19 bestellt.

VDV COVID-19 2021, BESTELLTE LEISTUNGEN IN KILOMETERN



Fahrplanwechsel 2021/2022: Das sind die Neuerungen

Mit der Abwicklung der Verkehrsdiensteverträge und der Bestellung des österreichweiten Schienenpersonenverkehrs geht auch eine weitere Kernaufgabe der SCHIG mbH einher: In der Verkehrsdienstentwicklung werden die Fahrpläne von Personenzügen konzipiert. Übergeordnetes Ziel ist es, alle Planungsschritte in der Fahrplangestaltung im Sinne eines integrierten Taktfahrplans zu realisieren – so soll die Verschiebung des Modal Splits zugunsten des nachhaltigen Verkehrs auf der Schiene gelingen. Das ganze Jahr über steht dafür unser Team aus Fachleuten mit Eisenbahnunternehmen, allen voran der ÖBB-Personenverkehr AG, in engem Austausch und setzt sich für fahrgastorientierte Verbesserungen ein. Dabei werden bestehende Verbindungen analysiert, technische Möglichkeiten ausgeschöpft und auf Fahrgastwünsche eingegangen. Auch im Jahr 2021 gab es zahlreiche Termine mit den Fachleuten, in denen potenzielle Optimierungen diskutiert und deren Umsetzung mit dem Fahrplanwechsel 2021/2022 auf den Weg gebracht worden sind. Das sind die Neuerungen:

- **Durch die Einführung von zwei neuen Direktverbindungen pro Richtung zwischen Graz und Linz konnte das Angebot auf dieser Strecke über den weiterhin bestehenden Zweistundentakt mit Umstieg in Selzthal ausgebaut werden. Nach dem Ende der Bosrucktunnelsperre kommt ab 5. September 2022 sogar noch ein drittes Direktzugpaar dazu.**
- **Ebenso ist es Reisenden möglich, seit Dezember 2021 dreimal die Woche mit dem Nachtzug von Wien nach Paris zu fahren.**



- **Die Verlängerung des Nachtzugs Berlin/Warschau <> Wien nach Graz konnte im vergangenen Jahr erfolgreich auf den Weg gebracht werden und bietet mit 12. Juni 2022 eine komfortable Direktverbindung aus der Steiermark in die deutsche und polnische Hauptstadt.**
- **Das Angebot zwischen Graz und Budapest mit zwei beschleunigten Direktverbindungen sowie der Verlängerung eines Zugpaars über Graz nach Ljubljana (Laibach) wurde ausgebaut.**
- **Auch im Nahverkehr kam es zu zahlreichen Verbesserungen: Als Beispiel kann hier der Einsatz eines Frühzugs von Graz nach Hart genannt werden, der es Arbeitkräften möglich macht, ihren Antritt der 6:00-Uhr-Schicht nun auch öffentlich zurückzulegen. In Tirol wurden eine neue Expresslinie von Innsbruck nach Kufstein eingeführt sowie zahlreiche Verbesserungen, insbesondere im Abendverkehr, umgesetzt. Auch in den Bundesländern Vorarlberg, Salzburg, Oberösterreich und der Ostregion konnten etliche zusätzliche Verbindungen eingeführt werden.**

„Mobilitätswende ist jetzt in aller Munde! Mit der Planung und Umsetzung unserer Fahrplankonzepte setzen wir konkrete Maßnahmen und versuchen, Verbesserungen für Fahrgäste zu erwirken und mehr Menschen für den Bahnverkehr anzusprechen. Wir leisten damit einen entscheidenden Beitrag zum Umstieg auf den nachhaltigen Schienenpersonenverkehr.“

Samuel Niemand,
Teamleiter Verkehrsdienstentwicklung

Mit Daten zur optimierten Verkehrsplanung

Um den Schienenpersonenverkehr zielgerichtet anbieten zu können, ist die Auswertung von Fahrgastzählern von essenziellem Nutzen für die Verkehrsplanung. So kann beispielsweise auf Strecken mit geringer Auslastung ein Überangebot minimiert werden, während bei dauerhaft hohen Auslastungszahlen die Möglichkeit der Fahrplanangebotsverdichtung besteht. Im Fernverkehr werden mithilfe von Auslastungszahlen der Nahverkehrszüge relevante Umsteigebeziehungen abgeschätzt. Damit ist ein bedarfsgerechter und fahrgastorientierter Einsatz von Fahrzeugen möglich.

Die Zählungen von ein- und aussteigenden Personen je Zug sind in den Verkehrsdienstverträgen geregelt und werden von den Eisenbahnunternehmen durchgeführt. Dafür laufen automatisierte Zählungen über eingebaute Fahrgastzähleinrichtungen ab. Die Ausstattung der Garnituren mit diesen Zählgeräten wird laufend verbessert, so auch im Jahr 2021. Parallel erfolgt eine manuelle Datenerhebung. Die Kombination aus automatisch und händisch generierten Fahrgastzählern bildet die quartalsweise Zugauslastung in Österreich ab. Diese Daten liefern uns wertvolle Informationen für eine optimierte Verkehrsplanung.

Das händische Plausibilisieren der Daten, das Anfertigen von Auswertungen sowie die Generierung von Abfragen sind in der manuellen Handhabung mit einem hohen Aufwand verbunden und werden üblicherweise an externe Firmen ausgelagert, die eigens programmierte Datenbanken verwalten. Da eine solche Auslagerung mit fehlender Flexibilität einhergeht, bündelt die SCHIG mbH ihr Wissen aus dem Team Verkehrsdienstentwicklung und die Expertise der IT-Abteilung: Seit September 2021 wird deshalb abteilungsübergreifend an einer SQL-basierten Datenbank gearbeitet, wobei auch die Verkehrsverbünde hier ihr Know-how einfließen lassen. Die dadurch entstehende Möglichkeit, Daten zeitnah direkt nach Erhalt zu plausibilisieren, ist für alle Beteiligten von großem Interesse.

„Mithilfe von Fahrgastzählern können wir den öffentlichen Schienenverkehr weiterhin optimieren und verbesserte Angebote für Fahrgäste schaffen. Mit der SCHIG-eigenen Datenbank schaffen wir eine IT-basierte Grundlage, die in Österreich einzigartig ist und uns wichtige Informationen für ein optimiertes Fahrplanangebot liefert.“

Laura Stark,
Referentin Verkehrsdienstentwicklung
und Verkehrsplanung

Qualitätsmanagement digital

In den von der SCHIG mbH abgewickelten Verkehrsdiensleistungsverträgen sind unter anderem auch Qualitätsmerkmale festgelegt, nach welchen Personenzüge kontrolliert werden. Dabei geht es beispielsweise um Sauberkeit in Zügen, ausreichende Fahrgastinformationen oder Schadensfreiheit von Garnituren. Die mobilen Prüfer:innen der SCHIG mbH kontrollieren österreichweit diese Qualitätsmerkmale stichprobenhaft und halten die Ergebnisse entsprechend fest. So können mögliche Beanstandungen eingebracht und damit verbundene Ansprüche geltend gemacht werden.

Im April 2019 wurde in der SCHIG mbH der Grundstein zur Digitalisierung dieses Qualitätsmanagements gelegt: Zur Realisierung des Projekts wurden das Wissen des Teams Verkehrsdienstentwicklung und das Know-how der IT-Abteilung gebündelt, um einen weiteren Schritt in Richtung Digitalisierung in der SCHIG mbH zu gehen. 2021 konnte dieser Prozess – mit der erfolgreichen Einbindung der Privatbahnen – abgeschlossen werden. Seitdem erfolgt die Prüfung aller vertragsgegenständlichen Züge ausschließlich digital über ein PDF-basiertes Formular auf einem Tablet. Dabei werden die Qualitätsmerkmale bewertet und bei Bedarf mit Fotos dokumentiert, die wiederum im Sinne der

Transparenz und Nachverfolgung mit einem Geo-Tag versehen werden. Für das kontrollierte Verkehrsunternehmen ist eine Durchführung genauer Analysen und die unmittelbare Behebung etwaiger Mängel möglich.

Ist der Prüfprozess abgeschlossen, kann der:die Prüfer:in den finalisierten Fragebogen inklusive der erstellten Fotos in eine eigens programmierte Datenbank hochladen. Dabei ist es möglich, die Daten räumlich und zeitlich zu aggregieren sowie über eine Suchfunktion nach Regionen und Zugnummern zu filtern. Monatlich werden aus den Prüfbögen digitale Reports generiert und an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Die Vorteile gegenüber der manuellen Qualitätserfassung sind vielschichtig: Die Übermittlung der Daten erfolgt sicher über die Schnittstelle und erlaubt damit ein simples Aus- und Einlesen sowie ein vereinfachtes Auswerten und Visualisieren der Daten. Fragebögen können mit weniger Aufwand und rascher angepasst werden. Außerdem ist der Ausdruck auf Papier nicht mehr notwendig, was ein nachhaltigeres Arbeiten möglich macht. Ein weiterer, entscheidender Vorteil liegt in der Anzahl an Stichproben: Diese können erhöht werden, während die Materialkosten und der Zeitaufwand für die Vorbereitung des Prüfmaterials gleich bleiben.





Kapitel vier

Von / bis

4.01–4.03

Infrastrukturkontrolle & Notified Body



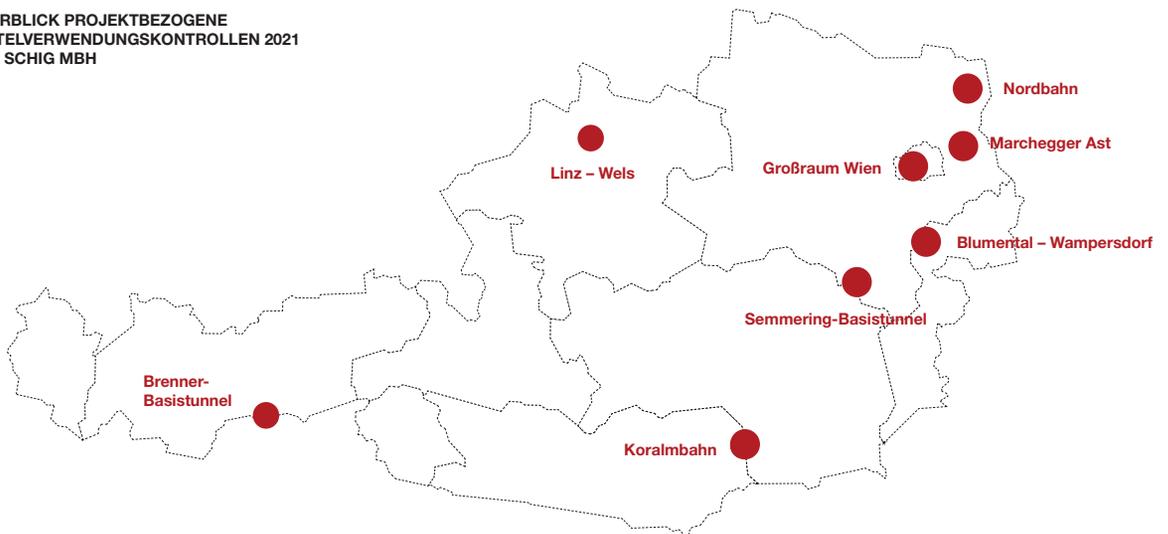
Eisenbahninfrastruktur am Prüfstand

Ein modernes und leistungsfähiges Eisenbahnnetz trägt maßgeblich dazu bei, den Bahnverkehr weiterhin zu attraktivieren. Jährlich wendet das Klimaschutzministerium (BMK) nahezu 3 Milliarden Euro für den zukunftsweisen Ausbau der Bahninfrastruktur auf. Dabei gilt es, die dafür aufgebrachten Gelder verantwortungsvoll einzusetzen. Die SCHIG mbH ist mit Prüftätigkeiten betraut und leistet mit umfassender technischer Expertise nicht nur klassisches Controlling, sondern übernimmt auch die Rolle der (Vorab-)Beratung und Begleitung der Projekte. Die Beauftragung der Prüftätigkeiten erfolgt im gesetzlichen Auftrag bzw. durch eine weitere direkte Beauftragung durch das BMK im Rahmen eines jährlich aktualisierten Prüfplans. Im Zuge dieser Kontrolltätigkeiten wird begutachtet, ob die eingesetzten Mittel entsprechend rechtmäßig, sparsam, wirtschaftlich und zweckmäßig verwendet werden.

Strategische und projektbezogene Mittelverwendungskontrollen machen einen Teil dieser Prüftätigkeiten aus: Die strategische Mittelverwendungskontrolle der SCHIG mbH umfasst die Teilbereiche Infrastrukturentwicklung, Werterhalt, Instandhaltung, Eisenbahnkreuzungen, Ausrüstung, Streckenelektrifizierung und Regionalbahnprogramm. Dabei prüft die SCHIG mbH die Investitionsvorhaben der ÖBB-Infrastruktur AG sowohl zeitnah als auch laufend und stellt die zweckmäßige Verwendung von Mitteln sicher. Projektbezogene Mittelverwendungskontrollen wickelte die SCHIG mbH 2021 wie folgt ab:

- **Koralmbahn**
- **Semmering-Basistunnel**
- **Brenner-Basistunnel**
- **Blumental – Wampersdorf**
- **Marchegger Ast**
- **Linz – Wels**
- **Großraum Wien**
- **Nordbahn**

**ÜBERBLICK PROJEKTBEZOGENE
MITTELVERWENDUNGSKONTROLLEN 2021
DER SCHIG MBH**



„Jährlich werden rund 3 Milliarden Euro für Eisenbahninfrastrukturprojekte aufgewendet. Mit unseren Prüftätigkeiten stellen wir einen verantwortungsvollen Umgang mit diesen Mitteln sicher. Unsere Arbeit vereint klassisches Controlling mit einer Beratung bzw. Begleitung der Projekte, wobei wir hohe technische Expertise garantieren.“

Andreas Szukits,
Abteilungsleiter Infrastrukturkontrolle
und Notified Body

AUS DER PRAXIS: EINBLICKE IN DAS INFRASTRUKTUR-PROJEKT KORALMBAHN

Stichprobenartige Baustellenbegehungen sind ein essenzieller Teil der projektbezogenen Mittelverwendungskontrollen. Vor allem bei Projekten von großer Dimension ist eine Begutachtung des Baufortschrittes direkt vor Ort unumgänglich. Covid-19-bedingt mussten Inspektionen vor allem 2020 abgesagt bzw. verschoben werden – so auch der Baustellenbesuch der Koralmbahn, der im September 2021 nachgeholt wurde. SCHIG-mbH-Geschäftsführer Stefan Weiss, IKN-Abteilungsleiter Andreas Szukits sowie Prüfungsleiter Gerald Archan konnten sich vor Ort ein umfassendes Bild des Baufortschrittes machen.

Die Baustellenbegehung startete beim Treffpunkt Infobox Feldkirchen, wobei ÖBB-Projektleiter Klaus Schneider und die beiden Projektkoordinatoren Mario Hirschmugl und Dirk Bergold die SCHIG mbH in Empfang nahmen. Nach einer informativen Führung durch die Infobox, die neben detaillierten Auskünften zum Projekt auch archäologische Funde entlang der Koralmbahn im Bereich Graz-Thalerhof ausstellt, wurde im Anschluss eine Besichtigung ausgewählter Bauabschnitte der Koralmbahn in der Steiermark und in Kärnten durchgeführt.



Infobox Koralmbahn in Feldkirchen

Im Hinblick auf das Gesamtvorhaben Koralmbahn stellt der sogenannte Flughafenast in Graz das letzte noch fehlende Puzzlestück dar. Dieser Projektabschnitt umfasst im Wesentlichen die Unterflurtrasse im Bereich des bestehenden Flughafens in Graz sowie die Errichtung der freien Strecke inklusive der erforderlichen Objekte bis Weitendorf. Die Bauarbeiten starteten im September 2020, und mit der geplanten Gesamteinbetriebsetzung der Koralmbahn mit Fahrplanwechsel im Dezember 2025 soll auch dieser Projektabschnitt in Betrieb genommen werden.

Nach der Unterquerung des Flughafens schwenkt die Trasse der Koralmbahn an die A9-Pyhrnautobahn und verläuft in weiterer Folge bis Weitendorf parallel zur Autobahn. Aufgrund dessen bestand bei vier bestehenden Straßenbrücken über die Autobahn das Erfordernis, diese abzutragen und neu zu errichten, um die Parallellage ermöglichen zu können. Der Abtrag erfolgte im Zuge von Totalsperren der A9-Pyhrnautobahn.

