SCHIG mbH
2013:

Souverän in Richtung Zukunft

Geschäftsbericht
2013

www.schig.com

Schienen-
infrastruktur
Dienstleistungs-
gesellschaft
mbH

K1 – K8

SCHIG

SCHIG
Geschäftsbericht
2013

Souverän in Richtung Zukunft

K1 – K8

Inhalt

K1 – K8

K1

Kapitel 1:
Leitbild 2013: Qualitäts- und Informationsmanagement für Straße und Schiene.

1.1 Vorwort BM Doris Bures 006
1.2 SCHIG mbH in Zahlen 008
Organigramm 009
1.3 Bericht des Aufsichtsrates 010
1.4 Mitglieder des Aufsichtsrates 014
1.5 Vorwort des Geschäftsführers 016
1.6 Der Geschäftsführer 020
1.7 Corporate Governance 022
Bericht der SCHIG mbH für das Geschäftsjahr 2013
1.8 Risikomanagement 030
1.9 Schwerpunkte 032

K2

Kapitel 2:
Schienenpersonenverkehr:
Weit mehr als von A nach B.

2.1 Abwicklung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr – im Auftrag des bmvit 040

K3

Kapitel 3:
Zukunftsprojekte:
Die Förderungen von heute sorgen für die Mobilität von morgen.

3.1 Fördermanagement 046

K4

Kapitel 4:
Leistungen, an denen wir uns gerne messen lassen.

4.1 Infrastrukturkontrolle 054

K5

Kapitel 5:
Wissen ermöglicht intelligente Infrastrukur.

5.1 Gutachten 066

K6

Kapitel 6:
Ansprüche erkennen.
Herausforderungen reflektieren.

6.1 Die Register 072

K7

Kapitel 7:
Forschung, Entwicklung, Infrastruktur:
Ein Erfolgsmodell für Österreich.

7.1 Forschung & Entwicklung 076

K8

Kapitel 8:
SCHIG mbH Jahresabschluss 2013

8.1 Jahresabschluss 2013 080
8.2 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden 084
8.3 Erläuterungen zur Bilanz 088
8.4 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung 094
8.5 Sonstige Angaben 100
8.6 Lagebericht 104
8.7 Anmerkungen zum Lagebericht 124
8.8 Bestätigungsvermerk 126
8.9 Berechnung der Kennzahlen 130
8.10 Glossar 132
Impressum 136

Kapitel
1

1.1
Vorwort BM Doris Bures

1.2
Die SCHIG mbH in Zahlen
Organigramm

1.3
Bericht des Aufsichtsrates

1.4
Mitglieder
des Aufsichtsrates

1.5
Vorwort des
Geschäftsführers

1.6
Der Geschäftsführer

1.7
Corporate Governance
Bericht der SCHIG mbH
für das Geschäftsjahr 2013

1.8
Risikomanagement

1.9
Schwerpunkte

Leitbild 2013: Qualitäts- und Informations-management für Straße und Schiene.

K 1

Vorwort der Bundesministerin

Doris Bures

Bundesministerin
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Sehr geehrte Damen
und Herren,

Verkehr und Infrastruktur stellen wichtige Eckpfeiler des aktuellen Regierungsprogramms 2013 bis 2018 dar. Eine gut ausgebaute, moderne Infrastruktur und ein effizientes Verkehrsangebot sind wichtige Voraussetzungen, um Wirtschaftswachstum und sichere Arbeitsplätze zu gewährleisten und Österreich als international führenden Industrie- und Dienstleistungsstandort abzusichern.

Der bedarfsgerechte Ausbau und die gezielte Erneuerung der Schieneninfrastruktur ist ein Schwerpunkt in der österreichischen Verkehrspolitik und im Regierungsprogramm fest verankert. Der Grundsatz ist: Sparsam haushalten und zugleich in die wesentlichen Zukunftsbereiche investieren.

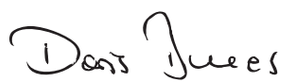
Das Investitionsprogramm wird auf Basis des Gesamtverkehrsplanes weiterentwickelt und gemäß den Rahmenplänen umgesetzt. Der Ausbau der Schiene in den großen Korridoren, die Erneuerung und Modernisierung von Haltestellen und Bahnhöfen, der Aus- und Neubau von Güterterminals, die intelligente Vernetzung der Schiene mit den anderen Verkehrsträgern – das sind, kurz zusammengefasst, die Schwerpunkte in unserem Investitionsprogramm. Jeder Euro, den wir investieren, kommt letztlich den Fahrgästen und der verladenden Wirtschaft zugute.

Der sparsame und transparente Einsatz der öffentlichen Mittel im Interesse der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler ist eine Grundbedingung, und dabei kommt der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft eine maßgebliche Rolle zu. Im Auftrag meines Ministeriums hat die SCHIG mbH im Jahr 2013 zahlreiche Projekte kontrolliert und überprüft; das Verkehrsministerium zählt hier auf das exzellente Fachwissen und die langjährige Erfahrung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH.

Das gilt nicht nur für die Investitionen, sondern in gleichem Maß für das Angebot. Die Fahrgäste müssen im Mittelpunkt stehen. Wir wollen das bereits jetzt sehr gute Angebot im öffentlichen Personenverkehr für die Nutzerinnen und Nutzer weiter verbessern. Auch hier leistet die SCHIG mbH wertvolle Dienste. Mit dem Abschluss und der Abwicklung der Verkehrsdiensteverträge mit den Eisenbahnen konnte sichergestellt werden, dass den Österreicherinnen und Österreichern ein sicheres, leistbares und umweltfreundliches Bahnangebot zur Verfügung steht. Besonders wichtig ist mir dabei die Einhaltung der in den Verträgen vereinbarten Qualität, mit der ein hohes Niveau der öffentlichen Verkehrsdienstleistungen sichergestellt wird. Die regelmäßigen, gewissenhaften Kontrollen der SCHIG mbH tragen wesentlich dazu bei, dass die Qualitätskriterien, allen voran Pünktlichkeit und Sauberkeit, eingehalten werden.

Ich freue mich auf die weitere gute Zusammenarbeit mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SCHIG mbH und bin zuversichtlich, dass wir die anstehenden Aufgaben und Herausforderungen gemeinsam bewältigen werden.

Wien, im April 2014



SCHIG mbH in Zahlen

in Euro:

Bilanzsumme:

96,1 Mio.

Anlagevermögen:

6,6 Mio.

Eigenkapital:

9,5 Mio.

Verbindlichkeiten:

81,7 Mio.

davon kurzfristige:
78,9 Mio.

davon langfristige:
2,8 Mio.

Umsatzerlöse:

6,4 Mio.

EGT:

0,1 Mio.

EBIT:

0,1 Mio.

MitarbeiterInnen im Durchschnitt 2013:

59

Eigentümer
Republik Österreich

↓

SCHIG mbH
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

↓ ↓

RTR
Rail Test & Research Gesellschaft mbH

RRP
RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH

Geschäftsführung
inkl. Unternehmenskommunikation (UK), Qualitätsmanagement (QM), Beteiligungsmanagement (BM), Interne Revision (IR), Risikomanagement (RM), IT-Lösungen (ITL) und Finanzen & Controlling (F & C)

↓

Recht, Personal & Beschaffung

Förderung und Verkehrs-finanzierungskontrolle

Infrastrukturkontrolle & Notified Body

Eisenbahninfrastruktur Services

Bericht des Aufsichtsrates

Mag. Roland Schuster, MBA

Vorsitzender
des Aufsichtsrates
der SCHIG mbH

Die SCHIG mbH hat im Jahr 2013 ihre vorrangige Aufgabe, den sparsamen und zielgerichteten Einsatz der öffentlichen Mittel für die Errichtung und Erhaltung sowie den Betrieb des österreichischen Schienennetzes sicherzustellen, ausgezeichnet erfüllt.

Die Geschäftsführung hat den Aufsichtsrat sowohl im Rahmen der Aufsichtsratssitzungen als auch durch regelmäßige Berichte und zahlreiche Gespräche laufend über die Lage der Gesellschaft und über wichtige strategische Fragen informiert.

Ein gewichtiges Thema bildete die Neuausrichtung des Unternehmens und Anpassung der Unternehmensstrategie an die Eigentümerstrategie des bmvit, die auch mit einer gravierenden Änderung der Personalstruktur verbunden war. Der Leitsatz „Wir unterstützen das bmvit durch Prüfung, Beratung und Abwicklung bei der Schaffung und Entwicklung einer intelligenten Infrastruktur“ spiegelt die unterstützende Funktion wider, die die SCHIG mbH für das bmvit einnimmt. In diesem Rahmen wurde auch eine Balanced Score Card für die SCHIG mbH entwickelt, die abweichend von den klassischen Parametern die Säulen „Verantwortung für bmvit“, „Wirtschaftlichkeit“, „Strukturkapital“ und „Team“ umfasst.

Der von der Regierung beschlossene Public Corporate Governance Kodex wurde in die Geschäftsordnungen sowohl des Aufsichtsrates als auch der Geschäftsführung übernommen.