In unmittelbarer Nähe zur Baustelleneinrichtungsfläche des Bauloses KAT 3 im Lavanttal befindet sich eine von insgesamt sechs Infoboxen zur Koralmbahn. In den Räumlichkeiten der Infobox im Lavanttal besteht neben der Möglichkeit, ein Modell der in der Nordröhre zum Einsatz gelangten Tunnelvortriebsmaschine im Detail zu betrachten, auch die Gelegenheit, ein Modell eines Tunnelabschnitts zu begehen.

Die Tunnelvortriebsmaschine konnte in der Nordröhre des Koralmtunnels nach einigen Schwierigkeiten im Vortrieb unter anderem im Bereich der Lavanttaler Hauptstörung (schwierige geologische Verhältnisse) ihren Auftrag erfüllen und mit erfolgtem Tunneldurchschlag am 17. 6. 2020 vom Baulos KAT 3 in das benachbarte Baulos KAT 2 die Vortriebsarbeiten erfolgreich abschließen. Im Jahr 2021 wurde der Innenausbau weiter vorangetrieben, um im Jahr 2022 die Tunnelröhren an die bahntechnische Ausrüstung übergeben zu können. Des Weiteren werden in den Tunnelquerschlägen Technikräume errichtet, um modernste Technik verbauen zu können.



Nordröhre Koralmtunnel

Unmittelbar nach dem Westportal des Koralmtunnels ist der in Bau befindliche Bahnhof Lavanttal situiert. In weiterer Folge führt die Bahntrasse durch den bereits im Rohbau fertiggestellten Granitzaltunnel, in welchem mit den Ausrüstungsarbeiten bereits begonnen wurde. Eine Besonderheit stellt die Tunnelbrücke über den Granitzbach dar.

Im Zuge des Baustellenbesuchs konnte im Bereich der Haltestelle Wiederndorf-Aich eine Stopfmaschine des Typs UNIMAT 09-8x4/4S DYNAMIC E³ gesichtet werden, welche für Stopfarbeiten im Gleis- und Weichenbereich beim Projekt Koralmbahn zum Einsatz gelangt.

Im Projektabschnitt Mittlern, in welchem die Einbindung der Bleiburger Schleife erfolgt, ist eine Teilinbetriebsetzung in Form der Einbindung des neu errichteten Abschnitts beim Bahnhof Mittlern mit 7. 9. 2020 planmäßig erfolgt. Der im Nahbereich des Tourismusgebiets Klopeiner See und Völkermarkt liegende Bahnhof Kühnsdorf wurde im Jahr 2020 fertiggestellt. Der vorhandene Übergangssteg bietet nicht nur die Möglichkeit, die Bahnsteige barrierefrei zu erreichen, sondern dient ebenso als Wartebereich für Reisende.

Die Bauarbeiten auf Kärntner Seite sind bereits weit fortgeschritten, sodass die geplante Inbetriebsetzung mit Fahrplanwechsel im Dezember 2023 eingehalten werden kann.



Tunnelbrücke Granitzbach



Stopfmaschine UNIMAT 09-8x4/4S DYNAMIC E³ im Bereich der Hst. Wiederndorf-Aich

Notified Body: Prüftätigkeiten mittels Remote Inspection

Die SCHIG mbH verfügt über eine hohe technische Expertise im Eisenbahnwesen und setzt diese unter anderem im Betrieb eines Notified Body (Benannte Stelle) ein. Die Prüftätigkeit der SCHIG mbH als Notified Body trägt wesentlich zu einem sicheren und grenzüberschreitenden Bahnbetrieb in Europa bei. Über EG-Prüfverfahren wird gewährleistet, dass die technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) eingehalten werden und so einheitliche Standards geschaffen werden sowie gleichzeitig die Sicherheit im Bahnbetrieb erhöht wird. Die entsprechenden TSI, die für die einzelnen Teilsysteme definiert wurden, gelten in der gesamten Europäischen Union. Der Notified Body der SCHIG mbH bietet Leistungen für folgende TSI: Infrastruktur (TSI INS), Energie (TSI ENE), Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (TSI CCS), Fahrzeuge für den Personenverkehr (TSI LOC&PAS), Sicherheit in Eisenbahntunnel (TSI SRT) und Personen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM). Auch die Schweiz, als ein zentraleuropäisches Transitland, wendet viele Spezifikationen an. So hat die SCHIG mbH die notifizierten nationalen technischen Regeln Österreichs und zum Teil auch jene der Schweiz im Akkreditierungsumfang.

Durch die Covid-19-Pandemie-bedingten Lockdowns sowie Reiseeinschränkungen musste zeitnah eine Regelung für die notwendigen Vor-Ort-Inspektionen gefunden werden. Da diese Inspektionen essenziell für die Ausstellung eines Zertifikats sind, entwickelte die Vereinigung der Notified Bodies des Eisenbahnwesens (NB Rail Coordination Group) eine neue Richtlinie, eine sog. RFU (Recommendation for Use). Mit der Richtlinie RFU-STR-704 „Remote evaluation or extension of cld validity due to covid-19 pandemic“^{**} ist es für Ausnahmesituation wie diese zulässig, dass die für die Ausstellung einer EG-Prüfbescheinigung obligate Vor-Ort-Inspektion durch den Notified Body entfallen kann. Anstelle der Vor-Ort-Inspektion wird durch die antragstellende Organisation eine Foto- oder Videodokumentation des errichteten Bauwerks sowie ein dazugehöriges Protokoll erstellt und der Benannten Stelle übermittelt.

Auf dieser Basis wurden durch den Notified Body der SCHIG mbH einige EG-Prüfleistungen mittels sogenannter Remote Inspections der zu überprüfenden Teilsysteme „PRM – Personen mit reduzierter Mobilität“ und „INS – Infrastruktur“ mithilfe der übermittelten Fotodokumentation sowie dazugehöriger Begehungsprotokolle durchgeführt. Diese Vorgehensweise stellt nur für die Dauer, in der Vor-Ort-Inspektionen aufgrund der Covid-19-Pandemie nicht oder nur mit erheblich erhöhtem Aufwand möglich sind, eine vorübergehende Ersatzmaßnahme dar. Sobald Vor-Ort-Inspektionen wieder in gewohnter Form möglich sind, werden diese durchgeführt und sind wie bisher Voraussetzung für die Erstellung einer EG-Prüfbescheinigung.

„Die SCHIG bietet das gesamte Leistungsspektrum für Zulassungsverfahren aus Notified Body, Designated Body und Assessment Body und damit höchstmögliche Synergie für sämtliche Prüfungen. Qualität steht dabei an vorderster Stelle, denn Kundenzufriedenheit und eine partnerschaftliche Zusammenarbeit sind für uns zentraler Anspruch an unsere Arbeit. Auch in der Corona-Zeit haben wir Lösungen gefunden, unsere Kundschaft bestmöglich zu betreuen.“

Gerhard Lueger,
Teamleitung Notified Body

Der Notified Body der SCHIG mbH ist durch die Akkreditierung Austria nach der ÖVE/ÖNORM EN ISO/IEC 17065 sowie zusätzlich nach der ÖVE/ÖNORM EN ISO/IEC 17020 akkreditiert und nach der EN/ISO 9001 zertifiziert. Seit 21.12.2021 ist die SCHIG mbH in die Liste der Bestimmten Stellen in der Reference Document Database der ERA eingetragen. Zusätzlich zu den Interoperabilitätsanforderungen sieht die Interoperabilitätsrichtlinie 2016/797 sogenannte Bestimmte Stellen für die Prüfung der notifizierten nationalen technischen Regeln vor. Im Bereich der Sicherheits- und Risikobewertung ist der Notified Body akkreditiert für Common Safety Methods (402/2013/EU) – Assessment Body (AsBo), EN 50126, EN 50128, EN 50129, EN 50657, EN 61508 und § 38 EisbAV.

^{**}Weitere Dokumente: „Akkreditierung Austria Leitfadens 41_Reaktion auf außerordentliche Ereignisse oder Umstände_V01_20200312“ und „Akkreditierung Austria Leitfadens 42_Fernbegutachtungen_V01_20200422“

Hoch hinaus: Einblicke in die Seilbahnprüfungen

Die SCHIG mbH führt im Seilbahnwesen Gutachtertätigkeiten in Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren für Seilbahntechnik und seilbahnspezifische Elektro- und Sicherungstechnik als nichtamtliche Sachverständige durch. Seit Beginn der Covid-19-Pandemie ist die Branche von starken Unsicherheiten geprägt, auch in der Wintersaison 2020/21 konnte nicht mit einem normalen Betrieb gerechnet werden. Dennoch wurden die nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG mbH im Jahr 2021 bei 20 Baugenehmigungs- und sieben Betriebsbewilligungsverfahren größeren Umfangs sowie bei ca. 30 kleineren Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren als Gutachter bestellt. Außerdem wirkten sie bei der Ausarbeitung der Verordnung über den Inhalt des Bauentwurfes von Seilbahnen sowie über die Anforderungen an die Ersteller der Gutachten und des Sicherheitsberichtes (Seilbahn-Bauentwurfsverordnung – SeilBEV) mit, die mit 01.07.2021 in Kraft getreten ist.

Flexibilität und Einsatzbereitschaft sind in diesem Tätigkeitsfeld stets gefragt. Im Februar 2021 wurden die Bauverhandlungen für die Neuerrichtung der Valiserabahn im

Montafon in der örtlichen Tennishalle abgehalten, um die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen und -abstände zu gewährleisten. Die Abnahme der Valiserabahn im Montafon wickelten dann die nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG mbH ab. Bei dieser Anlage kam erstmals in Österreich das von Doppelmayr entwickelte Konzept AURO (Autonomous Ropeway Operation) zum Einsatz. Damit wird ein Betrieb ohne in den Stationen anwesendes Personal ermöglicht. Die Betriebsführung erfolgt vom ROC (Ropeway Operation Center) aus. Auch die Betriebsbewilligung der neu errichteten Seilbahn Flying Mozart in Wagrain wurde von der SCHIG mbH durchgeführt. Nach zweijähriger Bauzeit fertiggestellt, wurde die Zwischenstation komplett überschüttet, um eine bessere Pistenanbindung zu erreichen.

Die Erneuerung der beiden Sesselbahnen in Imst durch zwei neue Einseilumlaufbahnen war die Feuertaufe für einen neuen nichtamtlichen Sachverständigen für seilbahnspezifische Elektro- und Sicherungstechnik in der SCHIG mbH. Dieser konnte das Fachgebiet vollkommen eigenverantwortlich abdecken.



Einseilumlaufbahn in Imst



Kapitel fünf

Von / bis

5.01–5.03

Förderungen & Register



Innovatives Fördermanagement mit IT-Kompetenz

Die Schiene leistet in Österreich einen maßgeblichen Beitrag zum Transport von Gütern. Sie vereint relevante Vorteile wie Umweltverträglichkeit, Energie- sowie Masseneffizienz und Verkehrssicherheit und trägt damit zu einem nachhaltigen, klimafreundlichen Güterverkehr in Österreich und europaweit bei. Der umweltverträgliche Schienengüterverkehr wird vom Klimaschutzministerium (BMK) durch das „Beihilfeprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich 2018 bis 2022“, kurz „SGV-Förderung“, unterstützt. So werden Eisenbahnunternehmen darin bestärkt, Güterverkehrstransporte auf der Schiene durchzuführen, die sonst zu einem guten Teil auf der Straße abgewickelt werden würden. Es werden jene Produktionsformen des Schienengüterverkehrs unterstützt, die gegenüber dem LKW-Verkehr Produktionskostennachteile zu tragen haben: Einzelwagenladungsverkehr (EWW), unbegleiteter kombinierter Verkehr (UKV) und die Rollende Landstraße (RoLa). Die SCHIG mbH wickelt für das Klimaschutzministerium diese Förderung ab und schüttet dafür jährlich rund 140 Mio. Euro Förderungen aus Bundesmitteln aus. Die SGV-Förderungen zeigen hierzulande nachhaltig Wirkung: Der Modal Split ist in Österreich rund 10 Prozentpunkte höher als im EU-Durchschnitt.

Im Zuge der Beihilfenabrechnung aus 2020 konnten folgende Schlüsse für 2021 gezogen werden:

- **Die in den Produktionsformen EWW, UKV und RoLa im Jahr 2020 erbrachten förderfähigen Verkehrsleistungen decken mit 13,3 Mrd. Tonnenkilometern (tkm) ein Ausmaß von rund zwei Drittel (65,1 %) der gesamten in Österreich* erbrachten SGV-Leistungen ab.**
- **Insgesamt ist die Transportleistung der geförderten Verkehre 2020 um -4,6% (gegenüber 2018) zurückgegangen. Die gesamte auf der Schiene in Österreich transportierte Menge ist 2020 ebenfalls zurückgegangen, von 102,6 Mio. to (2019) auf 97,5 Mio. to, was einem Rückgang von rd. 5,1 Mio. to bzw. 4,9 % entspricht.**
- **Das SGV-Beihilfeprogramm hat rd. 3,2 Mio. LKW-Fahrten im Jahr 2020 in Österreich und damit höhere externe Kosten der Straße von rd. EUR 311,8 Mio. vermieden. Bezogen auf die für das Jahr 2020 ausgezahlte Beihilfe von rd. EUR 125,3 Mio., ergibt sich eine Beihilfeeffizienz von 2,5: Für jeden Euro an ausgezahlter Beihilfe wurden 2,5 Euro an externen Kosten auf der Straße vermieden.**

In der Funktion als abwickelnde Stelle für SGV-Förderungen hat die SCHIG mbH in den vergangenen Jahren Expertise und Know-how in der Digitalisierung des Förderwesens aufgebaut. Der Vorteil der digitalen Abwicklung bzw. Abrechnung: Während ohne Digitalisierungskompetenz die Bearbeitung von Abrechnungsanträgen nur stichprobenartig möglich ist, verhalfen IT-Lösungen dazu, Förderleistungen zielgerichtet und bedarfsorientiert einzusetzen. Bereits 2010 hat man in der SCHIG mbH begonnen, erste bedeutende Schritte in IT-Lösungen zu setzen, welche seither laufend weiterentwickelt werden. Mit der anfänglich geschaffenen IT-Datenbank war es möglich, alle Förderdimensionen (wie Gewicht, Länge, Inhalt etc. von Containern) flächendeckend abzubilden. So konnten die Kosten, die beim Transport entstehen, treffsicherer herauskristallisiert werden, um zu erkennen, wo es weiterhin anzusetzen gilt bzw. wo nachgeschärft werden muss. Heute arbeitet die SCHIG mbH mit RPA (Robotic Process Automation). Damit kann auf unzählige Datenquellen aus verschiedenen Systemen zugegriffen und die relevanten Informationen herausgezogen werden, die wiederum Rückschlüsse auf beispielsweise Zug-, Wagen- und Containerebene enthalten. Dies erleichtert nicht nur die Arbeit der Expertinnen und Experten der SCHIG mbH, sondern macht die Wirksamkeit der Beihilfe sichtbarer und bringt vor allem die strategische Entwicklung im Güterverkehr weiter voran. Die Daten und Zahlen, die wir mittels RPA erhalten, ermöglichen es dem BMK, zeitnah und rasch auf Veränderungen im Schienengüterverkehr einzugehen und entsprechende Maßnahmen zu setzen. Mit dem langfristigen Aufbau einer Datengrundlage bleiben Informationen gesichert, die zu strategischen Entscheidungsfindungen beitragen.