Ein umfangreiches Projekt war die Umstellung des Kostenrechnungssystems, mit dem Ziel, ein Partnerschaftssystem abzubilden, mit dem die Overhead-Kosten transparent abgebildet und damit auch weitgehend aktiv gesteuert werden können. Entsprechend der für ein Dienstleistungsunternehmen maßgeblichen Ressource „Personalkapazität“ orientiert sich die Gestaltung der Kostenrechnung an den Personalkosten. Das neue System ermöglicht eine konkrete Bezifferung der Kosten für die entsprechenden Leistungen, sodass jederzeit ein Drittvergleich möglich ist. Größter Wert wurde auf die Zuordnung der Kosten zu den operativen Kostenträgern gelegt, deren Umfang von den Projekten der SCHIG mbH bestimmt und durch neu hinzukommende Projekte laufend verändert wird.

Die Geschäftsführung hat ausführlich über das Risikomanagement der SCHIG mbH berichtet, in dessen Rahmen einmal jährlich eine Neubetrachtung und Evaluierung aller Risiken und eine entsprechende Neugestaltung der Risk-Map erfolgt. Die identifizierten Risiken werden laufend überprüft, um im Bedarfsfall rechtzeitig entsprechende Maßnahmen setzen zu können.

Erfreuliche Ergebnisse brachte die Onlinebefragung zum Thema Kundenzufriedenheit, in deren Rahmen 212 Kunden nach ihrer Meinung zur Qualität der Dienstleistungen der SCHIG mbH befragt wurden. Mit einem sehr guten Rücklauf von 38 % erreichte die SCHIG mbH einen Kundenzufriedenheitsindex von 74 Punkten und damit eine, vor allem im Verhältnis zu anderen Unternehmen, mit denen eine enge Zusammenarbeit besteht, ausgezeichnete Gesamtbeurteilung.

Sowohl der Lagebericht als auch der Jahresabschluss wurden dem Aufsichtsrat rechtzeitig zur Verfügung gestellt, es wurde kein Grund zur Beanstandung gefunden.

Abschließend möchte ich mich im Namen des gesamten Aufsichtsrates bei der Geschäftsführung und vor allem den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SCHIG mbH für das gemeinsam Geleistete sehr herzlich bedanken. Meinen Kollegen im Aufsichtsrat danke ich 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.

Wien, im Februar 2014

Mag. Roland Schuster, MBA

Mitglieder des Aufsichtsrates

Ministerialrat
Mag. Roland Schuster, MBA
Vorsitzender seit 12. Dezember 2013
(Leiter der Abteilung II/Infra 1 – Infrastrukturfinanzierung - ökonomische Angelegenheiten der Eisenbahn im bmvit)

Generalsekretär und Sektionschef
DI Herbert Kasser
Vorsitzender bis 12. November 2013,
mit 12. November 2013 ausgeschieden

Sektionschefin Mag. Ursula Zechner
Stv. Vorsitzende
(Sektionsleitung IV – Verkehr im bmvit)

Direktor Mag. Walter Andrle
(Wiener Stadtwerke Holding AG)

Mag. Bernhard Bauer
(Abteilung II/10 – Budget Verkehr im BMF)

Ministerialrat DI Georg Parrer
(Leiter der Abteilung II/Infra 3 – Eisenbahninfrastruktur im bmvit)

DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill
seit 12. November 2013
(Leiterin der Abteilung IV/ST 2 – Technik und Verkehrssicherheit im bmvit)

Patrycja Feichter
(Arbeitnehmervertreterin und Betriebsratsvorsitzende)

Peter Calließ
(Arbeitnehmervertreter und Betriebsrat)

Mag. Martina Lew-Schlapschy
(Arbeitnehmervertreterin und Betriebsrätin)

Vorwort des Geschäftsführers

DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Geschäftsführer der
SCHIG mbH

Liebe Leserinnen und Leser!

Die Strategie macht fit für die Weiterentwicklung

Flexibilität und die Fähigkeit, ein komplexes und sich rasch veränderndes Umfeld richtig einzuschätzen und entsprechend darauf zu reagieren, sind in der heutigen Zeit wichtiger denn je. Nicht nur für Menschen gilt der Grundsatz des lebenslangen Lernens, auch Unternehmen müssen sich ständig neuen Herausforderungen und neuen Marktgegebenheiten stellen und sich ständig ändernden Bedürfnissen ihrer Kunden anpassen.

Im vergangen Geschäftsjahr hat die SCHIG mbH einmal mehr bewiesen, dass sie dazu fähig ist und Veränderungen als Chance zu nutzen versteht. So wurde im Frühjahr 2013 eine neue, ambitionierte, auf dem Leitbild der SCHIG mbH basierende Strategie erarbeitet und mit dem bmvit als Eigentümervertreter abgestimmt. Darin spiegeln sich Zweck und Aufgabe der SCHIG mbH wider:

- **das bmvit bei allen Entscheidungen zu beraten, die in der Schienenverkehrspolitik zu setzen sind,**
- **das Ministerium bei allen diesbezüglichen Maßnahmen mit hochwertigen Dienstleistungen zu unterstützen sowie**
- **die beauftragten Projekte professionell abzuwickeln.**

Damit leisten wir einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung des Gesamtverkehrsplanes für Österreich.

Die Kernaufgaben entwickeln sich kontinuierlich weiter

Nach wie vor bildete die Prüf- und Kontrolltätigkeit einen wesentlichen Pfeiler in den Aktivitäten der SCHIG mbH: Unter anderem hat die SCHIG mbH 2013 eine Vielzahl von Großprojekten, wie beispielsweise den Hauptbahnhof in Wien und in Salzburg, die Neubaustrecke Wien – St. Pölten, Abschnitte der Pyhrn-Schober-Achse oder der Brenner-Eisenbahnachse in Abstimmung mit dem bmvit auf Kosten, Qualität und Termine überprüft. Besondere Aufmerksamkeit im Rahmen der Prüftätigkeit erhielten die Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die gemäß der Neukonzeption des Effizienzsteigerungsprogrammes nicht mehr ausschließlich unter dem Gesichtspunkt der Kosteneinsparung, sondern vor allem unter dem Aspekt der qualitativen Nachweisführung beurteilt wurden.

Gleichzeitig wurde aktiv eine Entwicklung vorangetrieben, die sich bereits in den vergangenen Jahren abzuzeichnen begonnen hatte: die Beratungs- und Abwicklungsaktivitäten wurden intensiviert, ihnen ein zunehmender Stellenwert im Dienstleistungsangebot der SCHIG mbH gegeben und so die Kernaufgaben des Unternehmens erweitert. Auf diese Weise kann das spezialisierte Fachwissen, das von den MitarbeiterInnen eingebracht wird und die umfassende Erfahrung, die laufend aus den Prüf- und Kontrollaufgaben generiert wird, sinnvoll auch in anderen Bereichen eingesetzt, umfassend genutzt und dem österreichischen Verkehrswesen auf vielfältige Weise zu Verfügung gestellt werden.

Im Rahmen dieser Aktivitäten hat die SCHIG mbH im Jahr 2013 insgesamt 77 Mio. Zugkm mittels öffentlicher Dienstleistungsaufträge bei den österreichischen Bahnen bestellt und die Erbringung der vereinbarten Leistung, insbesondere die Einhaltung des festgelegten Qualitätsstandards, laufend kontrolliert. Auch die Zahl der Projekte, die von der SCHIG mbH als Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds sowie im Rahmen der Anschlussbahn- und Terminalförderung abgewickelt wurden, hat sich 2013 wiederum erheblich vergrößert. Insgesamt wurden in den Jahren 2007 bis 2013 rund 300 Förderprojekte abgewickelt, für die knapp 145 Millionen Euro zur Verfügung gestellt wurden.

Das Umfeld der SCHIG mbH wird sich weiter verändern

Neuerliche Änderungen des gesetzlichen Umfeldes und der Rahmenbedingungen für die SCHIG mbH werden sich aus der Fortentwicklung des europäischen Rechtsrahmens für den Eisenbahnsektor ergeben: Sowohl der sogenannte Recast, die RL 2012/34/EU, mit der die Richtlinien des ersten Eisenbahnpaketes zusammengefasst und überarbeitet wurden, als auch das vierte Eisenbahnpaket, das letztendlich nach langen Verhandlungen im Februar 2014 vom Europäischen Parlament verabschiedet wurde, bringen weitere Reformen des Eisenbahnsektors mit sich. Viele davon betreffen den Arbeitsbereich der SCHIG mbH, und aus den zahlreichen Novellierungsansätzen, wie beispielsweise bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität, bei der Zuweisung von Zugtrassen und der Erhebung von Wegeentgelten, bei den Regelungen über die Vergabe gemeinwirtschaftlicher Personenverkehrsdienste und andere mehr, ist mit neuen Betätigungsfeldern für die SCHIG mbH zu rechnen.

Die Expertise der MitarbeiterInnen ist gefragt

Die SCHIG mbH wird sich diesen Herausforderungen stellen und das dafür notwendige Know-how der MitarbeiterInnen sicherstellen. Schon jetzt sind der hohe Ausbildungsgrad und die Einsatzbereitschaft der MitarbeiterInnen das Fundament für die ausgezeichnete Qualität der von der SCHIG mbH erbrachten Dienstleistungen, die nicht nur vom bmvit geschätzt wird. Ein 65-%-Anteil an HochschulabsolventInnen, laufende, vom Unternehmen unterstützte Weiterbildung in Postgraduate-Lehrgängen und -Seminaren sowie ständige Fortbildung „on the Job“ machen das Personal der SCHIG mbH auch zu gefragten Vortragenden: 2013 haben elf MitarbeiterInnen, das sind rund 20 % des gesamten Personalstandes, als Vortragende und Podiumsdiskutanten an zahlreichen Veranstaltungen mitgewirkt.