*Quelle für die gesamte SGV-Verkehrsleistung (2020: 20,5 Mrd. tkm):

Statistik Austria: Schienengüterverkehr aller Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem österreichischen Schienennetz im Jahr 2020

Digital smarte Ideen in der Mobilitätsförderung

„SCHIG ist mehr als Schiene“: Auch abseits des Eisenbahnverkehrs beweist die SCHIG mbH Expertise und Fachwissen in Sachen umweltfreundlicher Mobilität und nachhaltigen, smarten Mobilitätslösungen. Mit den Mobilitätsförderprogrammen, die die SCHIG mbH im Auftrag des Klimaschutzministeriums abwickelt, werden intelligente Entwicklungen in der Logistik gefördert, die die Wettbewerbsfähigkeit steigern, die Standortattraktivität erhöhen und gleichzeitig soziale und ökologische Nachhaltigkeit sicherstellen sollen. Auf den Themenbereich Digitalisierung wird dabei ein besonderer Fokus gelegt. Zwei erfolgreich geförderte Projekte aus dem Jahr 2021 mit Digitalisierungsschwerpunkt stellen wir hier vor:

TRUDI – CONTAINER TRUCKING SOLUTIONS:

LKWs stauen sich vor dem Terminal, warten auf Einlass, um ihrem Auftrag nachkommen zu können, also Waren in Containern oder Wechselaufbauten vom Terminal zur Kundschaft zu bringen. Die Motoren laufen, Heizung oder Klimaanlage werden damit betrieben, die LKW-Fahrer:innen müssen warten. Es entstehen lange Wartezeiten, Lärm und Feinstaubbelastung. Wäre der Frächter informiert gewesen, dass sich die Ankunft des Containerzuges verspätet, hätte dieser anders disponiert, eine andere Tour eingeschoben oder dem:der Fahrer:in eine Stunde länger Schlaf gegönnt – jedenfalls hätten ineffiziente Stehzeiten vermieden werden können. Und hier kommt TRUDI (Trucking App Plattform IKV) zum Einsatz: TRUDI ist ein digitales System für die letzte Meile im kombinierten Verkehr und sorgt für eine effizientere Kommunikation zwischen allen Beteiligten. Mithilfe eines webbasierten Tools und einer Smartphone-App sind alle interagierenden Personen im Prozess verbunden. Entwickelt wurde das Projekt von CN Logistics and Service Group GmbH und wurde erfolgreich von der Logistikkförderung der SCHIG mbH mit rund einer halben Million Euro gefördert. Inzwischen ist TRUDI bereits im Terminal Enns erfolgreich umgesetzt. „Die effizientere Abwicklung am Terminal bringt den Transportunternehmen einerseits eine schnellere Durchlaufzeit bei der Anlieferung und Abholung von Containern, andererseits aber auch eine komfortable Abwicklung beim Kunden“, erklärt Otto Hawlicek, Geschäftsführer des Container Terminal Enns. Speditionen und Frächter müssen für dieses Effizienzplus nichts investieren: Für sie ist die TRUDI-App, die die gesamte Kommunikation mit dem Terminal digitalisiert und vereinfacht, weitgehend gratis verfügbar.

BIENEN AM FLUGHAFEN:

IoT (Internet of Things) ist ein populäres Schlagwort der Logistikbranche der letzten Jahre, jedoch oft wenig greifbar und nicht leicht verständlich. Die steirische Firma NET-Automation GmbH hat hier Nägel mit Köpfen gemacht: Nach einer geförderten Vorstudie im Jahr 2019 hat das Unternehmen mit der Umsetzung einer IoT-Anwendung am Flughafen Wien begonnen. 2021 wurde das Projekt im VPHC (Vienna Pharma Handling Center) abgeschlossen.

DAS ERGEBNIS:

die weltweit modernste Kühlkettenüberwachung mit digitalem Gütesiegel für die Endkundschaft. Realisiert wurde dieses ambitionierte Vorhaben gemeinsam mit NETBEE IoT Technik „Made in Austria“; gefördert hat das smarte Logistikprojekt die SCHIG mbH mit rund 400.000 Euro. Insgesamt 30 IoT-Systeme (Bienen) messen ständig die Lagertemperatur der Ware von der Ankunft am Flughafen, den Kühllagern, in den Cool-Trailern bis zur Verladung in das Flugzeug und übertragen die Messdaten via NETBEE IoT-Funktechnologie der Hutchison Drei Austria GmbH in das Cloudsystem der NET-Automation GmbH. Um die Temperaturmessungen mit den Wareneingängen zu verknüpfen, wurde ein eigenes, cloudbasiertes Lagermanagement-System entwickelt. Bevor die Ware den Flughafen Wien verlässt, wird die Verpackung mit einem QR-Code versehen. Nach dem Scannen des QR-Codes kann die Endkundschaft das durchgängig gekühlte Handling am Flughafen online nachvollziehen und sich das digitale Gütesiegel mit allen Temperaturkurven anzeigen lassen – das ist absolut einzigartig. „Im Rahmen unseres Projektes mit dem Flughafen Wien konnten wir die weltweit modernste Kühlkettenüberwachung mit digitalem Gütesiegel für die Endkundschaft realisieren,“ freut sich der Geschäftsführer der Firma NET-Automation, Walter Rieger.

RINF: Infrastrukturdaten für Interoperabilität

Die Harmonisierung der Interoperabilität im Eisenbahnsektor ist sowohl auf nationaler Ebene als auch in der gesamten Europäischen Union ein vielbeachtetes Thema. Eisenbahnbezogene Daten spielen in diesem Zusammenhang die zentrale Rolle: EU-weit wurde ein Eisenbahninfrastrukturregister geschaffen als wichtiger Schritt in Richtung Harmonisierung, Interoperabilität und Verknüpfung nationaler Eisenbahnnetze und in weiterer Folge zur Schaffung eines landesübergreifenden Zugangs zu all diesen Netzen. Betrieben wird das zentrale Europäische Infrastrukturregister durch die Europäische Eisenbahngagentur ERA (European Union Agency for Railways).

In Österreich betreut die SCHIG mbH das nationale Infrastrukturregister (RINF). Dem ging eine Nennung der Europäischen Kommission und der ERA durch das Klimaschutzministerium (BMK) im März 2015 voraus, wobei die SCHIG mbH als nationale Registrierstelle notifiziert wurde und somit für Einrichtung und Verwaltung des Infrastrukturregisters verantwortlich ist. Die Daten aus dem RINF sind öffentlich zugänglich und können von Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), IT-Firmen sowie Behörden für ihre Zwecke eingesehen und heruntergeladen werden. So kann beispielsweise ein EVU, das Züge von A nach B fährt, Informationen über die Streckeneigenschaften erhalten. In einem Web-Frontend werden Daten zu den Teilsystemen Infrastruktur, Energie sowie dem streckenseitigen Teil von Zugsteuerung, Zug-sicherung und Signalgebung erfasst. Der Hauptzweck liegt dabei in einer transparenten Darstellung des europäischen Eisenbahnnetzes, welche gleichzeitig öffentlich zugänglich ist und sämtliche Eisenbahnndaten auf eine digitale Ebene bringt. Aktuell liegt der Fokus des Infrastrukturregisters auf dem Route Compability Check (Prüfung der Nutzung genehmigter Fahrzeuge), dem Streckenbuch sowie der Wiederverwendung von Infrastruktur-Daten in anderen IT-Tools.

Seit 2014 ist die SCHIG mbH mit Implementierung, Wartung und Betrieb des digitalen, nationalen Infrastrukturregisters beschäftigt. Mit „Switchman“ wurde, unter Vorgaben der ERA und der Europäischen Kommission, ein IT-System entwickelt, das die Datenerfassung, -eingabe und -aktualisierung erleichtert. Der klare Vorteil liegt dabei in der Struktur des dafür verantwortlichen Teams: Die IT-Profis reagieren flexibel und schnell auf Änderungen, neue

Anforderungen und benötigte Updates. Gleichzeitig wird eine Beratungsleistung zwischen ERA, dem BMK und den Eisenbahnunternehmen, die die Daten liefern, erbracht. Die Vorgaben der EU werden so gefiltert und aufbereitet, dass die Infrastrukturmanager:innen der Eisenbahnunternehmen ihre Daten entsprechend einfach aufbereiten und eingeben können. Aktuell wird die Datenbank des Österreichischen Infrastrukturregisters mit den zur Verfügung gestellten, verifizierten Daten von der ÖBB-Infrastruktur AG, Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG, Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH, Cargo-Center-Graz Betriebs-gesellschaft mbH & Co KG (CCG), Linz AG Hafen, WienCont Container Terminal GmbH, Kremser Hafen- und Industriebahn Ges.m.b.H befüllt. Das nationale Infrastrukturregister bringt den Vorteil mit sich, dass die Daten zum einen zentral gespeichert bleiben und zum anderen durch die Übersetzung in die deutsche Sprache – ebenfalls von der SCHIG mbH initiiert – für eine einfachere Arbeitsweise sorgen.

Die Daten sind öffentlich zugänglich und für Besucher ist ein Zugriff im Lesemodus mit folgenden Zugangsdaten möglich: <https://www.schig.com/aufgaben/infrastrukturregister> User name: Public / Password: Public

„Die Abbildung der Daten im nationalen Infrastrukturregister liegt in Österreich bereits auf einem sehr hohen Niveau – und wir arbeiten stets daran, dieses zu halten. Neben der umfangreichen Abbildung an Daten sehen wir uns auch in der Verpflichtung, die Feinheit dieser zu garantieren. Gemeinsam mit den Infrastrukturmanager:innen der teilnehmenden Eisenbahnunternehmen überprüfen wir die Daten deshalb kontinuierlich, um das hohe Level an Qualität zu halten.“

Ivanka Terzic,
Teamleiterin Register



Kapitel sechs

Von / bis

6.01–6.10

SCHIG mbH

Jahres- abschluss 2021



Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz zum 31. Dezember 2021

AKTIVA	31.12.2021 EUR	31.12.2021 EUR	VERGLEICHSAZAHLEN 31.12.2020 EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile	353.853,65		335.678,86
		353.853,65	335.678,86
II. Sachanlagen			
1. Bauten auf fremdem Grund	95.743,47		108.573,87
2. technische Anlagen und Maschinen	7.137,42		0,00
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	444.068,04		582.813,60
		546.948,93	691.387,47
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	3.035.000,00		3.035.000,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.593.750,00		1.781.250,00
		4.628.750,00	4.816.250,00
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
1. unfertige Erzeugnisse		0,00	34.081,12
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen <i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 / Vj. 0,00</i>	606.688,79		1.063.400,55
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen <i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 5.525.618,33 / Vj. 7.538.515,66</i>	6.420.118,33		8.433.015,66
3. sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände <i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 / Vj. 0,00</i>	30.446.426,44		51.916.056,64
		37.473.233,56	61.412.472,85
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten			
		554.727.119,25	556.283.734,95
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
1. Transitorische Posten		105.886,28	76.200,51
SUMME AKTIVA		597.835.791,67	623.649.805,76

PASSIVA	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR	VERGLEICHSSZAHLEN 31.12.2020 EUR
A. EIGENKAPITAL			
I. eingefordertes Stammkapital			
1. Stammkapital <i>davon eingezahlt 2.000.000,00 / Vj. 2.000.000,00</i>		2.000.000,00	2.000.000,00
II. Kapitalrücklagen			
1. nicht gebundene		7.767.655,19	7.767.655,19
III. Bilanzgewinn <i>davon Gewinnvortrag 213.785,79 / Vj. 178.639,33</i>			
		233.660,95	213.785,79
SUMME EIGENKAPITAL		10.001.316,14	9.981.440,98
B. RÜCKSTELLUNGEN			
1. Rückstellungen für Abfertigungen	163.766,28		151.181,53
2. sonstige Rückstellungen	21.953.923,61		36.708.118,66
		22.117.689,89	36.859.300,19
C. VERBINDLICHKEITEN			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <i>davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 187.500,00 / Vj. 187.530,14</i> <i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 1.312.500,00 / Vj. 1.500.000,00</i>	1.500.000,00		1.687.530,14
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <i>davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 71.031.329,24 / Vj. 147.297.660,54</i> <i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 / Vj. 0,00</i>	71.031.329,24		147.297.660,54
3. sonstige Verbindlichkeiten <i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 158.320,45 / Vj. 140.183,27</i> <i>davon aus Steuern 157.057,97 / Vj. 214.512,40</i> <i>davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 3.076.919,87 / Vj. 2.747.799,35</i> <i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 / Vj. 0,00</i> <i>davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 74.295.749,11 / Vj. 150.232.990,03</i> <i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 1.312.500,00 / Vj. 1.500.000,00</i>	3.076.919,87		2.747.799,35
		75.608.249,11	151.732.990,03
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
		490.108.536,53	425.076.074,56
SUMME PASSIVA		597.835.791,67	623.649.805,76

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Jänner 2021 bis 31. Dezember 2021

	2021 EUR	2021 EUR	VERGLEICHSAHLEN 2020 EUR
1. UMSATZERLÖSE		11.170.262,33	10.817.678,86
2. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE			
a. Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	2.586,16		35,16
b. Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	204.763,77		87.462,34
c. übrige	1.270.889.079,37		1.451.127.206,20
		1.271.096.429,30	1.451.214.703,70
3. BETRIEBSLEISTUNG		1.282.266.691,63	1.462.032.382,56
4. AUFWENDUNGEN FÜR MATERIAL UND SONSTIGE BEZOGENE HERSTELLUNGSLEISTUNGEN			
a. Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.271.038.534,40		-1.451.412.603,28
5. PERSONALAUFWAND			
a. Gehälter	-6.225.225,48		-5.694.635,23
b. Soziale Aufwendungen	-2.166.905,87		-1.964.886,60
ba. Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-103.513,06		-92.403,54
bb. Aufwendungen für Altersversorgung	-239.774,85		-218.306,95
bc. Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-1.647.845,93		-1.487.718,47
bd. sonstige Sozialaufwendungen	-175.772,03		-166.457,64
		-8.392.131,35	-7.659.521,83
6. ABSCHREIBUNGEN			
a. planmäßige Abschreibungen	-482.800,25		-432.921,73
		-482.800,25	-432.921,73

	2021 EUR	2021 EUR	VERGLEICHSSZAHLEN 2020 EUR
7. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN			
a. Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen und Ertrag fallen	-2.590,82		-7.235,12
b. übrige	-2.350.634,81		-2.520.100,60
		-2.353.225,63	-2.527.335,72
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 2.993,45 / Vj. 5.679,64</i>		2.993,45	5.679,64
10. SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE <i>davon aus verbundenen Unternehmen 994.485,95 / Vj. 1.180.284,04</i>		2.784.463,81	1.159.098,46
11. AUFWENDUNGEN AUS FINANZANLAGEN <i>davon Abschreibungen 0,00 / Vj. -125.000,00</i>		0,00	0,00
12. ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN <i>davon an verbundene Unternehmen -1.823.000,00 / Vj. -1.728,33</i>		-2.767.582,10	-1.129.631,64
13. ZWISCHENSUMME AUS Z 9 BIS 12 (FINANZERGEBNIS)		19.875,16	35.146,46
14. ERGEBNIS VOR STEUERN (ZWISCHENSUMME AUS Z 8 UND Z 13)		19.875,16	35.146,46
15. ERGEBNIS NACH STEUERN		19.875,16	35.146,46
16. JAHRESÜBERSCHUSS		19.875,16	35.146,46
17. GEWINNVORTRAG AUS DEM VORJAHR		213.785,79	178.639,33
18. BILANZGEWINN		233.660,95	213.785,79

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Jahresabschluss wurde gemäß den Bestimmungen der §§ 189 ff des Unternehmensgesetzbuches (UGB) in der zum Stichtag geltenden Fassung erstellt.

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 ordnungsmäßi-

gen 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 2021 oder in einem der früheren Geschäftsjahren 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 3 bis 6 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 2021 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 Anlagegruppen:

Büroadaptierungen	10 Jahre
Büroeinrichtung	3–10 Jahre
EDV, Nachrichtenanlagen, Büromaschinen	2–8 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	10 Jahre

Geringwertige Vermögensgegenstände bis zu einem Einzelanschaffungswert von EUR 800,00 (Vorjahr EUR 800,00) werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben.

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

FINANZANLAGEN

Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten – erforderlichenfalls vermindert um außerplanmäßige Abschreibungen – bilanziert. Im Geschäftsjahr 2021 wurden 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 Nominalzinsatzes von 1,49 % (Vorjahr 1,75 %), unter Berücksichtigung geplanter Bezugssteigerungen von 1,61 % (Vorjahr 1,74 %) und eines Pensionseintrittsalters von 65 Jahren (Vorjahr 65 Jahren) bei Frauen und Männern ermittelt (gesetzliches Pensionsalter wird verwendet).

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Die Rückstellungen wurden mit dem bestmöglich zu schätzenden Erfüllungsbetrag bewertet. Rückstellungen aus Vorjahren werden, 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 nicht durchgeführt.