Optimale Arbeitsleistungen werden nur von motivierten MitarbeiterInnen erbracht, die in einem attraktiven und erfolgsfördernden Arbeitsumfeld arbeiten. Um auch hier zu den besten Unternehmen in Österreich zu zählen, haben wir Ende 2013 die Durchführung einer Mitarbeiterbefragung beauftragt und die Etablierung bzw. Vertiefung einer motivierenden Unternehmenskultur in Angriff genommen. Auch wenn dieser Prozess erst in der zweiten Jahreshälfte gestartet wurde, haben die bisher unternommenen Schritte gezeigt, dass die MitarbeiterInnen bereit und interessiert sind, an der Weiterentwicklung des Unternehmens aktiv mitzuwirken.

Ich bedanke mich bei den MitarbeiterInnen für ihre Leistungen, die durchwegs von Einsatzbereitschaft und hoher Qualität gekennzeichnet waren. Den Mitgliedern des Aufsichtsrates und unseren Kunden danke ich für ihre Unterstützung und Kooperation, die den Erfolg des Unternehmens ermöglicht haben.

Der Geschäftsführer

DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Geschäftsführer der
SCHIG mbH

DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Nach Beendigung einer HTL für Elektrotechnik und nach erfolgreichem Abschluss des Studiums der Kulturtechnik und Wasserwirtschaft an der Universität für Bodenkultur (BOKU) begann Ulrich Puz seine berufliche Laufbahn am Department für Bautechnik und Naturgefahren (ebenfalls BOKU) als Wissenschaftlicher Mitarbeiter. Anschließend wechselte er in ein Ingenieurbüro. Ab September 2008 war er bei der ASFINAG für die Interne Revision und Beratung von Planungs- und Bauprojekten tätig.

Im Mai 2010 wurde Puz neben Ing. Gottfried Schuster zum Geschäftsführer der SCHIG mbH bestellt und hat in weiterer Folge im Februar 2011 die Alleingeschäftsführung des Unternehmens übernommen. Er hat seine Doktorarbeit zum Thema „Sicherheitssysteme für Tunnel unter Brand“ an der BOKU verfasst. Die WU Wien Executive Academy schloss er mit einem MBA ab, und seit 2012 ist er eingetragener Ziviltechniker. Er ist verheiratet und hat zwei Söhne.

Corporate Governance Bericht der SCHIG mbH für das Geschäftsjahr 2013

Rechtsgrundlagen des Corporate Governance Berichtes

Die Geschäftsleitung der SCHIG mbH hat jährlich über die Corporate Governance des Unternehmens zu berichten und diesen Bericht gemeinsam mit dem Jahresabschluss dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorzulegen (B-PCGK, Pkt. 12.1.1.)

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

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

Der B-PCGK ist unter **www.bka.gv.at** öffentlich abrufbar.

Dieser Corporate Governance Bericht der SCHIG mbH ist unter **www.schig.com** öffentlich abrufbar.

Bekenntnis zu den Bestimmungen des B-PCGK

Die SCHIG mbH ist ein Unternehmen des Bundes. Alleingesellschafter der SCHIG mbH ist die Republik Österreich. Eigentümervertreter gemäß § 4 SCHIG (Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 201/1996 idF BGBl. I Nr. 111/2010) ist die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (Doris Bures). Die SCHIG mbH bekennt sich daher zu den Bestimmungen des B-PCGK.

Die Beachtung des B-PCGK ist durch Verankerung der Regelungen im Regelwerk des Unternehmens sichergestellt (B-PCGK, Pkt. 6.1.). Sowohl in die Geschäftsordnung für die Geschäftsführung der SCHIG mbH (Stand 27. 2. 2014) als auch in die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der SCHIG mbH (Stand 12. 12. 2013) wurde die Einhaltung der Regelungen des B-PCGK aufgenommen.

Die Anwendung des Corporate Governance Kodex hat für die SCHIG mbH einen sehr hohen Stellenwert und bildet einen wesentlichen Baustein im Hinblick auf die Stärkung des Vertrauens des Eigentümers, der Geschäftspartner, der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Öffentlichkeit in das Unternehmen.

Die Geschäftsleitung der SCHIG mbH sowie das Überwachungsorgan erklären daher die Einhaltung der Bestimmungen des B-PCGK. Abweichungen zu Regelungen des Kodex sind in diesem Bericht dargestellt.

Zusammensetzung und Arbeitsweise der Geschäftsleitung

Alleingeschäftsführer der SCHIG mbH ist DI Dr. Ulrich Puz, MBA (Geburtsjahr 1976).

DI Dr. Ulrich Puz, MBA begann seine berufliche Laufbahn nach erfolgreichem Abschluss seines Studiums der Kulturtechnik und Wasserwirtschaft an der Universität für Bodenkultur (BOKU) am Department für Bautechnik und Naturgefahren (ebenfalls BOKU). Anschließend wechselte er zur Firma iC consulenten Wien. Von September 2008 bis Mai 2010 war er bei der ASFINAG für die Revision und Beratung von Planungs- und Bauprojekten der ASFINAG verantwortlich. Am 1. 5. 2010 wurde DI Dr. Ulrich Puz, MBA neben Ing. Gottfried Schuster zum Geschäftsführer der SCHIG mbH bestellt und hat in weiterer Folge am 26. 1. 2011 die Alleingeschäftsführung des Unternehmens übernommen. Sein Vertrag ist bis 30. 4. 2015 befristet.

DI Dr. Ulrich Puz, MBA übte im Jahr 2013 keine Funktion in einem Überwachungsorgan anderer Unternehmen aus.

Es besteht aufgrund der Alleingeschäftsführung derzeit keine Ressortverteilung. Der Geschäftsführer berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig über die finanzielle, strategische und personelle Entwicklung des Unternehmens. Details zu den Berichts- und Genehmigungspflichten legt die Geschäftsordnung der Geschäftsführung (Stand 27. 2. 2014) fest.

Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Die SCHIG mbH hat satzungsgemäß einen Aufsichtsrat zu bestellen. Gemäß Punkt VII. der Erklärung über die Errichtung der Gesellschaft hat der Aufsichtsrat der SCHIG mbH aus mindestens fünf von der Generalversammlung (Republik Österreich vertreten durch die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie) zu bestellenden Mitgliedern zu bestehen. Sowohl die Geschäftsführung als auch der Aufsichtsrat der SCHIG mbH unterliegen gemäß Punkt VIII.1. der Erklärung über die Errichtung der Gesellschaft einem Anweisungsrecht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Eigentümervertreter (§ 4 SCHIG-Gesetz).

Der Aufsichtsrat der SCHIG mbH setzte sich im Jahr 2013 wie folgt zusammen:

Vorsitz:

Mag. Roland Schuster, MBA
(bmvit) seit 12. 12. 2013

DI Herbert Kasser
bis 12. 11. 2013 (bmvit)

Stellvertretende Vorsitzende:

Mag. Ursula Zechner
(bmvit)

Mitglieder:

DI Georg Parrer
(bmvit)

Mag. Walter Andrle
(Wiener Stadtwerke Holding AG)

DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill
(bmvit) seit 12. 11. 2013

Mag. Bernhard Bauer
(BMF)

Arbeitnehmervertreter:

Peter Calließ
(SCHIG mbH)

Patrycja Feichter
(SCHIG mbH)

Mag. Martina Lew-Schlapschy
(SCHIG mbH)

Die Funktionsperiode der Mitglieder des Aufsichtsrats endet 2015.

Verträge mit Mitgliedern des Aufsichtsrats

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

Vergütungen von Geschäftsleitung und Aufsichtsrat

Geschäftsführer DI Dr. Ulrich Puz, MBA erhielt im Geschäftsjahr 2013 folgende Vergütungen durch die SCHIG mbH:

Fixbezug:
EUR 115.000,00

Variabler Bezug:
EUR 12.937,50
(Prämie für das Arbeitsjahr 2012)

Sachbezüge:
EUR 5.668,32
(Dienst-KfZ und Garagenplatz in der SCHIG mbH)

Zusatzpensionskasse:
EUR 11.787,50

Unfallversicherung:
EUR 167,44

Die Vergütungen der Aufsichtsräte für das Jahr 2013 betrugen:

Vergütung Vorsitzender:
EUR 4.000,00

Vergütung stellvertretender Vorsitzender:
EUR 3.000,00

Vergütung Mitglieder:
EUR 2.000,00

Sitzungsgeld:
EUR 500,00
pro Sitzung und Mitglied.