Erläuterungen zur Bilanz

ANLAGENSPIEGEL	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					31.12.2021 EUR
	01.01.2021 EUR	ZUGÄNGE EUR	DAVON AKT. ZINSEN EUR	ABGÄNGE EUR	UMBUCHUN- GEN EUR	
A. ANLAGEVERMÖGEN						
I. Immaterielle Vermögensgegenstände						
1. gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile	1.731.748,54	312.681,26	0,00	123.729,91	0,00	1.920.699,89
II. Sachanlagen						
1. Bauten auf fremdem Grund	128.303,96	0,00	0,00	0,00	0,00	128.303,96
2. technische Anlagen und Maschinen	0,00	8.564,91	0,00	0,00	0,00	8.564,91
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.493.795,51	58.547,79	0,00	2.079,27	0,00	1.550.264,03
III. Finanzanlagen						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	14.060.925,12	0,00	0,00	0,00	0,00	14.060.925,12
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.781.250,00	0,00	0,00	187.500,00	0,00	1.593.750,00
SUMME	19.196.023,13	379.793,96	0,00	313.309,18	0,00	19.262.507,91

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 269.401,01 (Vorjahr EUR 236.908,56) vorgenommen.

SACHANLAGEN

Im Bereich des Sachanlagevermögens wurden nutzungsbedingte Abschreibungen in Höhe von EUR 211.551,24 (Vorjahr EUR 196.013,17) vorgenommen.

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 0,00 (Vorjahr EUR 0,00)**

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen bestehen in Höhe von EUR 1.593.750,00 (Vorjahr EUR 1.781.250,00) gegenüber der Rail Test & Research GmbH. Davon hat ein Betrag von EUR 187.500,00 eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Abschreibungsbewegungen							Buchwerte		
KUMULIERTE AFA 01.01.2021 EUR	AFA LAUFEND EUR	ZUSCHREIBUNGEN EUR	ZUGÄNGE EUR	ABGÄNGE EUR	UMBUCHUNGEN EUR	KUMULIERTE AFA 31.12.2021 EUR	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR	
1.396.069,68	271.249,01	0,00	0,00	100.472,45	0,00	1.566.846,24	353.853,65	335.678,86	
19.730,09	12.830,40	0,00	0,00	0,00	0,00	32.560,49	95.743,47	108.573,87	
0,00	1.427,49	0,00	0,00	0,00	0,00	1.427,49	7.137,42	0,00	
910.981,91	197.293,35	0,00	0,00	2.079,27	0,00	1.106.195,99	444.068,04	582.813,60	
11.025.925,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11.025.925,12	3.035.000,00	3.035.000,00	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.593.750,00	1.781.250,00	
13.352.706,80	482.800,25	0,00	0,00	102.551,72	0,00	13.732.955,33	5.529.552,58	5.843.316,33	

Umlaufvermögen

FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Die Fristigkeit der Forderungen stellt sich folgendermaßen dar:

	Summe		davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	
	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	606.688,79	1.063.400,55	0,00	0,00
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	6.420.118,33	8.433.015,66	5.525.618,33	7.538.515,66
sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	30.446.426,44	51.916.056,64	0,00	0,00
SUMME	37.473.233,56	61.412.472,85	5.525.618,33	7.538.515,66

Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen zum 31.12.2021 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 2.300.000,00 (Vorjahr EUR 3.600.000,00) nachrangig.

Dies bedeutet, dass die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH im Rang hinter alle anderen Gläubiger der Rail Test & Research GmbH zurücktritt, sodass die bestehende Forderung im Ausmaß von EUR 2.300.000,00 nur insoweit befriedigt wird, als die Rail Test & Research GmbH nach Befriedigung der anderen Gläubiger zur Begleichung der Forderung an die Gesellschaft in der Lage ist und dass wegen dieser Verbindlichkeit kein Insolvenzverfahren eröffnet zu werden braucht.

Sonstige Forderungen

Die sonstigen Forderungen gliedern sich in folgende Positionen:

	Summe		davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	
	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
Forderungen aus der Verrechnung mit Abgabenbehörden	16.114.334,69	24.432.970,45	0,00	0,00
Darlehen und Vorschüsse an Dienstnehmer	15.733,58	16.011,51	0,00	0,00
andere sonstige Forderungen	14.316.358,17	27.467.074,68	0,00	0,00
SUMME	30.446.426,44	51.916.056,64	0,00	0,00

In den sonstigen Forderungen sind Erträge in Höhe von EUR 1.476.461,81 (Vorjahr EUR 26.292.107,35) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden. Darin sind Forderungen gegenüber dem

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) für gemeinschaftliche Leistungen in Höhe von EUR 797.742,09 (Vorjahr EUR 25.832.067,77) enthalten.

Aktive Rechnungsabgrenzung

TRANSITORISCHE POSTEN

Die transitorischen Posten werden mit EUR 105.886,28 (Vorjahr EUR 76.200,51) 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 31.12.2021 EUR 7.767.655,19 (Vorjahr EUR 7.767.655,19) und wurde von der Republik Österreich bereits bei der Gründung der Gesellschaft eingebracht.

BILANZGEWINN

Der Bilanzgewinn für 2021 beläuft sich auf EUR 233.660,95 (Vorjahr EUR 213.785,79). In diesem Betrag ist ein Gewinnvortrag aus dem Jahr 2020 in Höhe von EUR 213.785,79 enthalten.

Rückstellungen

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Die sonstigen Rückstellungen bestehen aus folgenden Positionen:

	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Arbeitnehmern	407.914,95	350.681,94
Übrige sonstige Rückstellungen	21.546.008,66	36.357.436,72
SUMME	21.953.923,61	36.708.118,66

In den sonstigen Rückstellungen sind u. a. die Rückstellungen für noch nicht konsumierte Urlaube in Höhe von EUR 292.550,02 (Vorjahr EUR 255.716,62), für Zeitguthaben in Höhe von EUR 115.364,93 (Vorjahr EUR 94.965,32), für Prämien für Mitarbeiter in Höhe von EUR 700.000,00 (Vorjahr EUR 595.000,00), für drohende Verluste aus einem Zinsswap-Geschäft in Höhe von EUR 6.420.000,00 (Vorjahr EUR 8.243.000,00), für Prozesskosten in Höhe von EUR 0,00 (Vorjahr EUR 192.400,00), für die Behin-

dertenausgleichstaxe in Höhe von EUR 14.328,00 (Vorjahr EUR 12.237,00) und für Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten in Höhe von EUR 685.272,21 (Vorjahr EUR 478.650,00) enthalten. In den Rückstellungen für ausstehende Eingangsrechnungen in Höhe von EUR 13.676.408,45 (Vorjahr EUR 26.836.149,72) ist ein Betrag von EUR 13.636.588,45 (Vorjahr EUR 26.749.604,72) enthalten, der im Zusammenhang mit den von der Gesellschaft abgeschlossenen Verkehrsdiensteverträgen steht.

Verbindlichkeiten

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

		SUMME EUR	Restlaufzeit		
			BIS 1 JAHR EUR	ZW. 1 UND 5 JAHREN EUR	ÜBER 5 JAHRE EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2021	1.500.000,00	187.500,00	750.000,00	562.500,00
	2020	1.687.530,14	187.530,14	750.000,00	750.000,00
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2021	71.031.329,24	71.031.329,24	0,00	0,00
	2020	147.297.660,54	147.297.660,54	0,00	0,00
Sonstige Verbindlichkeiten	2021	3.076.919,87	3.076.919,87	0,00	0,00
	2020	2.747.799,35	2.747.799,35	0,00	0,00
SUMME	2021	75.608.249,11	74.295.749,11	750.000,00	562.500,00
SUMME	2020	151.732.990,03	150.232.990,03	750.000,00	750.000,00

VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER KREDITINSTITUTEN

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -187.530,14 auf EUR 1.500.000,00. 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 1.500.000,00 (Vorjahr EUR 1.687.500,00) aus. Als Sicherstellung wurde eine Bürge- und Zahlerhaftung der Republik Österreich bestellt.

SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

		SUMME EUR	Restlaufzeit		
			BIS 1 JAHR EUR	ZW. 1 UND 5 JAHREN EUR	ÜBER 5 JAHRE EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Abgabenbehörden	2021	157.057,97	157.057,97	0,00	0,00
	2020	214.512,40	214.512,40	0,00	0,00
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungsträgern	2021	158.320,45	158.320,45	0,00	0,00
	2020	140.183,27	140.183,27	0,00	0,00
Verbindlichkeiten gegenüber Dienstnehmern	2021	5.452,90	5.452,90	0,00	0,00
	2020	1.585,60	1.585,60	0,00	0,00
Sonstige Verbindlichkeiten	2021	2.756.088,55	2.756.088,55	0,00	0,00
	2020	2.391.518,08	2.391.518,08	0,00	0,00
SUMME	2021	3.076.919,87	3.076.919,87	0,00	0,00
SUMME	2020	2.747.799,35	2.747.799,35	0,00	0,00

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Aufwendungen in Höhe von EUR 377.063,34 (Vorjahr EUR 307.765,73) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirk-

sam werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um die Abgrenzung von Aufwendungen.

Passive Rechnungsabgrenzung

Die passive Rechnungsabgrenzung zeigt einen Wert von EUR 490.108.536,53 (im Vorjahr EUR 425.076.074,56) und betrifft im Wesentlichen Vorauszahlungen des BMK für gemeinwirtschaftliche Leistungen.

Sonstige Angaben zur Bilanz

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

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

GARANTIEERKLÄRUNG FÜR		HAFTUNGSHÖHE EUR	HAFTUNGSENDE
Rail Test & Research GmbH	2021	19.999.998,07	30.12.2029
	2020	19.999.964,49	30.12.2029
	2021	2.700.000,00	15.07.2030
	2020	3.000.000,00	15.07.2030
	2021	700.000,00	15.07.2030
	2020	0,00	
RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH	2021	574.749,58	31.03.2036
	2020	615.082,94	31.03.2036
	2021	319.500,00	31.12.2030
	2020	355.000,00	31.12.2030
SUMME	2021	24.294.247,65	
SUMME	2020	23.970.047,43	

VERPFLICHTUNGEN 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 732.661,85 (Vorjahr EUR

693.020,27) und in den nächsten fünf Jahren insgesamt auf EUR 3.627.614,47 (Vorjahr EUR 3.412.223,59). 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 11.170.262,33 (Vorjahr EUR 10.817.678,86).

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

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen EUR 1.271.096.429,30 (Vorjahr EUR 1.451.214.703,70) und gliedern sich wie folgt:

	2021 EUR	2020 EUR
Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen	2.586,16	35,16
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	204.763,77	87.462,34
Übrige sonstige betriebliche Erträge	1.270.889.079,37	1.451.127.206,20
SUMME	1.271.096.429,30	1.451.214.703,70

ÜBRIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Die übrigen betrieblichen Erträge betragen EUR 1.270.889.079,37 (Vorjahr EUR 1.451.127.206,20) und bestehen aus folgenden Positionen:

	2021 EUR	2020 EUR
Zuschüsse	1.270.887.943,85	1.451.126.847,36
Sonstige Erlöse	1.135,52	358,84
SUMME	1.270.889.079,37	1.451.127.206,20

Aufwendungen für bezogene Leistungen

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen gliedern sich wie folgt:

	2021 EUR	2020 EUR
Bezogene gemeinwirtschaftliche Leistungen VDV	1.270.887.943,85	1.451.126.847,36
Bezogene Leistungen Infra4	57.397,00	172.349,00
Bezogene Leistungen IKN	37.322,47	51.867,59
Kartenrohlinge	34.625,95	10.393,97
Bezogene Leistungen FVK	13.794,00	22.825,00
Bezogene Leistungen ATF	7.451,13	28.320,36
SUMME	1.271.038.534,40	1.451.412.603,28

Personalaufwand

Der Personalaufwand hat sich gegenüber dem Vorjahr von EUR 7.659.521,83 um EUR 732.609,52 auf EUR 8.392.131,35 verändert.

AUFWENDUNGEN ANGESTELLTE

	2021 EUR	2020 EUR
Gehälter	6.225.225,48	5.694.635,23
Abfertigungen	12.584,75	9.458,13
Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	90.928,31	82.945,41
Aufwendungen für Altersversorgung	239.774,85	218.306,95
Gesetzlicher Sozialaufwand	1.190.333,85	1.070.752,07
Vom Entgelt abhängige Abgaben	457.512,08	416.966,40
Sonstige Sozialaufwendungen	175.772,03	166.457,64
SUMME	8.392.131,35	7.659.521,83

AUFWENDUNGEN FÜR ABFERTIGUNGEN UND LEISTUNGEN AN BETRIEBLICHE MITARBEITERVORSORGEKASSEN

	2021 EUR	2020 EUR
Dotierung Abfertigungsrückstellung	12.584,75	9.458,13
Beiträge an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	90.928,31	82.945,41
SUMME	103.513,06	92.403,54

Abschreibungen auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen**PLANMÄSSIGE ABSCHREIBUNGEN**

Die planmäßigen Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr EUR 482.800,25 (Vorjahr EUR 432.921,73) und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 49.878,52.

	2021 EUR	2020 EUR
Planmäßige Abschreibung immaterieller Vermögensgegenstände	269.401,01	236.859,56
Planmäßige Abschreibung Sachanlagen	211.551,24	196.013,17
Sofortabschreibung geringwertiger Vermögensgegenstände	1.848,00	49,00
SUMME	482.800,25	432.921,73

Sonstige betriebliche Aufwendungen**STEUERN, SOWEIT NICHT STEUERN VOM EINKOMMEN ODER ERTRAG**

Die nicht ertragsabhängigen Steuern beliefen sich im Geschäftsjahr auf EUR 2.590,82 (Vorjahr EUR 7.235,12) und gliedern sich wie folgt:

	2021 EUR	2020 EUR
sonstige Steuern und Abgaben	2.590,82	7.235,12
SUMME	2.590,82	7.235,12

ÜBRIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen betragen EUR 2.350.634,81 (Vorjahr EUR 2.520.100,60) und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -169.465,79. Die übrigen betrieblichen Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

Die im Geschäftsjahr anfallenden Aufwendungen für den Abschlussprüfer betragen für die Prüfung des Jahresabschlusses EUR 10.010,00 (Vorjahr EUR 9.500,00).

	2021 EUR	2020 EUR
Instandhaltungen und Reparaturen	476.998,91	482.353,69
Reinigung durch Dritte	78.967,97	77.166,60
Versicherungen	67.614,63	51.496,25
Transporte durch Dritte	200,50	230,50
Reise- und Fahrtspesen, Diäten	34.783,52	38.389,21
Post- und Telefongebühren	98.842,21	109.657,03
Miet- und Pachtaufwand, Leasing	703.088,77	701.724,97
Energieverbrauch, Betriebskosten	123.141,85	151.839,00
Kfz-Kosten PKW	3.405,85	7.137,71
Sitzungsgelder Kommission § 48	18.128,80	23.710,00
Aufsichtsratsvergütungen	32.500,00	36.577,36
Büromaterial	6.628,95	10.628,96
Aufwand für Fachliteratur und Zeitungen	31.682,97	34.399,51
Werbe- und Repräsentationsaufwand	44.134,58	55.716,75
Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwand	398.119,18	601.446,56
Aus- und Fortbildung	113.584,56	73.092,16
Mitgliedsbeiträge	24.623,46	23.666,37
Spesen des Geldverkehrs	4.449,82	4.773,34
Sonstige betriebliche Aufwendungen	89.775,71	36.607,51
Skontoerträge auf übrige betriebliche Aufwendungen	-37,43	-512,88
SUMME	2.350.634,81	2.520.100,60

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis schlägt sich im Geschäftsjahr mit EUR 19.875,16 (Vorjahr EUR 35.146,46) nieder. Dies be-

deutet gegenüber dem Vorjahr eine Veränderung von EUR -15.271,30.

ERTRÄGE AUS ANDEREN WERTPAPIEREN UND AUSLEIHUNGEN DES FINANZANLAGEVERMÖGENS

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

	2021 EUR	2020 EUR
Zinserträge aus Ausleihungen	2.993,45	5.679,64
davon aus verbundenen Unternehmen	2.993,45	5.679,64
SUMME	2.993,45	5.679,64

SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge gliedern sich wie folgt:

	2021 EUR	2020 EUR
Zinserträge	23.064,37	38.718,46
davon aus verbundenen Unternehmen	55.968,18	61.638,48
Zinserträge Swap	2.761.399,44	1.120.380,00
davon aus verbundenen Unternehmen	938.517,77	1.118.645,56
SUMME	2.784.463,81	1.159.098,46

ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

	2021 EUR	2020 EUR
Haftungsentgelt	3.189,00	3.565,34
Zinsen für Bankkredite, Darlehen	2.993,66	5.686,30
Zinsaufwand Swap	2.761.399,44	1.120.380,00
davon an verbundene Unternehmen	1.823.000,00	1.728,33
SUMME	2.767.582,10	1.129.631,64

Bilanzgewinn

Der Jahresgewinn des Geschäftsjahres 2021 beträgt EUR 19.875,16 und veränderte sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -15.271,30 (Vorjahresergebnis EUR 35.146,46).