Für das Jahr 2013 werden (vorbehaltlich der Genehmigung durch Gesellschafterbeschluss im August 2014) seitens der SCHIG mbH folgende Vergütungen und Sitzungsgelder ausbezahlt:

DI Herbert Kasser:
EUR 4.963,01
(davon EUR 3.463,01 an Vergütung und EUR 1.500,00 an Sitzungsgeld für die Teilnahme an drei Sitzungen)

Mag. Ursula Zechner:
EUR 5.500,00
(davon EUR 3.000,00 an Vergütung und EUR 2.500,00 an Sitzungsgeld für die Teilnahme an fünf Sitzungen)

Mag. Roland Schuster, MBA:
EUR 4.609,59
(davon EUR 2.106,59 an Vergütung und EUR 2.500,00 an Sitzungsgeld für die Teilnahme an fünf Sitzungen)

DI Georg Parrer:
EUR 4.000,00
(davon EUR 2.000,00 an Vergütung und EUR 2.000,00 an Sitzungsgeld für die Teilnahme an vier Sitzungen)

Mag. Walter Andrle:
EUR 4.500,00
(davon EUR 2.000,00 an Vergütung und EUR 2.500,00 an Sitzungsgeld für die Teilnahme an fünf Sitzungen)

Mag. Bernhard Bauer:
EUR 4.500,00
(davon EUR 2.000,00 an Vergütung und EUR 2.500,00 an Sitzungsgeld für die Teilnahme an fünf Sitzungen)

DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill:
EUR 273,97
an anteiliger Vergütung

Die SCHIG mbH bezahlt die Vergütungen für Mitglieder des Aufsichtsrats, die Beamte sind, direkt an den Bund (Bundesministerium für Finanzen). Die Sitzungsgelder werden an die Mitglieder direkt ausbezahlt.

Die Arbeitnehmervertreter erhalten weder eine Vergütung noch ein Sitzungsgeld.

Genderaspekte

Der Alleingeschäftsführer der SCHIG mbH ist männlich.

Der Frauenanteil im Aufsichtsrat der SCHIG mbH hat sich durch das Ausscheiden von DI Herbert Kasser und den Eintritt von DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill am 12. 11. 2013 von 16,67 % auf 33,33 % erhöht (B-PCGK Pkt. 11.2.1.2.).

Per 31. 12. 2013 waren 61 Personen (inkl. GF und Personen in Karenz) in der SCHIG mbH beschäftigt. Das Personal setzt sich aus 28 Frauen und 33 Männern zusammen, das entspricht einem Frauenanteil von 46 %.

Die SCHIG mbH setzt folgende Maßnahmen zur Frauenförderung im Unternehmen:

- → **Frauen in leitenden Funktionen (Prokuristin)**
- → **Flexible Gestaltung von Arbeitszeitvereinbarungen für Eltern (auch über die gesetzlichen Verpflichtungen im Rahmen der Elternteilzeit hinaus)**
- → **Kinderbetreuungsgutscheine**

Begründungen zu den Abweichungen vom B-PCGK

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

a) *Haftpflichtversicherung für Geschäftsleitung und Überwachungsorgan (B-PCGK, Pkt. 8.3.3.)*
Der B-PCGK sieht vor, dass eine Haftpflichtversicherung, die für die Geschäftsleitung und/oder das Überwachungsorgan gegen Risiken aus dessen beruflicher Tätigkeit abgeschlossen wird, nicht für grobe Fahrlässigkeit und Vorsatz abgeschlossen werden darf und dass ein Selbstbehalt von 10 % des Schadens bis zur Höhe des Eineinhalbfachen der jährlichen Vergütung vorgesehen werden soll. Die leitenden Organe der SCHIG mbH (Geschäftsführer, Aufsichtsräte und Prokuristen) waren im Geschäftsjahr 2013 im Rahmen einer Directors-&-Officers-Versicherung (D&O-Versicherung) haftpflichtversichert. Die Kosten für die Versicherung trägt das Unternehmen. Vorsätzliche Handlungen sind von der Versicherung nicht gedeckt, jedoch sowohl grobe als auch leichte Fahrlässigkeit. Es besteht auch kein Selbstbehalt. Die Versicherung wurde bereits 2011 (Versicherungsbeginn 1. 1. 2012) abgeschlossen. Der Versicherungsschutz geht somit über die Empfehlung aus dem B-PCGK hinaus.

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

c) *Interne Revision (B-PCGK, Pkt. 14.4.2. und 14.4.3.)*
Die Aufgaben der internen Revision der SCHIG mbH wurden im Jahr 2013 als externe Revision von Pucher & Schachner Wirtschaftsprüfung und Steuerberatung GmbH, Rechbauerstraße 31, 8010 Graz, wahrgenommen. Aufgrund der Größe der SCHIG mbH erscheint es angemessen, die Aufgaben der internen Revision von einem externen Unternehmen durchführen zu lassen. Da die 100-%-Tochtergesellschaften der SCHIG mbH Rail Test & Research Gesellschaft mit beschränkter Haftung („RTR“) und RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH („RRP“) nicht operativ tätig sind und keine Arbeitnehmer haben, wurde für die Tochtergesellschaften keine eigene interne Revision eingerichtet. Die Rechtsbeziehungen der SCHIG mbH mit den Tochtergesellschaften werden von der externen Revision ebenfalls geprüft.

Risikomanagement

Das in der SCHIG mbH implementierte Risikomanagementsystem, seine Grundlagen, die Einbettung in die Organisation des Unternehmens sowie die Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Abläufe im Rahmen des Risikomanagement-Prozesses sind in einem Risikomanagementhandbuch der SCHIG mbH zusammengefasst und im Qualitätsmanagementsystem ADONIS hinterlegt. Das Risikomanagement umfasst auch Risiken, die sich aus den Beteiligungen an RTR und RRP ergeben können.

Die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems wird von der BDO Austria GmbH, Kohlmarkt 8–10, 1010 Wien (BDO), beurteilt. Die BDO erstellt darüber einen Bericht, der der Geschäftsleitung und dem Aufsichtsrat vorgelegt wird (B-PCGK Pkt. 14.3.8.5).

Abschlussprüfung

Die Prüfung des Jahresabschlusses der SCHIG mbH erfolgt durch die BDO, die im Jahr 2012 als Bestbieter eines Vergabeverfahrens (offenes Verfahren mit Bekanntmachung im Unterschwellenbereich) hervorgegangen ist.

Externe Überprüfung des Berichtes

Die Übereinstimmung dieses Corporate Governance Berichtes mit den Regeln des Public Corporate Governance Kodex wurde durch die BDO geprüft. Die Einhaltung der Regelungen des Kodex wird entsprechend den Regelungen des B-PCGK (Pkt. 12.5.) regelmäßig im Rahmen der externen Revision geprüft.

Wien, am 8. 5. 2014

DI Dr. Ulrich Puz, MBA
(Geschäftsführer)

Mag. Roland Schuster, MBA
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Risikomanagement

Die Implementierung eines unternehmensweiten integrierten Risikomanagementsystems in der SCHIG mbH wurde im Jahr 2012 abgeschlossen, womit die Voraussetzungen für einen kontrollierten und bewussten Umgang mit Risiken geschaffen wurden.

Der Fokus liegt darauf, bestehende Risiken zu identifizieren und monetär zu bewerten, für die Risiken Strategien zu entwickeln und diese auf ihre Wirksamkeit hin zu überprüfen, neben den Risiken aber auch Chancen zu erkennen und das Risikobewusstsein in der SCHIG mbH zu stärken.

Im Rahmen des Risikomanagementprozesses werden nun regelmäßig alle identifizierten Risiken anhand der fortgeschriebenen Bewertungen oder aufgrund von Erfahrungswerten einer qualitativen und quantitativen Beurteilung unterzogen, vor allem hinsichtlich möglicher Schadensausmaße, Eintrittswahrscheinlichkeiten und zu ergreifender Maßnahmen. Darüber hinaus werden neu auftretende Risiken identifiziert, bewertet und ins Risikoinventar der SCHIG mbH aufgenommen.

Die Umsetzung der von den Risikoverantwortlichen definierten Maßnahmen und Überprüfung auf deren Wirksamkeit werden vom Risikomanagement begleitet und dokumentiert, Anknüpfungspunkte zum Qualitätsmanagementsystem und zum Internen Kontrollsystem der SCHIG mbH sind gegeben.

Im Berichtszeitraum wurde das Risikomanagementsystem, seine Grundlagen, die Einbettung in die Organisation des Unternehmens sowie die Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Abläufe im Rahmen des Risikomanagementprozesses in einem Risikomanagement-Handbuch zusammengefasst, das allen MitarbeiterInnen zugänglich gemacht wurde.

Das Risikomanagement stellt somit ein zentrales Instrumentarium zur Unterstützung des Managements und der MitarbeiterInnen dar, weshalb dieses laufend evaluiert und verbessert wird. Die Ergebnisse der Prozesse der Analyse, Koordinierung und Überwachung der Risiken werden dem Aufsichtsrat regelmäßig zur Kenntnis gebracht.

Schwerpunkte

Qualitätsmanagement im gemeinwirtschaftlichen Personenverkehr

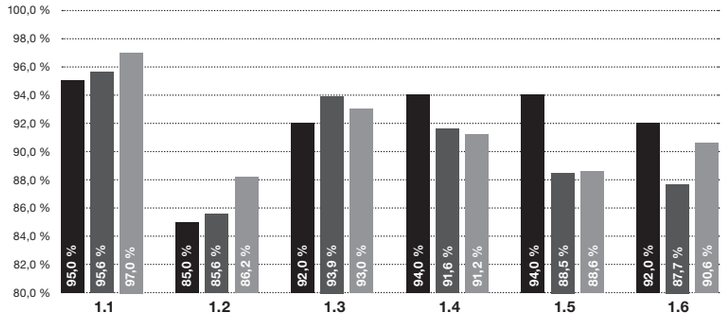
In dem mit der ÖBB-Personenverkehr AG abgeschlossenen Verkehrsdienstevertrag wurde neben der zu erbringenden Leistung in Form konkreter Zugfahrten auch ein bestimmtes Qualitätsniveau vereinbart. Zur Messung dieses Qualitätsniveaus wurden Qualitätsparameter definiert. Für jeden Qualitätsparameter wurde ein Mindestlevel vereinbart, der jedenfalls zu erreichen ist. Bei der Definition und Messung der Qualitätskriterien wird einerseits die objektiv gemessene und andererseits die subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität unterschieden.

Die objektiv gemessenen Parameter werden entweder auf Grundlage von automatischen Messungen mittels Datenverarbeitung bewertet (z. B. Pünktlichkeit) oder von geschulten Qualitätsprüfern mittels Stichproben dokumentiert. Die von der SCHIG mbH entwickelte Datenbank ermöglicht die laufende Messung und Überwachung der pünktlichen Abwicklung des Zugverkehrs. Die subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität wird mittels standardisierter Fragebögen bei umfangreichen Kundenbefragungen erhoben.

Zur Messung der objektiven Qualitätsparameter wurden im Jahr 2013 von der SCHIG mbH 350 Zugfahrten als Stichproben ausgewählt. Dabei wird die Anzahl der bestellten Züge in den einzelnen Regionen bzw. im Nah- und Fernverkehr berücksichtigt. Im Schienenpersonennahverkehr wurden über alle Regionen hinweg 317 Stichproben gezogen, im Schienenpersonenfernverkehr 33 Stichproben. Diese Anzahl stellt eine repräsentative Stichprobenmenge für die Gesamtheit der als Grundangebot bestellten Zugfahrten sicher. Für jeden Waggon, der sich bei der als Stichprobe ausgewählten Zugfahrt im Zugverband befindet, wird anhand eines Erhebungsbogens die Erfüllung der jeweiligen Qualitätsparameter festgestellt. Insgesamt wurden im Jahr 2013 von der SCHIG mbH 994 Erhebungsbögen ausgefüllt und ausgewertet.

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

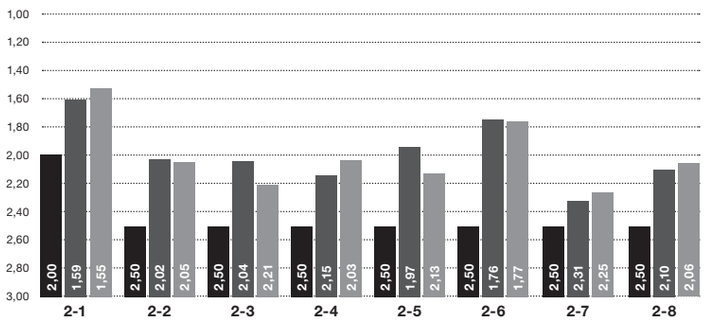
Ergebnisse der Messung der objektiven Qualitätsparameter bei der ÖBB-PV AG:



1.1 Pünktlichkeit NV
1.2 Pünktlichkeit FV
1.3 Sauberkeit
1.4 Schadensfreiheit
1.5 Fahrgastinformation
1.6 Beschwerdemanagement

Zielwert
Ergebnis 2013
Ergebnis 2012

Ergebnisse der Messung der subjektiven Qualitätsparameter bei der ÖBB-PV AG:



2.1 Pünktlichkeit NV
2.2 Sauberkeit
2.3 Sicherheit
2.4 Zugpersonal
2.5 Sitzplatzangebot
2.6 Info im Zug (Regelf)
2.7 Info im Zug (Störung)
2.8 Vertrieb

Zielwert
Ergebnis 2013
Ergebnis 2012

IVS-Grundlagenprojekte 2009–2013: Vom Projekt zum Betrieb

Im Dezember 2008 veröffentlichte die Europäische Kommission den „EU-IVS-Aktionsplan“ zur Einführung Intelligenter Verkehrssysteme (IVS) in Europa. Zeitgleich wurden vom bmvit gemeinsam mit der SCHIG mbH und den wesentlichen nationalen Infrastrukturbetreibern (ÖBB Infra, ASFINAG, Bundesländer) die ersten Schritte zur österreichweiten Standardisierung der Verkehrsdatenerfassung gesetzt.

Als Problemstellungen wurden erkannt:

1. **Fehlende Integration von Verkehrsangebotsdaten:**
   Beim Bund (insb. bmvit, BMI), in den Bundesländern, bei den zwei großen, österreichweit aktiven Infrastrukturbetreibern (ÖBB und ASFINAG) sowie in einer Vielzahl anderer Stellen (z. B. Magistrate der Städte, Gemeinden) wurden in der Vergangenheit Verkehrsdatenbanken aufgebaut, deren Inhalte für IVS-Anwendungen (z. B. Fahrgast-, Verkehrs- und Reiseinformation, Verkehrsmanagement etc.) unentbehrlich sind. Aufgrund unterschiedlicher technischer bzw. logischer Standards und unterschiedlicher Datenorganisation „pass(t)en diese Daten jedoch nicht zusammen“.
2. **Fehlende österreichweite, intermodale Verkehrsinformation:**
   Der österreichischen Bevölkerung werden von einigen Verkehrsunternehmen und von Verkehrsverbünden zeitgemäße Reiseinformationssysteme (z. B. SCOTTY der ÖBB-PV AG, ANACHB der Verkehrsverbund Ostregion, Auskunftssysteme der sieben Verkehrsverbünde) angeboten. Dabei sind jedoch österreichweite, intermodale Abfragen nur mit Einschränkungen möglich (und schlimmstenfalls – je nachdem, wo man abfragte – wurden dem Kunden auch unterschiedliche Routenempfehlungen gegeben). Die Abbildung der Verkehrslage in all diesen Informationssystemen (z. B. Echtzeitinformation und sogenannte „Nowcasts“, das sind Kurzfristprognosen zu Staus auf Straßenabschnitten und etwaigen Problemen im ÖV) war unvollständig und teilweise unzuverlässig. Der Betrieb und die laufende Weiterentwicklung dieser vielen parallelen Informationssysteme ist ein sehr kostspieliges Unterfangen.

Es lag die Frage nahe, inwieweit es nicht sinnvoll wäre, in einem Gemeinschaftsprojekt EINE österreichische Verkehrsinformation aufzubauen, deren Nutznießer letztendlich alle sein könnten: die Bevölkerung, der eine einheitliche und qualitativ hochwertige Verkehrsinformation angeboten werden kann. Die Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber, die diskriminierungsfrei auf ein standardisiertes, zentrales (jedoch dezentral gewartetes) österreichweites System zurückgreifen können.

Ausgehend von diesen beiden Grundproblemen sowie auf Grundlage des zu diesem Zeitpunkt gerade in Finalisierung befindlichen IVS-Aktionsplanes Österreich und kofinanziert aus Mitteln des Klima- und Energiefonds, starteten im Jahr 2009 die von der SCHIG mbH als Abwicklungsstelle betreuten Projekte:

→ **GIP.AT (Graphenintegrationsplattform)**

→ **GIP.GV.AT (E-Government) und**

→ **VAO (Verkehrsauskunft Österreich)**

Die Integration der österreichischen Verkehrsdatenlandschaft wurde mit Beendigung des Projektes GIP.AT im Jahr 2013 in einer ersten Phase abgeschlossen, Mitte 2013 wurde der interimistische Vollbetrieb der GIP von der Verkehrsverbund Ostregion GmbH aufgenommen. Simultan endete auch das Projekt VAO1. Das VAO-System wurde unter Vorsitz des bmvit in den interimistischen Betrieb übergeführt. Routinganfragen im PKW-Verkehr werden auf Basis der GIP-Graphen beantwortet. Während der Beta-Testphase der VAO im 2. Halbjahr 2013 konnte durch ein gezieltes Qualitätsmanagement und aufgrund einer Vielzahl von Nutzerhinweisen die Datenqualität gesteigert und auch potenzielle Fehlerquellen in der GIP erkannt und behoben werden.

Seit Dezember 2013 ist die VAO auf der Homepage der ASFINAG im Vollbetrieb. Die Integration bei den sieben österreichischen Verkehrsverbünden (bei gleichzeitigem „Abschalten“ der früheren Auskunftssysteme) wird im Jahr 2014 folgen. Als erster wesentlicher Anwendungsfall außerhalb der Verkehrsinformation wurden von VAO-Betrieb und bmvit auch die Vorbereitungen für den „Pendlerrechner“ des BMF in Angriff genommen, der Anfang 2014 online ging.

Ergänzend begleitete die SCHIG mbH die Projekte Testfeld Telematik, FCD-Modellregion Salzburg und ITS Austria West mit der Zielsetzung einer effizienten, dislozierten Erfassung bzw. Modellierung der Verkehrslage auf Österreichs Straßen: Verkehrslagebilder können den Kunden künftig über die VAO zur Verfügung gestellt werden, von behördlicher Seite werden die Informationen zu Verkehrsmanagementzwecken genutzt. Um die grafische Aufbereitung der Verkehrsinformationen auch mit detailreichen und qualitativ hochwertigen Landkarten hinterlegen zu können, wurden im Projekt BASEMAP die erforderlichen Grundlagen geschaffen.