Unter Berücksichtigung des Gewinnvortrages aus dem Geschäftsjahr 2020 errechnet sich ein Bilanzgewinn von EUR 233.660,95.

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

Zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (als Fixzinsezahler) 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 31.12.2021 einen negativen beizulegenden Zeitwert von EUR 6.419.821,97 (Vorjahr EUR 8.242.410,20) ergeben.

Im Jahresabschluss 2021 wird das Finanzderivat – wie im Vorjahr – nicht als Bewertungseinheit mit dem Fremd-

finanzierungsgeschäft qualifiziert und daher ist eine bilanzielle Berücksichtigung des negativen beizulegenden Zeitwertes in Form einer Drohverlustrückstellung in Höhe von EUR 6.420.000,00 (Vorjahr EUR 8.243.000,00) 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.

Sonstige Angaben

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer betrug 108 (Vorjahr 98), davon 108 Angestellte (Vorjahr 98) 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 GESCHÄFTSFÜHRUNG EUR	LEITENDE ANGESTELLTE EUR	ANDERE ARBEITNEHMER EUR
Aufwendungen für Abfertigungen	2021	12.584,75	0,00	0,00	12.584,75
	2020	9.458,13	0,00	0,00	9.458,13
Betriebliche Mitarbeitervorsorge	2021	90.928,31	2.344,46	5.710,25	82.873,60
	2020	82.945,41	2.925,82	5.584,47	74.435,12
Aufwendungen für Pensionen (Pensionskassenbeiträge)	2021	208.099,85	15.375,00	10.747,98	181.976,87
	2020	189.831,95	16.425,63	10.471,12	162.935,20
SUMME	2021	311.612,91	17.719,46	16.458,23	277.435,22
SUMME	2020	282.235,49	19.351,45	16.055,59	246.828,45

**GESCHÄFTSFÜHRER DER
GESELLSCHAFT IST:****DR. STEFAN WEISS, MBA**

Die Vergütung des Geschäftsführers belief sich im Geschäftsjahr 2021 – ohne Berücksichtigung der unter Punkt 4.b. dargestellten Beträge – auf insgesamt EUR 153.452,23 (Vorjahr EUR 201.958,90).

**DER AUFSICHTSRAT SETZT SICH IM GESCHÄFTSJAHRE
2021 AUS FOLGENDEN PERSONEN ZUSAMMEN:****MINISTERIALRAT MAG. ROLAND SCHUSTER, MBA**
(Vorsitzender)**DI SONJA WIESHOLZER**
(Stellvertreterin des Vorsitzenden)**MINISTERIALRAT
MAG. BERNHARD BAUER**
(bis 15.11.2021)**DI MARTINA GURA, BED****STEFANIE PEER, PHD****DI HANS-JÜRGEN SALMHOFER****PATRYCJA FEICHTER, BSC****PETER CALLIESS****MAG. MARTINA LEW-SCHLAPSCHY****JOHANNES SITER, BA, M.A.I.S**
(Mitglied ab 15.11.2021)

An die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden im Berichtsjahr keine Vorschüsse oder Kredite gewährt. Im Geschäftsjahr sind Bezüge von Aufsichtsratsmitgliedern in Höhe von EUR 32.500,00 (Vorjahr EUR 36.100,00) entstanden.

Verbundene Unternehmen**RAIL TEST & RESEARCH GMBH, WIEN**

Anteil am Stammkapital: 100 %, Negatives Eigenkapital EUR -2.259.743,30 (Vorjahr EUR -3.554.865,44); Jahresüberschuss 2021 EUR 1.295.122,14 (Vorjahr Jahresfehlbetrag EUR 208.894,62)

**ROLA REGENSBURG PROJEKTGESELLSCHAFT MBH,
REGENSBURG**

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR 127.740,10 (Vorjahr EUR 126.103,49); Jahresüberschuss 2021 EUR 1.636,61 (Vorjahr Jahresüberschuss EUR 13.486,86)

**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 Bilanzgewinn in Höhe von EUR 233.660,95 (Vorjahr EUR 213.785,79) 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 die Vertreterin des Eigentümers Republik Österreich, die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), erweitert werden kann, was in der Vergangenheit auch geschehen ist. Somit besteht ein überwiegender Teil der Leistungsbeziehungen der Gesellschaft mit dem BMK. Dafür erhält die Gesellschaft einen leistungsgerechten Aufwandsersatz, entweder aufgrund konkreter Leistungsvereinbarungen mit dem BMK (wie z. B. über die Abwicklung von Förderprogrammen oder als Basisfinanzierung aufgrund der gesetzlichen Kostentragungspflicht des Bundes gemäß § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz. Die Umsatzerlöse daraus beliefen sich im Geschäftsjahr 2021 auf EUR 9.776.174,24 (Vorjahr EUR 9.378.393,23).

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 2021 auf in Summe EUR 131.192,92 (Vorjahr EUR 128.620,48). 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 52.620,74 (Vorjahr EUR 52.552,50) verrechnet wird.

Die Republik Österreich stellte der Gesellschaft aufgrund einer zur Aufnahme eines Darlehens gewährten Bundeshaftung im Geschäftsjahr 2021 ein Haftungsentgelt von EUR 3.189,00 (Vorjahr EUR 3.565,34) in Rechnung.

Wien, am 3. Mai 2022



Dr. Stefan Weiss, MBA

Lagebericht gem. §§ 243 und 267 UGB

der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH für das Geschäftsjahr 2021.

Struktur der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und Angaben über Beteiligungen

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH („SCHIG mbH“) besteht als Gesellschaft seit 25 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 Mitarbeiter:innen 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 (BMK) 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 (BMK), 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;**
- **Sonderprüfungen von Projekten oder Teilprojekten im Eisenbahn-Infrastrukturbereich;**
- **Abrechnungskontrolle von gewährten Zuschüssen der Europäischen Kommission für das transeuropäische Verkehrsnetz (CEF);**
- **Mitwirkung bei der Erstellung und Weiterentwicklung der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz sowie die Kontrolle der Einhaltung dieser Zuschussverträge;**
- **Betreiben einer akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle sowie einer Benannten Stelle bzw. Notified Body auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens;**
- **Durchführung von Sachverständigentätigkeiten gemäß österreichischem Eisenbahnrecht und Seilbahnrecht.**

Als zentrale Aufgabe im Auftrag der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, 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 ÖPNRV-G 1999, BGBl. I Nr. 204 und deren Abwicklung. Im Zusammenhang mit der Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets agiert die SCHIG mbH seit Dezember 2019 (teilweise bereits seit Dezember 2018) ebenfalls als zentrale Beauftragungs- und Abwicklungsstelle des Gesamtangebots der von Bund und Ländern zu finanzierenden gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen gemäß §§ 7 und 13 des ÖPNRV-G 1999.

Weiters ist die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle für Förderprogramme des BMK (Anschlussbahn- und Terminalförderungen, Beihilfenprogramm für Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen, Urbane E-Mobilität, Mikro-ÖV, Intermodale Schnittstelle Radverkehr [ISR], Innovationsförderung Kombierter Verkehr, Logistikförderung, Förderprogramm Rechtsabbiegeassistent) sowie für die Förderprogramme zur Umsetzung des nationalen Aktionsplanes „Intelligente Verkehrssysteme (IVS)“ 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 entgelt erhebende Stelle für Privatbahnen;**
- **Führung des Infrastrukturregisters;**
- **Führung des SOLAS-Registers;**
- **Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr.**

Mit 1. Mai 2021 wurden die bisher von der SCHIG mbH wahrgenommenen Zuständigkeiten für die Ausstellung der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer und die Führung des Fahrerlaubnisregisters an das BMK übertragen.

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 Betriebsgesellschaft Rail Tec Arsenal Fahrzeugversuchsanlage GmbH. Um die effektive Nutzungskapazität der Anlage zu erhöhen, wurde im Jahr 2020 mit der Errichtung einer dritten Vorbereitungshalle sowie dem Um- bzw. Zubau der Steuerwarte begonnen; die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2022 vorgesehen. Mit Investitionskosten von rd. EUR 3,7 Mio. ist zu rechnen.

Die RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (Rolende 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 & Co. KG. Der operative Betrieb der RoLa-Verbindung Trento–Regensburg wurde vorläufig eingestellt. Am Aufbau einer neuen RoLa-Zugverbindung bzw. einer Neuaufstellung des Geschäftsmodells wird gearbeitet.

Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage

GESAMTWIRTSCHAFTLICHES UMFELD, MARKTUMFELD UND TRENDS

Auch das Jahr 2021 war weiterhin von den Auswirkungen der durch das Coronavirus (SARS-CoV-2) verursachten Pandemie geprägt. Die Entwicklung der Weltwirtschaft zeigte ein heterogenes Muster, da nicht alle Volkswirtschaften gleich stark betroffen waren und auch die lokalen Impfquoten stark variierten. Im Euroraum kam es zwar über die Sommermonate zu einer wirtschaftlichen Erholung, gegen Jahresende wurde diese jedoch wieder gebremst.

Auch in Österreich war diese Entwicklung zu beobachten, wobei besonders die neuerliche Infektionswelle gegen Jahresende aufgrund der dagegen getroffenen gesundheitspolitischen Maßnahmen dämpfend wirkte. Laut Pressemitteilung der Statistik Austria vom 4. März 2022¹ blieb laut vorläufigen Berechnungen zur Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung die Wirtschaftsleistung noch knapp unter dem Vorkrisenniveau von 2019, das BIP wuchs gegenüber 2020 real um 4,5 %.

In ihrer gesamtwirtschaftlichen Prognose für Österreich 2021 bis 2024 vom Dezember 2021² erwartete die Oesterreichische Nationalbank (OeNB) für das Jahr 2022 ein Wachstum des realen BIP von 4,3 %. Die Annahme ging davon aus, dass sich die österreichische Wirtschaft im Jahr 2022 weiter erholen würde. Als ein wesentlicher Treiber dafür wurde der private Konsum gesehen, der nach dem Einbruch durch den Lockdown im November 2021 einen Aufschwung erlebt; zum Tragen kommen Nachholeffekte sowie die Auswirkungen der Steuerreform. Diese Entwicklung setzt sich annahmegemäß in den Jahren 2023 und 2024 fort. Für diese Jahre wurde weiteres, wenn auch abgeschwächtes Wachstum von 2,6 % (2023) und 1,8 % (2024) prognostiziert. Einen weiteren wesentlichen Faktor für das BIP-Wachstum stellt die Bauwirtschaft dar. Während die Nachfrage nach Dienstleistungen zurückging, expandierten Industrie und vor allem Bauwirtschaft im Jahr 2021 deutlich. Dieser Trend sollte im Jahr 2022 anhalten.

¹ Pressemitteilung 12.758-056/22 der Statistik Austria (4. März 2022): https://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?ldcService=GET_PDF_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=127750, abgerufen am 8. April 2022

² Gesamtwirtschaftliche Prognose der OeNB für Österreich 2021 bis 2024 (Dezember 2021): https://www.oenb.at/dam/jcr:dd041eab-8431-424e-92a0-ba028d6162ee/Prognose_Dez_21.pdf, abgerufen am 8. April 2022

Auch das WIFO prognostizierte für 2022 mit 5,2 % ein stärkeres Wachstum des realen BIP als im Jahr davor, wobei auch hier die Bauwirtschaft als ein ausschlaggebender Wirtschaftsbereich gesehen wird. Das europäische Bauwesen entwickelte sich schon 2021 besser als die Gesamtwirtschaft, wobei der Tiefbau den Aufschwung wesentlich unterstützte. Für das Jahr 2022 wird wiederum hohes Wachstum erwartet. Dabei erweisen sich insbesondere die EU-Klimaziele als Wachstumsmotor. Im Bereich der für die SCHIG mbH relevanten Verkehrsinfrastruktur zeichnet sich eine klare Priorisierung des Ausbaus der Bahn- gegenüber der Straßeninfrastruktur ab. Dies gilt in gleichem Maß für die österreichische Bauwirtschaft.³

Am 24. Februar 2022 hat die Russische Föderation den Nachbarstaat Ukraine angegriffen und den Ukraine-Krieg begonnen. Der Ausbruch dieses Krieges hat nicht zuletzt gravierende negative Auswirkungen auf die Entwicklung der Wirtschaft in Europa und Österreich. Österreich wird aufgrund der deutlich höheren Abhängigkeit von russischen Gaslieferungen und der größeren Bedeutung von Gas als Energieinput in der heimischen Wirtschaft jedoch stärker getroffen als der übrige Euro-Raum. Die gegen Russland verhängten Sanktionen bewirkten Energiepreisschocks und Lieferengpässe, was zu erheblichen Verwerfungen in der Industrie führen wird. Die Wertschöpfung der heimischen Industrie wird annahmegemäß trotz guter Auftragslage lediglich stagnieren, das Wachstum wird daher auf den Bereich der Dienstleistungen entfallen. Das WIFO hat in seiner Konjunkturprognose 1/2022 daher die Prognose für das BIP-Wachstum im Jahr 2022 bereits auf 3,9 % gesenkt. Auch für 2023 wurde die Prognose herabgesetzt (2,0 %).⁴ Die OeNB hat in einem Interimsupdate zur Österreichprognose mehrere Alternativszenarien berechnet. Sollten die kriegerischen Auseinandersetzungen zeitnah enden, wäre ein BIP-Wachstum von 3,5 % möglich, im Falle einer weiteren Verschärfung des Konflikts reduziert sich der BIP-Anstieg auf nur 0,4 %.⁵ Auch das IHS hat in seiner Frühjahrs-Prognose der österreichischen Wirtschaft 2022–2023 die Wachstumserwartungen für 2022 nach unten revidiert und rechnet nun mit einem Anstieg des realen BIP in 2022 um lediglich 3,6 %.⁶

Derzeit sind alle Prognosen mit beträchtlichen Abwärtsrisiken behaftet und erfolgen unter massiver Unsicherheit, da die geopolitischen Entwicklungen die Fortsetzung der wirtschaftlichen Erholung gefährden.

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 Eisenbahnkundinnen und -kunden nützlichen Wettbewerbs führen. Im Lichte dieser Änderungen des 4. Eisenbahnpakets, welche sukzessive bis 2023 in Kraft treten werden, wurden vonseiten des Bundes sowie der Länder als zuständige Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstverträge für den Zeitraum 2019 bis 2028 bzw. 2020 bis 2029/2034 sowie ab 2021 dementsprechend vorbereitet.

UMSATZENTWICKLUNG

Die Umsatzerlöse der SCHIG mbH beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 11,2 Mio. (Vj. rd. EUR 10,8 Mio.), pro beschäftigter Person bedeutet das bei einem durchschnittlichen Personalstand von 108 Personen (Vj. 98 Personen) einen Betrag von rd. TEUR 103 (Vj. rd. TEUR 110). Dies entspricht einem Anstieg der gesamten Umsatzerlöse der SCHIG mbH um rd. TEUR 353 oder rd. 3,3 % gegenüber dem GJ 2020. Der überwiegende Umsatzanteil resultiert aus der Kostentragungspflicht des Bundes laut § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz.