Der umfangreiche Cluster an Grundlagen- und Anwendungsprojekten ist noch nicht beendet. VAO-Phase 2 wird den Kunden auch Echtzeitdaten im ÖPNV, Informationen zu P&R-Stellplätzen und Parkgaragen bieten, Hinweise geben können, wo Leihfahrräder verfügbar sind, wo der Nutzer eines Elektrofahrzeuges eine Ladestelle vorfindet: Das Projekt VAO 2 integriert alle relevanten Verkehrsträger des ÖV, MIV, NMIV (nicht motorisierten Individualverkehrs), Flug, Leihsysteme und intermodale Modi und ist entsprechend ein europaweit einzigartiges verkehrsträgerübergreifendes Projekt. Die Ergebnisse des Projektes werden sukzessive vom VAO-Betrieb übernommen.

Dem Nutzer steht ein mächtiges, jedoch einfach handzuhabendes Informationswerkzeug zur Verfügung. Möglichkeiten der erforderlichen Weiterentwicklung dieses Informationssystems um die nutzerrelevanten Funktionen „Buchen“ (z. B. eines ÖV-Tickets, eines Elektrofahrrades, eines PKW-Stellplatzes) und „Bezahlen“ werden derzeit in parallel laufenden Forschungsprojekten sondiert. Hierbei sind es weniger technische als vielmehr institutionelle und auch rechtliche Hürden, die es zu überwinden gilt. Vorschriften und Regulative seitens der EU im IVS-Bereich (z. B. TAP-TSI und TAF-TSI) stellen für viele Mitgliedstaaten bzw. Verkehrsunternehmen eine enorme Herausforderung dar, denen Österreich aufgrund der beschriebenen Anstrengungen der vergangenen fünf Jahre gelassen entgegenblicken kann.

2.1
Abwicklung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr – im Auftrag des bmvit

Schienen-personenverkehr: Weit mehr als von A nach B.

K2

Abwicklung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr – im Auftrag des bmvit

Abschluss Verkehrsdiensteverträge

Die SCHIG mbH hat öffentliche Dienstleistungsaufträge an die ÖBB-Personenverkehr AG (ÖBB-PV AG) und mehrere österreichische Privatbahnen vergeben. Gesetzliche Grundlage hierfür ist das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz idgF, das die SCHIG mbH unter anderem mit dem Abschluss von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr und deren Abwicklung nach Einholung der Zustimmung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie beauftragt. (§ 3 Abs. 1 Z 9). Diese Verträge, für die der Bund noch konkretisierende Richtlinien verabschiedet hat, wurden als Direktvergabe gemäß „PSO-Richtlinie“ VO (EG) 1370/2007 abgeschlossen.

Verkehrsdienstevertrag mit der ÖBB-Personenverkehr AG

Den größten Bestellumfang hat der mit der ÖBB-Personenverkehr AG über die Erbringung des sogenannten Grundangebots gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 idgF) abgeschlossene Vertrag mit einer Laufzeit vom 1. 4. 2010 bis 31. 12. 2019.

Mit dieser Vereinbarung hat die SCHIG mbH im Jahr 2013 im SPNV (Schienenpersonennahverkehr) österreichweit 58,209 Mio. Zugkm und für ergänzende Leistungen im gemeinwirtschaftlichen SPFV (Schienenpersonenfernverkehr) weitere 12,750 Mio. Zugkm bestellt. Insgesamt wurden dafür EUR 620 Mio. aufgewendet.

Zusätzlich zur eigentlichen Leistungserbringung wurde auch ein entsprechendes Qualitätsniveau vereinbart.

Überwachung der Leistungserbringung:
Die Überwachung der beauftragten Leistungen erfolgt mittels einer von der SCHIG mbH entwickelten elektronischen Datenbank, die die laufenden Betriebsdaten der ÖBB-Infrastruktur AG erfasst und auswertet. Gemessen werden sowohl Pünktlichkeit als auch Zugausfälle. Damit ist eine effiziente, automatisierte Überwachung der wesentlichen Vertragspflicht, der Leistungserbringung, möglich.

Als Leistungsstörung sind im Verkehrsdienstevertrag mit der ÖBB-Personenverkehr AG verschiedene Sachverhalte definiert:

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

Im Falle einer Leistungsstörung ist die auf die entsprechende Leistung entfallende Abgeltung nicht auszubezahlen oder anteilig zu kürzen bzw. wird ein Pönale verrechnet.

Im Jahr 2013 sind rund 360.000 Zugkilometer als ausgefallen registriert worden. Dies entspricht etwa 0,51 % der bestellten Leistung, womit der Ausfall unter dem Schwellenwert von 0,60 % der bestellten Leistung liegt. Es wurde daher aufgrund von Zugausfällen keine Kürzung der Abgeltung vorgenommen.

In rund 1,4 % der Fälle wurde die Zugbegleitung nicht in der vertraglich vorgesehenen Form erbracht, weshalb die Abgeltung entsprechend gemindert wurde.

Für eine abweichende Zugbildung, die mit Komforteinbußen oder einer Verringerung der Sitzplatzanzahl einherging, wurde ebenfalls die Abgeltung gekürzt. Dies war 2013 für rund 5,7 % der Leistung der Fall.

Ein Pönale wird verrechnet, wenn das vertraglich vereinbarte Serviceniveau bei Bordgastronomie oder Nachtzugservice nicht gewährleistet ist. Dies wurde 2013 in drei Fällen beanstandet, in denen ein entsprechendes Pönale in Abzug gebracht wurde.

Als vertragskonform erbracht werden auch Leistungen akzeptiert, die temporär im Schienenersatzverkehr gefahren werden. Dies waren 2013 rund 1,6 % der bestellten Leistungen. Für diese wird die vertraglich vereinbarte Abgeltung geleistet.

Überwachung des Qualitätsstandards:
Im Verkehrsdienstevertrag mit der ÖBB-PV AG ist ein umfassendes Qualitätsmanagement vereinbart, um das Qualitätsniveau zu sichern und stetige Verbesserungen anzustreben. Die Qualität wird anhand einiger Parameter gemessen, die je nach Bedeutung aus Fahrgastsicht unterschiedlich gewichtet sind.

Die Parameter zur Messung der Qualität sind:

- → **Pünktlichkeit**
- → **Sauberkeit**
- → **Schadensfreiheit**
- → **Fahrgastinformation**
- → **Beschwerdemanagement**
- → **Sicherheit**
- → **Zugpersonal**
- → **Sitzplatzangebot**
- → **Vertrieb**

Für jeden Parameter sind Zielwerte vereinbart. Liegt die erbrachte Qualität deutlich über dem Zielwert, wird ein Bonus ausbezahlt, bei deutlich schlechterer Qualität kommt dagegen ein Malus zur Anrechnung. Gemessen wird die tatsächlich erbrachte Qualität datengestützt (Pünktlichkeit und Beschwerdemanagement), durch geschultes Prüfpersonal und durch Kundenbefragungen.

Bei zahlreichen Parametern konnte ein besseres Ergebnis erzielt werden als das Zielwertniveau. Es wurde daher für 2013 ein Qualitätsbonus ausbezahlt.

Verkehrsdiensteverträge Privatbahnen

Ebenso wie mit der ÖBB-PV AG hat die SCHIG mbH im Auftrag des Bundes mit zahlreichen Privatbahnen Leistungsverträge als öffentliche Dienstleistungsaufträge über die Erbringung von Leistungen im SPNV (Schienenpersonennahverkehr) abgeschlossen. Auch diese wurden als Direktvergabe gemäß VO (EG) 1370/2007 vergeben.

Mehrere dieser Verträge, die allesamt eine Laufzeit von 1. 1. 2011 bis zum 31. 12. 2020 haben, konnten bereits 2011 abgeschlossen werden, einige wurden 2012 rückwirkend abgeschlossen. Folgende Unternehmen wurden vertraglich verpflichtet:

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

Insgesamt wurden 6,016 Mio. Zugkilometer bei den Privatbahnen als Grundangebot gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 für 2013 bestellt. Für die Abgeltung dieser bestellten Leistungen wurden rund EUR 51,5 Mio. aufgewendet.

Die Leistungsbeschreibung ist dabei in gleicher Weise vertraglich geregelt wie bei der ÖBB-PV AG. Abgesehen von der Bordgastronomie bzw. Nachtzugservice, die von den Privatbahnen nicht angeboten werden, sind dieselben Leistungsstörungen definiert wie bei der ÖBB-PV AG.

Hinsichtlich der Zugausfälle liegen auch die Privatbahnen weit unter dem vertraglich vereinbarten Schwellenwert, weshalb es zu keiner Kürzung der Abgeltung kam.

In vier Fällen kam es zu einem Abzug von der vereinbarten Abgeltung, weil vereinzelt die vereinbarte Zugbildung nicht eingehalten wurde.

Auch bei den Privatbahnen ist die Möglichkeit vertraglich festgelegt, temporär Leistungen im Schienenersatzverkehr zu fahren, wenn dies notwendig ist. Zum überwiegenden Teil waren Schienenersatzverkehre auf baustellenbedingte Streckensperrungen zurückzuführen. Die Privatbahnen haben im Jahr 2013 zwischen 0,00 % und 9,32 % der bestellten Leistungen im Schienenersatzverkehr erbracht. Für diese werden die vertraglich vereinbarten Abgeltungsbeträge ausbezahlt.

Da die meisten Privatbahnen in den Verträgen, die sie mit den Verkehrsverbundgesellschaften bzw. den Ländern abgeschlossen haben, ebenfalls Regelungen zur Qualität vereinbart haben, wurde in den von der SCHIG mbH abgeschlossenen Verkehrsdienstevertägen von der Verrechnung von Bonus- bzw. Malus-Zahlungen während einer festgelegten Umstellungsphase abgesehen.

Während dieser Umstellungsphase hat die SCHIG mbH für 2013 insbesondere Angaben zur Pünktlichkeit der Privatbahnen erhalten, die sich auf einem insgesamt hohen Niveau bewegt hat. Die Pünktlichkeit 2013 lag bei den Privatbahnen zwischen 92,6 % und 99,7 %. Die anderen Qualitätsparameter konnten vorläufig noch nicht systematisch erfasst werden, es wurde jedoch auch bei ihnen von einem hohen Qualitätsniveau berichtet, und es kam im Jahr 2013 zu keinen Beanstandungen.

Ein mit dem der ÖBB-PV AG vergleichbares Qualitätsmanagement, das auch Bonus- bzw. Malus-Zahlungen beinhaltet, wird für alle beauftragten Privatbahnen beginnend mit dem Jahr 2014 umgesetzt.

Zukunftsprojekte: Die Förderungen von heute sorgen für die Mobilität von morgen.

K3

Fördermanagement

Umrüstung ETCS-L2 – im Auftrag des bmvit

EUR 45 Mio. stellt das bmvit den Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Förderprogramm für die Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ETCS Level 2 (European Train Control System) zur Verfügung.

Mit der Vorbereitung und Abwicklung des Förderprogrammes hat das bmvit die SCHIG mbH beauftragt, die nicht nur den Förderaufruf durchgeführt und den Entwurf eines Musterfördervertrages ausgearbeitet hat, sondern auch für die Überprüfung der Förderabrechnung und der Einhaltung der Förderbedingungen verantwortlich ist.

Insgesamt wurden 13 Förderanträge für die Ausrüstung von 56 Neubau- und für die Umrüstung von 401 Bestandfahrzeugen mit einer Projektsumme von rund EUR 139 Mio. eingereicht, zwölf davon wurden seitens einer dafür eigens eingesetzten unabhängigen Jury als förderungswürdig bestätigt und die entsprechenden Förderverträge mit den Fördernehmern abgeschlossen.

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

Nach entsprechender Überprüfung durch die SCHIG mbH wurde bereits im Dezember 2012 der erste Förderfall komplett abgerechnet und die daraus resultierende max. zulässige Förderung in der Höhe von EUR 1,2 Mio. an den Fördernehmer ausbezahlt. Aufgrund vertraglich vorgesehener Zwischenabrechnungen wurden im Jahr 2013 weitere EUR 16,5 Mio. an Fördermitteln ausbezahlt.

Abwicklung des Beihilfeprogramms „Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen“ – im Auftrag des bmvit

Im Auftrag des bmvit agiert die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle des seit Dezember 2012 bestehenden Beihilfeprogramms „Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen“. Mit diesem Beihilfeprogramm werden jene Schienengüterverkehre gefördert, die systembedingt Gefahr laufen, von der Schiene auf die Straße verlagert zu werden. Die Ursache für die Verlagerungsgefahr kann entweder in den systembedingten zusätzlichen Produktionskosten liegen oder darauf zurückzuführen sein, dass diese Schienengüterverkehrsleistungen hinsichtlich ihrer Beförderungseinheiten, Beförderungsstrukturen und Markteigenschaften im unmittelbaren Wettbewerb zum Straßengüterverkehr stehen und daher aus diesem Grund geeignet sind, auf den Straßenverkehr rückverlagert zu werden bzw. durch den Straßenverkehr substituiert zu werden. Bei diesen Produktionsformen handelt es sich um

- **den Einzelwagenladungsverkehr,**
- **den unbegleiteten kombinierten Verkehr und**
- **die Rollende Landstraße**

Beihilfeberechtigt sind alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Schienengüterverkehrsleistungen in diesen Produktionsformen auf dem österreichischen Schienennetz erbringen.

Als Abwicklungsstelle hat die SCHIG mbH die Kontrolle der tatsächlich erbrachten beihilfefähigen Schienengüterverkehrsleistungen sowie die Abrechnung der dafür nach den Bestimmungen des Beihilfevertrags zu gewährenden Beihilfen durchzuführen. Für die Abrechnung wird von der SCHIG mbH eine speziell hierfür entwickelte Auswertesoftware zum Einsatz gebracht.

Für das Jahr 2013 wurde vom bmvit mit 16 in- und ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen ein diesbezüglicher Beihilfevertrag abgeschlossen. Für die von diesen Eisenbahnverkehrsunternehmen erbrachten beihilfefähigen Verkehrsleistungen wurde von der SCHIG mbH folgende voraussichtliche Beihilfenhöhe berechnet:

Im Jahr 2013 wurden im Bereich des EWV Schienentransporte mit einem Aufkommen von 28,2 Mio. to bzw. einer Beförderungsleistung von 6,7 Mrd tokm mit EUR 44,8 Mio. gefördert.

Im Bereich des UKV wurden Schienentransporte mit einem Aufkommen von 22,9 Mio. to bzw. einer Beförderungsleistung von 4,2 Mrd. tokm mit EUR 31,9 Mio. gefördert.

Im Bereich der RoLa wurden Schienentransporte mit einem Aufkommen von 3,7 Mio. to bzw. einer Beförderungsleistung von 0,5 Mrd. tokm mit EUR 16,5 Mio. gefördert. Dabei konnten allein auf der Brenner-Achse über 143.000 LKW-Fahrten auf die Schiene verlagert werden.

Somit konnten im Jahr 2013 mit einer Fördersumme von insgesamt EUR 93,3 Mio. rund 3,1 Mio. LKW-Fahrten auf österreichischen Straßen vermieden und externe Kosten in der Höhe von EUR 305,4 Mio. eingespart werden.

Für das Jahr 2014 wurde bisher mit 18 Eisenbahnverkehrsunternehmen vom bmvit ein Beihilfevertrag abgeschlossen.

Anschlussbahn- und Terminalförderung im Auftrag des Klima- und Energiefonds

Seit 2007 wurden im Rahmen der Anschlussbahnförderung aus Mitteln des Klima- und Energiefonds 71 Projekte zur Förderung durch eine Fachjury empfohlen und durch das Präsidium des Klima- und Energiefonds bestätigt. Auch im Jahr 2013 standen der Anschlussbahn- und Terminalförderung wieder ca. 8 Mio. Euro zur Verfügung.

Die zwölf eingereichten Projektanträge hatten mit den geplanten Investitionen nicht nur die Erweiterung von Anschlussbahnen und Terminals zum Ziel, sondern auch die Stärkung der jeweiligen Standorte sowie die Schaffung von Voraussetzungen, um auch in Zukunft die vorhandenen Potenziale im Gütertransport per Bahn nutzen zu können.

Besondere Bedeutung kommt auch jedes Jahr den Einreichungen im Bereich der Erstellung von Konzepten und Machbarkeitsstudien durch Betreiber von Anschlussbahnen zu. Im Vorfeld der Realisierung gut aufbereitete Projekte sind ein Garant für die erfolgreiche, langfristige Abwicklung eines umweltfreundlichen Güterverkehrs und somit ein wertvoller Beitrag zur CO_2-Reduktion.

Smart Urban Logistics – im Auftrag des Klima- und Energiefonds

Als Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds betreut die SCHIG seit dem Jahr 2012 den Programmschwerpunkt „Smart Urban Logistics“. Im Fokus der Initiative steht die Frage, wie effizienter und umweltschonender Güterverkehr in Ballungszentren künftig organisiert und umgesetzt werden kann. Das Schlagwort „City-Logistik“ der späten 1990er und frühen 2000er soll durch kooperative Prozesse und gemeinsame Pilotprojekte und Demonstratoren wiederbelebt werden: Gemeinsam mit der öffentlichen Verwaltung und Wirtschaftsunternehmen werden Lösungsansätze entwickelt. Aufbauend auf innovativen und intelligenten Strukturen, soll die Lebensqualität der Menschen verbessert und dabei die Stadtregion als Wirtschaftsraum gestärkt werden.

Aufgrund der Komplexität der Problemstellung beruht die Initiative auf einem mehrstufigen Ansatz. Nur mit einer intelligenten („smarten“) Kombination von Maßnahmen (seien es Verbote oder Gebote, verkehrslenkende oder fiskalpolitische Maßnahmen oder Förderungen von Innovation und Technologie) sind die logistischen Herausforderungen im urbanen Umfeld bewältigbar.

In den letzten 14 Monaten wurde dazu unter Federführung der SCHIG mbH eine Vielzahl von Basisrecherchen initiiert, deren Ergebnisse gemeinsam mit dem Klima- und Energiefonds in der Publikation „SMART URBAN LOGISTICS – EFFIZIENTER GÜTERVERKEHR IN BALLUNGSZENTREN – Strategisches Gesamtkonzept“ im Juli 2013 veröffentlicht wurden.