³ WIFO Monatsberichte 2/2022, S. 96 ff.: https://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationid=69427&mime_type=application/pdf, abgerufen am 16. März 2022

⁴ WIFO Konjunkturprognose 1/2022: Negative Angebotsschocks treffen auf kräftige Konjunktur (März 2022): https://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=69460&mime_type=application/pdf, abgerufen am 28. März 2022

⁵ OeNB Interimsupdate der Österreichprognose und Alternativszenarien vor dem Hintergrund des Ukrainekriegs (März 2022): https://www.oenb.at/dam/jcr:4c0ad65a-55f7-4cd4-831b-02846adb3f8a/20220231_interimsupdate_oesterreichprognose_vor_dem_hintergrund_des_ukrainekriegs.pdf, abgerufen am 8. April 2022

⁶ IHS Frühjahrs-Prognose der österreichischen Wirtschaft 2022–2023 (25. März 2022): <https://irihs.ihs.ac.at/id/eprint/6106/1/ihf-prognose-kurz-fassung-maerz-2022-krieg-ukraine.pdf>, abgerufen am 8. April 2022

ERTRAGSLAGE

Seit dem Jahr 2010 unterstützt die SCHIG mbH das BMK bei der Neugestaltung der Verkehrsdienstverträge für den gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr gemäß den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Mit Beginn des Jahres 2020 liefen die letzten VDV der ersten Generation (in Kraft ab 2010 bzw. 2011) aus. Am 26. November 2018 (VDV SPNV Vorarlberg) und 7. Dezember 2018 (VDV SPNV Steiermark und VDV SPNV Kärnten) konnte die SCHIG mbH für die Bundesländer Vorarlberg, Steiermark und Kärnten erfolgreich Verkehrsdienstverträge mit der ÖBB-PV AG über das zuvor von Bund und jeweiligem Bundesland gemeinsam festgelegte Gesamtangebot für den Zeitraum 2019 bis 2028 abschließen. Am 29. November 2019 (VDV SPNV), 10. Dezember 2019 (VDV SPNV Tirol) und am 12. Dezember 2019 (VDV SPNV Oberösterreich und VDV SPNV Salzburg) konnte die SCHIG mbH für den Schienenpersonenfernverkehr sowie für die Bundesländer Tirol, Oberösterreich und Salzburg erfolgreich Verkehrsdienstverträge mit der ÖBB-PV AG über das zuvor von Bund und jeweiligem Bundesland gemeinsam festgelegte Gesamtangebot für den Zeitraum 2020 bis 2029/2034 (SPNV) abschließen. Weiters wurde am 12. Dezember 2019 von der SCHIG mbH ein weiterer Verkehrsdienstvertrag mit der Montafonerbahn AG abgeschlossen, welcher bis 2028 gültig ist. Die Abwicklung dieser Verträge samt den Verkehrsplanungsarbeiten im Fernverkehr erfolgt ebenfalls durch die SCHIG mbH.

Darüber hinaus wurde aufgrund des Vertragsendes des Verkehrsdienstvertrages im Dezember 2019 vom BMK am 5. Dezember 2019 in der Ostregion eine Notmaßnahme gemäß Artikel 5 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergriffen, um eine mögliche Unterbrechung der Verkehrsdienste zu verhindern. Mit 13. Dezember 2020 wurde diese Notbeauftragung durch das Inkrafttreten des Verkehrsdienstvertrages für die Ostregion mit einer Laufzeit bis Dezember 2029 abgelöst. Im Dezember wurden ebenfalls Verkehrsdienstverträge für die Strecken Graz Hbf – Lieboch/Hengsberg – Wies-Eibiswald, Graz Hbf – Köflach und Wien Hbf – Ebenfurth – Sopron – Deutschkreutz für den Zeitraum Dezember 2020 bis 2030 unterschrieben. Ebenfalls unterzeichnet wurde der Verkehrsdienstvertrag für die Strecke Jenbach – Mayerhofen im Zillertal, der eine Laufzeit bis Dezember 2023 hat, die jedoch zusätzlich um höchstens zwei Jahre ver-

längert werden kann. Zur Abstimmung des Gesamtangebots im Schienenpersonennahverkehr in den jeweiligen Regionen bzw. zur Planung des Fahrplanangebots im Schienenpersonenfernverkehr gingen diesen VDV-Abschlüssen umfangreiche Verkehrsplanungsarbeiten in der SCHIG mbH voraus. Der Abschluss und die Abwicklung all dieser Verträge erfolgt durch die SCHIG mbH.

Infolge der im Zusammenhang mit der durch das Coronavirus verursachten Pandemie von der österreichischen Bundesregierung ergriffenen Notmaßnahmen drohte im Jahr 2021 die Einstellung des bisher auf den Strecken zwischen den Verkehrsstationen Salzburg bzw. Passau – (Wels) – Wien bzw. darüber hinaus Flughafen Wien von den Betreibern ÖBB-PV AG und Westbahn Management mbH eigenwirtschaftlich geführten Schienenpersonenfernverkehrs. Zur Wiederherstellung und Aufrechterhaltung einer in diesen Relationen erforderlichen Grundversorgung mit Schienenpersonenverkehrsleistungen beauftragte die SCHIG mbH aufgrund einer vom BMK als zuständige Behörde getroffenen Notmaßnahme auf Grundlage des Artikels 5 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen. Diese Notmaßnahme umfasste eine Notvergabe von Verkehrsdienstleistungen an die Betreiber ÖBB-PV AG und Westbahn Management mbH für den Zeitraum November 2020 bis Juli 2021 sowie für den Zeitraum 22. November bis 11. Dezember 2021 (ausschließlich Westbahn Management mbH). Der Abschluss und die Abwicklung der Notvergaben erfolgte durch die SCHIG mbH.

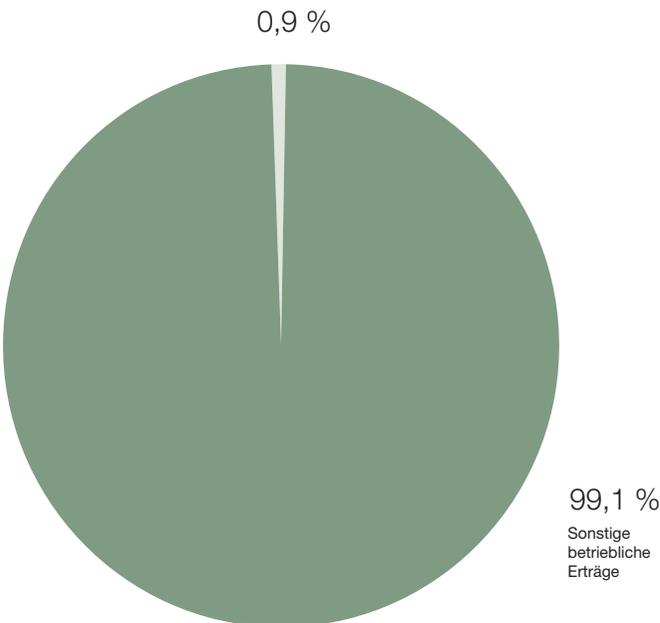
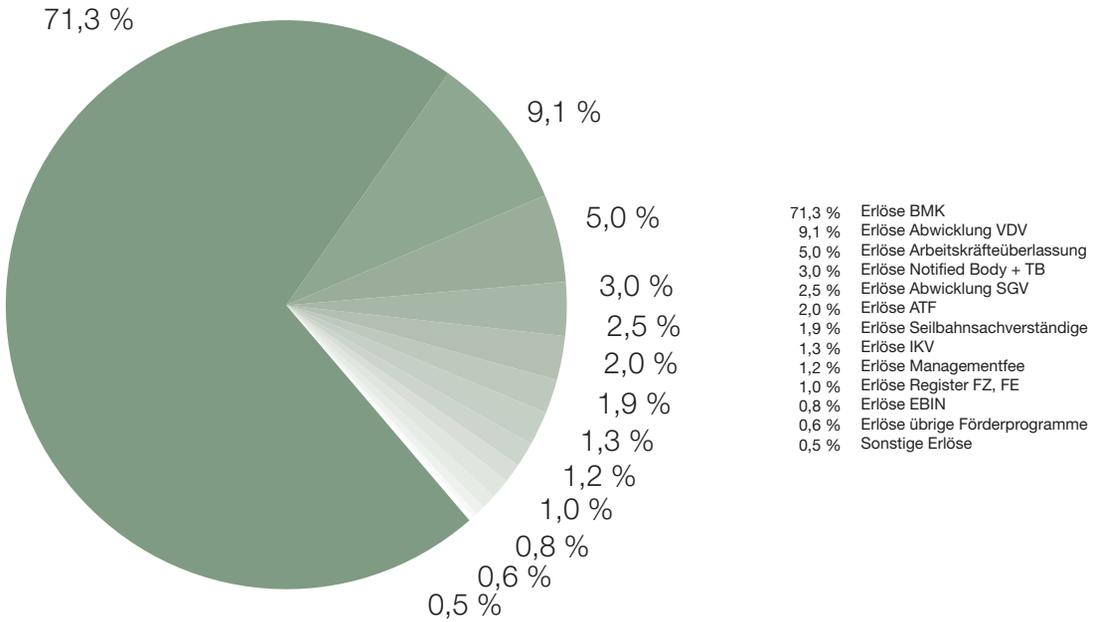
In Summe betrug der damit im Vertragsjahr 2021 erfolgte Bestellumfang der SCHIG mbH ca. 114,5 Mio. Zugkilometer. Dabei handelt es sich um Schienenpersonenverkehrsleistungen im Nah- und Regionalverkehr im gesamten Bundesgebiet sowie ergänzende Leistungen im Fernverkehr, die ebenfalls aufgrund gemeinwirtschaftlicher Zielsetzungen beauftragt werden. Im Vertragsjahr 2021 wenden der Bund sowie die jeweiligen Bundesländer für die bestellten Verkehrsleistungen im Wege der SCHIG mbH ohne Berücksichtigung etwaiger Leistungsstörungen und der Ergebnisse des Qualitätsmanagements insgesamt rd. EUR 1,5 Mrd.⁷ auf. Dieser Betrag ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen sowie in den Aufwendungen für bezogene Leistungen der SCHIG mbH enthalten.

⁷ Planwert

Der nachfolgende Überblick über die Betriebsleistung im GJ 2021 zeigt deren Zusammensetzung sowie Details zu den Umsatzerlösen.

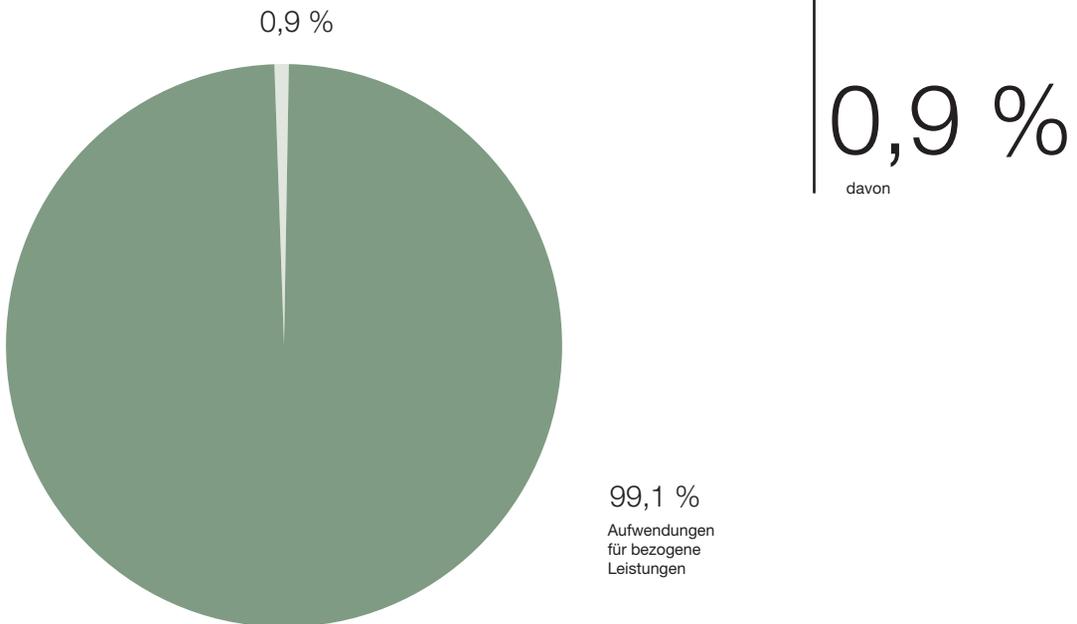
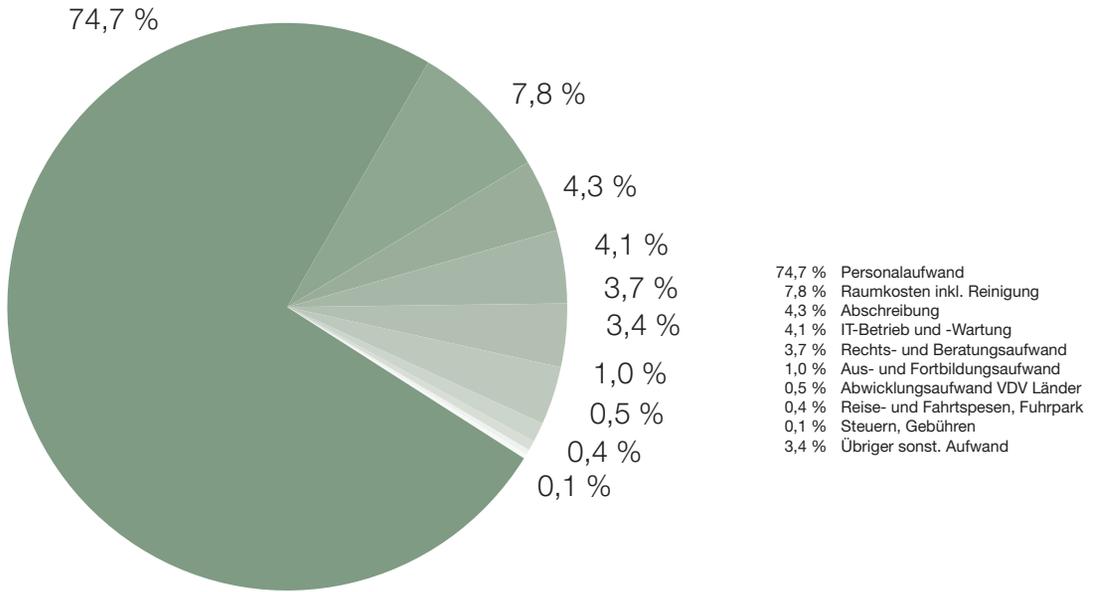
Der Personalaufwand verzeichnete im Berichtsjahr mit rd. EUR 8,4 Mio. (Vj. EUR 7,7 Mio.) einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr, der durchschnittliche Personalaufwand pro beschäftigter Person der SCHIG mbH im Berichtsjahr blieb gegenüber dem GJ 2020 mit rd. TEUR 78 (Vj. rd. TEUR 78) unverändert. Die durchschnittliche Anzahl an Mitarbeiter:innen stieg um zehn Personen von 98 auf 108 im GJ 2021.

ÜBERSICHT BETRIEBSLEISTUNG 2021



Die Aufwendungen für bezogene Leistungen gingen im Berichtsjahr insgesamt auf rd. EUR 1.271,0 Mio. (Vj. rd. EUR 1.451,4 Mio.) zurück. Die Intensität der Aufwendungen für bezogene Leistungen fiel mit rd. 99,1 % im GJ 2021 gegenüber dem Vorjahr (99,3 %) ebenfalls niedriger aus.

ÜBERSICHT AUFWENDUNGEN 2021



ÜBERBLICK ZUR ERTRAGSLAGE

Die SCHIG mbH erzielte im Berichtsjahr ein positives Ergebnis vor Steuern (entspricht dem Finanzergebnis) von rd. TEUR 20 (Vj. rd. TEUR 35). Das EBIT 2021 betrug rd. TEUR 26 (Vj. rd. TEUR 44) und ging damit gegenüber dem Jahr 2020 um rd. 41,3 % zurück. Ausschlaggebend dafür waren die Auswirkungen der Verrechnung von Negativzinsen auf Guthaben (Verwahrgebühr) durch die Geschäftsbanken. Im Geschäftsjahr 2017 wurde der Ausweis der Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Zinsswap geändert, seither werden diese unsal-

diert im Finanzergebnis gezeigt. Die aus dem Zinsswap resultierenden Zinsaufwendungen wurden dem Fachgutachten KFS/BW 3 der Kammer der Steuerberater und Wirtschaftsprüfer entsprechend bei der Ermittlung des EBIT aufgrund ihrer außerordentlichen Bedeutung dem Ergebnis vor Steuern nicht hinzugerechnet.

Die Umsatzrentabilität ging im GJ 2021 auf rd. 0,2 % (Vj. rd. 0,4 %) zurück. Durch den Rückgang des Finanzergebnisses sank auch die Eigenkapitalrentabilität im GJ 2021 auf rd. 0,2 % (Vj. rd. 0,4 %) ab.

	2021	2020	VERÄNDERUNG
EBIT (in TEUR)	26	44	-18
EBIT-Marge (Umsatzrentabilität) (in %)	0,2 %	0,4 %	-0,2 %
Ergebnis vor Steuern (in TEUR)	20	35	-15
Eigenkapitalrentabilität (Ergebnis vor Steuern/Eigenkapital) (in %)	0,2 %	0,4 %	-0,2 %

STRUKTUR DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Die Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung der SCHIG mbH hat sich im GJ 2021 gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich nicht wesentlich verändert; maßgeblichster Einflussfaktor ist die Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen aus bezogenen Leis-

tungen im Zusammenhang mit den Verkehrsdiensteverträgen. Das Finanzergebnis ging mit TEUR 20 gegenüber dem Jahr 2020 deutlich zurück, was auf die Verrechnung von Negativzinsen auf Guthaben (Verwahrgebühr) durch die Geschäftsbanken zurückzuführen ist.

	2021 TEUR	%	2020 TEUR	%	VERÄNDERUNG TEUR
Umsatzerlöse	11.170	0,9 %	10.818	0,7 %	353
Sonstige betriebliche Erträge	1.271.096	99,1 %	1.451.215	99,3 %	-180.118
Betriebsleistung	1.282.267	100,0 %	1.462.032	100,0 %	-179.766
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.271.039	99,1 %	1.451.413	99,3 %	-180.374
Personalaufwand	8.392	0,7 %	7.660	0,5 %	733
Abschreibungen	483	0,0 %	433	0,0 %	50
Sonstige betriebliche Aufwendungen	2.353	0,2 %	2.527	0,2 %	-174
Gesamtaufwand	1.282.267	100,0 %	1.462.032	100,0 %	-179.766
Betriebsergebnis	0	0,0 %	0	0,0 %	0
Finanzergebnis	20	0,0 %	35	0,0 %	-15
Ergebnis vor Steuern	20	0,0 %	35	0,0 %	-15

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Der Rückgang der Bilanzsumme im Berichtsjahr auf rd. EUR 597,8 Mio. resultiert weitestgehend aus den Auswirkungen der Verkehrsdiensteverträge auf die entsprechenden Positionen des Nettoumlaufvermögens. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen

(Anlagenintensität) blieb aufgrund des nur verhältnismäßig leichten Rückgangs der Bilanzsumme mit 0,9 % (Vj. 0,9 %) unverändert. Der Anlagendeckungsgrad I lag bei 180,9 % (Vj. 170,8 %), der Anlagendeckungsgrad II bei 323,7 % (Vj. 340,1 %).

ÜBERBLICK ZUR VERMÖGENS- UND FINANZLAGE	31.12.2021	31.12.2020	VERÄNDERUNG
Bilanzsumme (in TEUR)	597.836	623.650	-25.814
Anlagenintensität (in %)	0,9 %	0,9 %	0,0 %
Anlagendeckungsgrad I (in %)	180,9 %	170,8 %	10,1 %
Anlagendeckungsgrad II (in %)	323,7 %	340,1 %	-16,5 %
Eigenmittelquote nach URG (in %)	1,7 %	1,6 %	0,1 %

ENTWICKLUNG DER BILANZSTRUKTUR

	31.12.2021 TEUR	STRUKTUR 2021	31.12.2020 TEUR	STRUKTUR 2020	VERÄNDERUNG TEUR
Langfristiges Vermögen	11.055	1,8 %	13.382	2,1 %	-2.327
Kurzfristiges Vermögen	586.781	98,2 %	610.268	97,9 %	-23.487
Bilanzsumme	597.836	100,0 %	623.650	100,0 %	-25.814
Eigenkapital	10.001	1,7 %	9.981	1,6 %	20
Langfristiges Fremdkapital	7.896	1,3 %	9.894	1,6 %	-1.998
Kurzfristiges Fremdkapital	579.938	97,0 %	603.774	96,8 %	-23.836

Das Nettoumlaufvermögen ist zum 31. Dezember 2021 gegenüber dem Vorjahr auf rd. EUR 6,8 Mio. (Vj. rd. EUR 6,5 Mio.) angestiegen.

Die Eigenmittelquote nach § 23 URG beträgt zum 31. Dezember 2021 rd. 1,7 % (Vj. rd. 1,6 %), was bedeutet, dass der im § 22 leg cit festgelegte Schwellenwert von 8,0 % unterschritten wurde. Die fiktive Schuldentilgungsdauer gemäß § 24 URG ist negativ. Damit liegen grundsätzlich die Voraussetzungen für die Vermutung eines Reorganisationsbedarfes im Sinne des § 22 Abs. 1 Z 1

leg cit vor, jedoch besteht kein Reorganisationsbedarf, da im Ergebnis das effektive Fremdkapital der SCHIG mbH zum Bilanzstichtag negativ ist, das heißt, die liquiden Mittel der SCHIG mbH übersteigen deren Verbindlichkeiten deutlich. Ferner ist die Finanzierung aufgrund der gesetzlichen Finanzierungs- und Kostentragungspflicht des Bundes gem. § 5 Abs. 4 sowie § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz sichergestellt. Aus diesen Gründen wird der Fortbestand des Unternehmens als nicht gefährdet beurteilt.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Free Cashflow belief sich im Berichtsjahr auf rd. EUR -1,4 Mio. (Vj. rd. EUR 48,8 Mio.). Die zahlungswirksame Veränderung des Fonds der liquiden Mittel ging von rd. EUR 48,6 Mio. im Vorjahr auf rd. EUR -1,6 Mio. im GJ

2021 zurück. Dies resultiert im Wesentlichen aus der Veränderung der Forderungen, der Verbindlichkeiten sowie der passiven Rechnungsabgrenzung, welche im Zusammenhang mit den Verkehrsdienstverträgen stehen.

AUSZUG AUS DER KAPITALFLUSSRECHNUNG

	2021 TEUR	2020 TEUR	VERÄNDERUNG TEUR
Kapitalfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	-1.203	48.827	-50.029
Kapitalfluss aus der Investitionstätigkeit	-166	-8	-159
Free Cashflow	-1.369	48.819	-50.188
Kapitalfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-188	-187	0
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	-1.557	48.632	-50.188
Liquide Mittel zu Jahresbeginn	556.284	507.652	48.632
Liquide Mittel am Jahresende	554.727	556.284	-1.557

PERSONALBERICHT

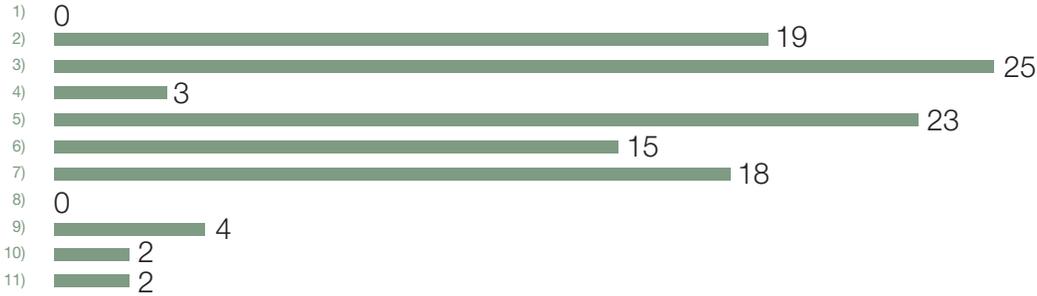
Der Personalstand (Angestellte) zum 31. Dezember 2021⁸ der SCHIG mbH setzt sich – nach Abteilungen – wie folgt zusammen:

Aufgrund einer Umstrukturierung wurden im Jahr 2021 die Abteilung Förderungen und Verkehrsfinanzierungskontrolle (FVK) und die Abteilung Eisenbahninfrastruktur Services (EIS) neu aufgeteilt und umbenannt. Die Abteilungen heißen nun Verkehrsdienste Management (VDM) und Förderungen und Register (FRE).

BILANZSTICHTAG 31.12.2021

ANZAHL

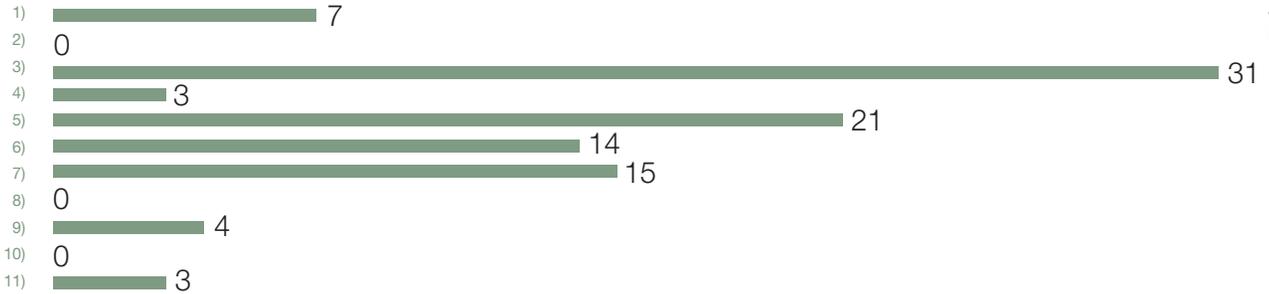
111



BILANZSTICHTAG 31.12.2020

ANZAHL

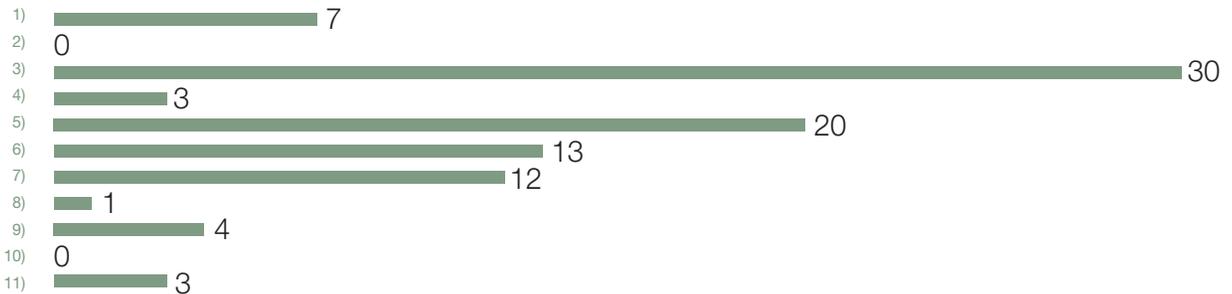
98



BILANZSTICHTAG 31.12.2019

ANZAHL

93



- 1) Eisenbahninfrastruktur Services
- 2) Förderungen und Register
- 3) Verkehrsdienste Management
- 4) Seilbahnsachverständige
- 5) Infrastrukturkontrolle & Notified Body

- 6) Information Technology und Facility Management
- 7) Legal, HR, Procurement
- 8) Beteiligungsmanagement
- 9) Finanzen & Controlling
- 10) Unternehmenskommunikation
- 11) Geschäftsführung

⁸ In Karenz befindliche Personen (4) sind in der Zahl der Angestellten per 31. Dezember 2021 wie auch in den Vorjahren nicht enthalten.

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

KOPFZAHL	2021	2020
Neuaufnahmen	18	10
Abgänge	-5	-7

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

	UNTER 30 JAHRE	30-49 JAHRE	AB 50 JAHRE	FRAUEN-ANTEIL	DURCHSCHNITTS-ALTER
31.12.2021	17,1 %	64,9 %	18,0 %	42,3 %	39,7 Jahre
31.12.2020	19,4 %	62,2 %	18,4 %	44,1 %	40,0 Jahre

MA NACH ABSOLVIERTEN AUSBILDUNGEN PER 31. DEZEMBER 2021

	GESAMT ABSOLUT	IN %	DAVON FRAUEN ABSOLUT	IN %	DAVON MÄNNER ABSOLUT	IN %
MA gesamt	111	100 %	47	42 %	64	58 %
MA mit Universitätsabschluss	70	63 %	27	39 %	43	61 %
MA mit Fachhochschulabschluss	9	8 %	2	22 %	7	78 %
MA mit Matura (HAK, HTL, AHS)	24	22 %	16	67 %	8	33 %
übrige MA	8	7 %	2	25 %	6	75 %

SOZIALLEISTUNGEN

Die SCHIG mbH bietet den bei ihr tätigen Personen folgende freiwillige 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 gemäß § 3 Abs. 1 Z 17 EStG (EUR 4,40 bzw. EUR 1,10 pro Arbeitstag 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

Eine der wesentlichen Zielsetzungen des Bundes und der Länder bei der Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets war die Harmonisierung des dualen Bestellsystems. Seitdem fungiert die SCHIG mbH als zentrale Beauftragungs- und Abwicklungsstelle aller von Bund und Ländern zu finanzierenden gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen. Dadurch soll eine effiziente und kompetente Beauftragung und Abwicklung von gemeinwirtschaftlich beauftragten Schienenpersonenverkehrsleistungen nach für ganz Österreich einheitlichen Leistungs- und Qualitätsstandards gewährleistet werden. Demnach wurde bzw. wird die SCHIG mbH vom Bund beauftragt, für das jeweilige Bundesland ein zuvor von Bund und Bundesland gemeinsam festgelegtes Gesamtangebot bei dazu geeigneten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu bestellen und in weiterer Folge die Vertragsabwicklung durchzuführen. Im Jahr 2016 wurde damit begonnen, die dafür notwendigen Umsetzungsmaßnahmen zu definieren. Mittlerweile bestehen für alle Bundesländer (Vorarlberg, Steiermark, Kärnten, Tirol, Salzburg und Oberösterreich) sowie für die Ostregion und den Fernverkehr unterschriebene und in Kraft getretene Verkehrsdienserverträge mit der ÖBB-PV AG. Darüber hinaus gibt es Verkehrsdienserverträge zwischen der SCHIG mbH und den „Privatbahnen“ Graz-Köflacher Bahn, Montafonerbahn, Raaberbahn und Zillertalbahn. Diese Verträge – ausgenommen Fernverkehr – decken jeweils das mit dem jeweiligen Land abgestimmte Gesamtangebot ab. Auch wenn die Verkehrsdienserverträge mit den einzelnen EVUs erst in den letzten Jahren abgeschlossen wurden und somit eine hohe Restlaufzeit aufweisen, hat die SCHIG mbH bereits mit den ersten Überlegungen und Vorbereitungen für die Ausgestaltung der Verkehrsdienserverträge ab 2028 begonnen. Die interne Expertise und die langjährige Erfahrung in der Abwicklung der Verkehrsdienserverträge soll verstärkt dafür genutzt werden, die künftigen Verträge derart zu gestalten, dass die Vertragsabwicklung vereinfacht wird.

Der Benannten Stelle ist es im GJ 2021 gelungen, das geplante Umsatzziel von TEUR 300 (Vj. TEUR 330) zu überschreiten.

Nach Beendigung der Kooperation der SCHIG mbH als Abwicklungsstelle des KLI.EN im Jahr 2014 verbleiben mit Status Ende 2020 nur mehr wenige Klimafonds-Projekte, deren Abwicklung spätestens 2022 abgeschlossen ist. Die nationale Notifizierung einer Sonderrichtlinie zur Weiterführung der Förderprogramme „Mikro-ÖV“ und „Intermodale Schnittstelle Radverkehr (ISR)“ wurde nicht genehmigt, womit sich diese beiden Förderschienen nun in einer „Phasing-out“-Phase befinden. Dies bedeutet, dass noch laufende Förderprojekte in Entsprechung mit den Zeitplänen der jeweiligen Förderverträge finalisiert und ausbezahlt werden (bis ca. Ende 2022 bzw. Anfang 2023), danach die Programme geschlossen werden. Die (bei der Europäischen Kommission notifizierte) Förderrichtlinie „Innovationsförderung Kombiniertes Verkehr (IKV)“ lief mit Ende 2020 aus. Eine Verlängerung (mit

geringfügig überarbeiteten Inhalten und erhöhtem Förderbudget) wurde in Kooperation mit dem BMK bei der Kommission eingereicht. Das Förderprogramm „Logistikförderung“ wird weiterhin von der Wirtschaft gut in Anspruch genommen. Das Programm läuft bis Ende 2023, eine Verlängerungsnotifizierung des Programmes wird im Jahr 2022 gestartet. Das Förderprogramm „Rechtsabbiegeassistenzsysteme“ läuft bis Ende 2024. Das Förderprogramm „Urbane Elektromobilität“ lief mit Jahresende 2021 aus, Abschlussarbeiten sind im 1. Halbjahr 2022 durchzuführen. Die Unterstützungsaktivitäten der SCHIG mbH im Bereich „Digitalisierung“ (IVS Aktionsplan) werden zumindest bis 2024 fortgesetzt. Nach Vorbereitungsarbeiten im Jahr 2021 startet mit 2022 die Abwicklung des Förderprogrammes „EBIN“ (Emissionsfreie Busse und Infrastrukturen). Das Programm wird in Kooperation mit der Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) abgewickelt, wird bis 2026 laufen und ist mit Mitteln aus der Recovery and Resilience Facility (RRF) der Europäischen Union dotiert. Die Aufgabenstellungen der SCHIG mbH im Rahmen des Programmes fokussieren auf die (verkehrliche) Beratung von Antragstellern, der formale Teil der Programmabwicklung (Vertrags- und Finanzmanagement) liegt bei der FFG.

Die Sonderrichtlinie „Beihilfeprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich 2018 bis 2022“ läuft heuer aus, und das BMK arbeitet aktuell an der Verlängerung und der Notifizierung bei der EU. Zusätzlich soll die SCHIG mbH mit der Abwicklung der Trassenpreisförderung betraut werden.

Somit wird die SCHIG mbH auch weiterhin ihre bisher durchgeführten Tätigkeiten sorgfältig und auf hohem Niveau erledigen, ihre Expertise ausweiten und dem BMK als Know-how-Spezialist zur Verfügung stehen. Die fachliche Unterstützung und Beratung des BMK in allen Themenstellungen des Bereichs Mobilität stellt auch 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 essenziell. 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 optimiert 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 Fixzinsswapper mit der Republik Österreich, vertreten durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur, abgeschlossen (Laufzeit bis Ende 2029). Die Zeitwertermittlung zum 31. Dezember 2021 erfolgte im Rahmen einer finanzmathematischen „Mark to Market“-Bewertung unter Zugrundelegung der Marktverhältnisse zum Bilanzstichtag und ergab einen negativen beizulegenden Zeitwert iHv rd. EUR 6,4 Mio (Vj. EUR 8,2 Mio.). Die Drohverlustrückstellung wurde entsprechend auf diesen Wert angepasst (Anwendung der AFRAC-Stellungnahme „Die unternehmensrechtliche Bilanzierung von Derivaten und Sicherungsinstrumenten“ idgF). 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 Fixzinsempfängerin) 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 2021 weiter am Ausbau eines risikoorientierten Kontrollumfelds gearbeitet und wird dies auch im Geschäftsjahr 2022 fortsetzen. Oberste Priorität nimmt bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens ein. Im Rahmen des implementierten Risikomanagementsystems werden die finanzwirtschaftlichen Risiken laufend betrachtet 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 gängigsten Finanzrisiken 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 Marktziinsänderungen können das Finanzergebnis der SCHIG mbH aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, mögliche Marktziinschwankungen 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 Kapitalmarkts 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 bereits im Jahr 2008 erstmals die Zertifizierung nach ISO 9001:2008 erhielt, die Rezertifizierung im Jahr 2017 erfolgte dann nach der ISO 9001:2015. Das bislang letzte, erfolgreich abgeschlossene Rezertifizierungsaudit fand im Jahr 2020 statt.

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 (über das Qualitätsmanagement-Tool der SCHIG mbH – ADONIS – tagesaktuell abrufbar).

Das IKS für den Rechnungslegungsprozess ist Bestandteil des regelmäßigen Prüfprogramms und wird von einer externen Prüfgesellschaft 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 im 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 bei der Stabsstelle Finanzen & Controlling, welche 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 Mitarbeiter:innen kommuniziert.

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

Die Verbuchung der Geschäftsfälle erfolgte im Geschäftsjahr 2021 grundsätzlich auf EDV-Anlagen unter Verwendung der Software RZL. Die Bilanzierung wurde im Geschäftsjahr 2021 von der Kanzlei Schachner & Partner Wirtschaftsprüfung und Steuerberatung GmbH & Co KG durchgeführt. Der Jahresabschluss und Lagebericht wurden im Berichtsjahr von der Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. geprüft.

Die Verantwortung für die unternehmensweite fortlaufende Überwachung obliegt der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat; in der operativen Durchführung werden diese von der Stabsstelle Finanzen & Controlling unterstützt. Darüber hinaus sind die jeweiligen Geschäftsbereichsleitungen 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 von der Leitung der Stabsstelle 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 Eisenbahn-

wesens. 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 trat die SCHIG mbH – in Vertretung des BMK – erstmals als 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) auf. Dabei stand die Unterstützung des BMK im Fokus, 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.

Neben dem ersten Projekt (2015–2017) ist mittlerweile auch das Folgeprojekt (2018–2020) erfolgreich abgeschlossen und wurde mit Beginn 2021 endabgerechnet. Eine Fortführung der Aktivitäten ist im Rahmen einer „Technical Assistance“ vorgesehen, dazu wurde mit Ende 2021 / Anfang 2022 ein entsprechender Antrag durch die SCHIG mbH (im Auftrag des BMK) an die INEA übermittelt. Ein derartiges Folgeprojekt sieht als Laufzeit die Jahre 2021–2024 vor, eine Entscheidung darüber ist für Mitte 2022 zu erwarten.

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 3. Mai 2022

Die Geschäftsführung



Dr. Stefan Weiss, MBA

Rechtliche und steuerliche Verhältnisse

RECHTLICHE VERHÄLTNISSE

Die Firma Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ist im Firmenbuch beim Handelsgericht Wien unter der Nummer FN 261480f eingetragen.

Der Sitz der Firma ist in 1020 Wien, Jakov-Lind-Straße 2, Stiege 2, 4. OG.

Der Gegenstand des Unternehmens ist insbesondere

- der Abschluss von PPP-Verträgen mit Dritten über die Mitfinanzierung, Errichtung einschließlich der Verwertung von Schieneninfrastruktur sowie die Abwicklung von damit verbundenen Projekten;
- die Mitwirkung bei der Vorbereitung und Durchführung von Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz und der sechsjährigen Rahmenplanung gemäß § 43 Bundesbahngesetz, insbesondere bei der Zahlungsabwicklung, und Mitwirkung bei der Kontrolle im Bereich der Finanzierung der Schieneninfrastruktur sowie die Überwachung vertraglicher Verpflichtungen gemäß § 45 Bundesbahngesetz und § 4 des Bundesgesetzes zur Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH“;
- die Besorgung aller Geschäfte und Tätigkeiten, die der diskriminierungsfreien Entwicklung und Verbesserung des Eisenbahnwesens sowie neuer Eisenbahntechnologien auf dem Schienennetz dienen, sowie alle damit zusammenhängenden Geschäfte und Tätigkeiten, die das Ergebnis der Gesellschaft verbessern helfen sowie die Mitwirkung bei der Koordinierung aller Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen für den Schienenbereich;
- die Besorgung aller Geschäfte und Tätigkeiten einer akkreditierten Prüfstelle (Benannten Stelle) auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens;
- nach Übertragung durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Aufgabe einer Zuweisungsstelle gemäß dem 6. Teil des Eisenbahngesetzes 1957;
- die Geschäftsführung der Sachverständigenkommission gemäß § 48 Abs. 4 Eisenbahngesetz 1957;
- die Wahrnehmung der Zuständigkeit gemäß § 130 des Eisenbahngesetzes 1957;
- die Wahrnehmung der Aufgaben zur Errichtung und Verwaltung von Registern, wie sie der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH gemäß dem Eisenbahngesetz 1957 oder in einer in Durchführung des Eisenbahngesetzes 1957 ergehenden Verordnung übertragen sind;
- nach Einholung der Zustimmung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie der Abschluss von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen gem. § 48 des Bundesbahngesetzes idgF und § 3 des Privatbahngesetzes 2004 idgF iZm § 7 des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes 1999 idgF und deren Abwicklung.

Das Stammkapital beträgt EUR 2.000.000,00 und wird von der Republik Österreich, vertreten durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, gehalten und ist zur Gänze einbezahlt.

Bei der Gesellschaft handelt es sich um eine mittelgroße Kapitalgesellschaft im Sinne des § 221 UGB.

Als Geschäftsführer ist Herr Dr. Stefan Weiss, MBA bestellt. Das Wirtschaftsjahr endet jeweils am 31.12. eines Jahres.

STEUERLICHE VERHÄLTNISSE

Die Gesellschaft ist beim Finanzamt Österreich unter der Steuernummer 360/4555 veranlagt.

Die Gesellschaft ist gemäß § 10 SCHIG von bundesgesetzlichen Abgaben mit Ausnahme der Umsatzsteuer und den Gerichts- und Justizverwaltungsgebühren sowie von den Bundesverwaltungsabgaben befreit, soweit sich diese Abgaben und Gebühren aus der Erfüllung der in diesem Bundesgesetz vorgesehenen Aufgaben dieser Gesellschaft ergeben.

Mit Bescheid vom 5. Oktober 2021 wurde die Umsatzsteuer 2020 erklärungsgemäß veranlagt.

Kapitalflussrechnung 2021

KAPITALFLUSSRECHNUNG

	2021 EUR	2020 EUR
Ergebnis vor Steuern	19.875	35.146
-/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang vom Anlagevermögen	-2.586	-35
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	482.800	557.922
Zunahme/Abnahme von langfristigen Rückstellungen	-1.810.415	230.458
Cashflow aus dem ordentlichen Ergebnis	-1.310.326	823.491
Zunahme/Abnahme von kurzfristigen Rückstellungen	-12.931.195	27.022.101
Zunahme/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	23.943.635	-23.924.302
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	-10.904.749	44.905.553
Nettogeldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	-1.202.635	48.826.844
Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	25.844	246
Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang und sonstigen Finanzinvestitionen	187.500	187.500
Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	-379.794	-195.442
Nettogeldfluss aus der Investitionstätigkeit	-166.450	-7.696
Auszahlungen für Tilgung von (Finanz-)Krediten	-187.530	-187.470
Nettogeldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-187.530	-187.470
Nettogeldfluss gesamt	-1.556.616	48.631.677
Liquide Mittel zu Jahresbeginn	556.283.735	507.652.058
Liquide Mittel am Jahresende	554.727.119	556.283.735

Bestätigungs- vermerk

Bericht zum
Jahresabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Jahresabschluss der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Wien, bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2021, 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 2021 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 bis zum Datum des Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bestätigungsvermerk 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 falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 kollusives 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 können. 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 bedeutender Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Bericht zum Lagebericht

Der Lagebericht ist aufgrund 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.

Wien, am 3. Mai 2022

Ernst & Young
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Stefan Uher eh
Wirtschaftsprüfer

ppa Mag. (FH) Rosemarie König eh
Wirtschaftsprüferin

Berechnung der Kennzahlen

EIGENKAPITAL	Stammkapital + Kapitalrücklagen +/- Bilanzgewinn/-verlust
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 (UMSATZRENTABILITÄT)	EBIT / Umsatzerlöse
FREE CASHFLOW	Cashflow aus dem Ergebnis + Cashflow aus der Investitionstätigkeit
FREMDKAPITALQUOTE	Fremdkapital / Gesamtkapital
GESAMTKAPITALRENTABILITÄT	EBIT / Gesamtkapital
EIGENKAPITALRENTABILITÄT	Ergebnis vor Steuern / Eigenkapital
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	GEM.	gemäß
ABZGL.	abzüglich	GJ	Geschäftsjahr
AFRAC	Austrian Financial Reporting and Auditing Committee	GKB	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb
AG	Aktiengesellschaft	GMBH, GESMBH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
AHS	Allgemeinbildende höhere Schule	GUV-RECHNUNG	Gewinn- und Verlustrechnung
ATF	Anschlussbahn- und Terminalförderung	HAK	Handelsakademie
AURO	Autonomous Ropeway Operation	HBF	Hauptbahnhof
BGBL	Bundesgesetzblatt	HR	Human Resources
BIP	Bruttoinlandsprodukt	HTL	Höhere Technische Lehranstalt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie	IDGF	in der geltenden Fassung
BZW.	beziehungsweise	ICE	International Electrotechnical Commission
CCG	Cargo-Center-Graz	IHS	Institut für Höhere Studien
CEG	Betriebsgesellschaft mbH & Co KG	IHV	in Höhe von
CEF	Connecting Europe Facility (Infrastrukturförderprogramm der EU)	IKS	Internes Kontrollsystem
CO	Compagnie	IKV	Innovationsprogramm Kombiniertes Verkehr
COSO	Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission	INFRA 4	Abteilung Infra 4 – Gesamtverkehr der Sektion II des BMK (nunmehr Abteilung II/7 – Logistikkoordination)
DR.	Doktor/-in	INKL.	Inklusive
ELAK	Elektronischer Akt	IOT	Internet of Things
EWV	Einzelwagenladungsverkehr	ISO	International Organization for Standardization
EISBAV	Eisenbahn-ArbeitnehmerInnen-schutzverordnung	ISR	Intermodale Schnittstelle Radverkehr
EBIN	Emissionsfreie Busse und Infrastruktur (Förderprogramm zur Umstellung von Busflotten auf emissionsfreie Antriebe)	IT	Informationstechnik
EBIT	Earnings before Interest and Taxes (Ergebnis vor Zinsen und Steuern)	IVS	Intelligente Verkehrssysteme
EDV	Elektronische Datenverarbeitung	KFS/BW	Fachgutachten des Fachsenats für Betriebswirtschaft der Kammer der Steuerberater und Wirtschaftsprüfer
EG	Europäische Gemeinschaft	KG	Kommanditgesellschaft
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	KLI.EN	Klima- und Energiefonds
EN	Europäische Norm	LEG CIT	Abkürzung für lateinisch „legis citatae“ (Bedeutung: „des zitierten Gesetzes“)
ERA	European Railway Agency (Europäische Eisenbahngesellschaft)	LT.	laut
ESTG	Einkommensteuergesetz in der geltenden Fassung		
EU	Europäische Union		
EUK	Europäische Kommission		
EUR	Euro		
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen		
F., FF.	folgende		
FE	Fahrerlaubnis(-register)		
FFG	Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH		
FZ	Fahrzeugeinstellungsregister		

MA	Mitarbeiter:innen	SOLAS	Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (International Convention for the Safety of Life at Sea)
MBA	Master of Business Administration	SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
MIKRO-ÖV	Mikro-Öffentlicher-Verkehr (Förderprogramm für lokale und kleinregionale ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum)	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
MIO.	Million(en)	TB	Technisches Büro
MRD.	Milliarde(n)	TEUR	Tausend Euro
NR.	Nummer	TKM	Tonnenkilometer
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen	TSI	Technische Spezifikationen für Interoperabilität
ÖBB-PV AG	ÖBB-Personenverkehr AG	U. A.	unter anderem
OENB	Oesterreichische Nationalbank	UGB	Unternehmensgesetzbuch in der geltenden Fassung
ÖPNRV-G 1999	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999	UKV	unbegleiteter Kombiniertes Verkehr
ÖVE	Österr. Verband für Elektrotechnik	URG	Unternehmensreorganisationsgesetz in der geltenden Fassung
P. A.	per annum	VDV	Verkehrsdienstevertrag für den gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr
PPP	Public Private Partnership	VJ.	Vorjahr
RD.	rund	VO	Verordnung
RFU	Recommendation for Use	VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
RINF	Register of Infrastructure	WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
RL	Richtlinie	Z	Ziffer
ROC	Ropeway Operation Center	Z. B.	zum Beispiel
ROLA	Rollende Landstraße		
RPA	Robotic Process Automation		
RTR	Rail Test & Research GmbH		
S.	Seite		
SAMM	Projektvorhaben „Transformationsprozesse Systematik zur Standortbewertung für die Auswahl von Multimodalen Mobilitätsknoten – Nachhaltige Mobilität in der Praxis“		
SARS-COV-2	Severe Acute Respiratory Syndrome Coronavirus Type 2		
SCHIG	Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz idgF		
SCHIG MBH	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH		
SEILEBV	Seilbahn-Bauentwurfsverordnung		
SGV	Beihilfeprogramm „Gewährung von Beihilfen für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen“		

Impressum

HERAUSGEBER:

SCHIG mbH
Schieneninfrastruktur-
Dienstleistungsgesellschaft mbH

Austria Campus 2
Jakov-Lind-Straße 2,
Stiege 2, 4. OG
1020 Wien

FOTOS:

SCHIG mbH
Christina Pichler
BMK/Cajetan Perwein, Zinner
Franz Pfluegl

KONZEPT & DESIGN:

Halle34 Og für
zeitgenössische
Kommunikation
www.halle34.com

*Gedruckt auf
Impact Climate Paper*

*Papierzertifikate:
nordischer Schwan,
CO²-neutral,
öster. Umweltzeichen,
EU-Ecolabel*



Geschäftsbericht
2021

SCHIG mbH