Innovationen für grüne und effiziente Mobilität – Intelligente Verkehrssysteme (IVS) – im Auftrag des Klima- und Energiefonds

„Die Qualität von Verkehrsdaten und Informationen erhöhen und Verwaltungsprozesse österreichweit zu vereinfachen“ waren die Kernzielsetzungen der IVS-Aktivitäten der SCHIG mbH für den Klima- und Energiefonds im Jahr 2013.

„GIP.GV.ROLLOUT“ nennt sich ein Implementierungsprojekt, das von Ländern und Infrastrukturbetreibern beim Klimafonds eingereicht und zur Förderung empfohlen wurde. Das Projekt wird 2014 starten und die Verwaltung von Verkehrsinfrastrukturdaten in ganz Österreich harmonisieren, effizienter machen und gleichzeitig die Qualität der verfügbaren Grundlagendaten auf einen neuen Standard erhöhen. Realisiert wird dies durch den flächendeckenden Einsatz des „GIP.GV – Maßnahmenassistenten“, eines komplexen EDV-Werkzeuges, mit dem es Behörden und Infrastrukturbetreibern (Länder, Bezirkshauptmannschaften, Gemeinden, EIUs, ASFINAG) möglich sein wird, verkehrliche infrastrukturelle und legistische Tatbestände (z. B. Verordnungen gem. StVO) in einem benutzerfreundlichen, integrierten System zu erfassen bzw. zu bearbeiten.

Die Ergebnisse jeder Änderung oder Ergänzung durch einen derartigen Verwaltungsakt (z. B. im Falle der Änderung von StVO-relevanten Tatbeständen wie Tempolimits oder Fahrverbote sowie infrastrukturellen Änderungen, wie die Neueröffnung einer Straße, eines Kreisverkehres) werden in einer durchgängigen, hierarchischen Datenstruktur, der Graphenintegrationsplattform (GIP), erfasst.

Um auch die Integration von Angebotsdaten zur Generierung attraktiver Endkundenservices im Schienenbereich voranzutreiben, wurde im Spätherbst 2013 eine Ausschreibung eröffnet, in deren Rahmen integrierten Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit gegeben wurde, Projekte im IVS-Bereich einzureichen. Der Schwerpunkt wird hier auf der Schaffung standardisierter technischer Voraussetzungen für die flächendeckende Erfassung von Echtzeitdaten im Schienenverkehr liegen, womit einerseits der Verkehrsauskunft Österreich (VAO) Daten für weitere, attraktive Endkundenservices zur Verfügung gestellt werden können, andererseits das Monitoring von Verkehrsdiensteverträgen mit EVUs im Personen- und Güterverkehr auch im Bereich der Privatbahnen und integrierten Eisenbahnunternehmen vorangetrieben werden kann. Der Call endete im März 2014.

Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum – im Auftrag des Klima- und Energiefonds

Lokale und regionale ÖV-Systeme (Mikro-ÖV-Systeme) sollen vorhandene Defizite in der regionalen Mobilitätsversorgung ausgleichen und kleinräumige, flexible und nutzerInnenorientierte Alternativen bieten. Mikro-ÖV ist darauf ausgerichtet, in peripheren und ländlichen Regionen die Nahmobilität als Ergänzung oder auch – im Sinne eines effizienten Mitteleinsatzes öffentlicher Gelder – als Substitut zum öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr zu verbessern.

Seit dem Jahr 2011 wurden bereits 50 Projekte durch die SCHIG mbH – mit Unterstützung einer wissenschaftlichen Begleitung – beraten, begleitet und abgewickelt. Gute Vorbereitungen, lokale und regionale Verankerung, klare Zielgruppenausrichtung, gute rechtliche Absicherung und die Schaffung von Synergien sind die wesentlichen Voraussetzungen für nachhaltige und erfolgreiche Mikro-ÖV-Lösungen.

Neben der Förderung von Betriebskosten derartiger Mikro-ÖV-Systeme wurden 2013 auch Machbarkeitsstudien für interessierte Gemeinden bzw. Gemeindeverbände ermöglicht. Insgesamt wurden in diesem Jahr zehn Umsetzungsprojekte und sechs Grundlagenstudien mit insgesamt knapp 800.000,– Euro Fördervolumen initiiert.

Leistungen, an denen wir uns gerne messen lassen.

K 4

Infrastruktur-kontrolle

Die SCHIG mbH unterstützt sowohl das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als auch das Bundesministerium für Finanzen bei der Durchsetzung von Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit beim Einsatz öffentlicher Mittel. Zu diesem Zweck führt die SCHIG mbH Kontroll- und Prüfmaßnahmen durch, mit denen sie vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in Vollziehung der gesetzlichen Bestimmungen beauftragt wird.

Dabei orientiert sich die Infrastrukturkontrolle streng an dem Leitbild der SCHIG mbH:

Wir unterstützen das bmvit durch Prüfung, Beratung und Abwicklung bei der Schaffung und Entwicklung einer intelligenten und effizienten Infrastruktur.

Mittelverwendungskontrolle

Bei den Mittelverwendungskontrollen erfolgt die Kontrolltätigkeit der SCHIG mbH begleitend zur Projektabwicklung von Investitionsvorhaben der ÖBB-Infrastruktur AG. Somit ist die zeitnahe und laufende Prüfung der zweckmäßigen, wirtschaftlichen sowie sparsamen und plangemäßen Verwendung der Mittel sichergestellt. Die Mittelverwendungskontrollen, die die SCHIG mbH im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie durchführt, zählen zu den zentralen Aufgaben der Abteilung Infrastrukturkontrolle und Notified Body.

Derzeit werden bei folgenden Investitionsvorhaben Mittelverwendungskontrollen durchgeführt:

→ **Mittelverwendungskontrolle-Infrastrukturentwicklung (Im Zuge der Infrastrukturentwicklung werden strategische Überlegungen vor allem im Hinblick auf Grundsatzentscheidungen und Variantenuntersuchungen getroffen.)**

→ **Mittelverwendungskontrolle-Planung (Nach Abschluss der Infrastrukturentwicklung wird im Zuge der Planung die ausgewählte Variante konkretisiert.)**
- **Linz – Selzthal**
- **Kundl/Radfeld – Staatsgrenze**
- **Wien-Hütteldorf – Wien-Meidling**

→ **Mittelverwendungskontrolle-Bau**
- **Koralmbahn**
- **Semmering-Basistunnel neu**

Begleitende Kontrolle

Im Rahmen der Begleitenden Kontrolle erfolgt eine Prüfung von Großprojekten in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und der ÖBB-Infrastruktur AG in Bezug auf Kosten, Termine und Qualität, um eine wirtschaftliche Umsetzung von Infrastrukturprojekten zu gewährleisten. Diese ist nicht so global wie die Mittelverwendungskontrolle angelegt, sondern erfolgt eher auf Baulos-Ebene. Zur Sicherstellung eines effizienten und transparenten Mitteleinsatzes werden die Projekte laufend überprüft.

Besonderes Augenmerk der Begleitenden Kontrollen gilt dem Aufzeigen potenziell auftretender Risiken, deren Minimierung und, soweit möglich, deren gänzlicher Vermeidung. Durch die Nähe zum Projekt und die Einbindung der Begleitenden Kontrollen in das aktuelle Projektgeschehen können Anregungen und Empfehlungen sowie Verbesserungsvorschläge zeitnah und effektiv eingebracht werden.

Derzeit werden bei folgenden Investitionsvorhaben Begleitende Kontrollen durchgeführt:

- → **Neubaustrecke Wien – St. Pölten**
- → **Hauptbahnhof Wien**
- → **Salzburg Hauptbahnhof**
- → **Eisenbahnachse Brenner / Zulaufstrecke Nord / Abschnitt Kundl / Radfeld – Baumkirchen**

Termin- und Kostenverfolgung

Die Termin- und Kostenverfolgungen haben die gleiche Zielsetzung wie die Mittelverwendungskontrollen und Begleitenden Kontrollen, nämlich die sparsame und wirtschaftliche Verwendung von Mitteln zu kontrollieren, sind in ihrem Umfang aber wesentlich kleiner.

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie führt die SCHIG mbH bei folgenden ausgewählten Projekten eine Prüfung der Einhaltung des sechsjährigen Rahmenplans hinsichtlich Termine und Kosten durch und zeigt allfällige Abweichungen auf:

- → **Lückenschluss St. Pölten – Loosdorf**
- → **Ybbs – Amstetten**
- → **Linz – Summerau**
- → **Werndorf – Spielfeld – Straß**
- → **Graz Hauptbahnhof**
- → **Linz – Wels**
- → **Herzogenburg – St. Pölten Hbf.**
- → **Blumental – Wampersdorf inkl. Terminal Inzersdorf**
- → **Linz Vbf. Gleisdreieck – Linz Hbf.**

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

TEN-Prüfung

Durch Österreich laufen vier Korridore der Transeuropäischen Netze (TEN). Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie nimmt die SCHIG mbH die Abrechnungsprüfung der Förderbeträge der Europäischen Union und eine technische Kontrolle der Vorhaben wahr. Kern der Prüftätigkeit ist eine stichprobenartige Überprüfung der Einhaltung der Förderbedingungen der Europäischen Union anhand der Projektunterlagen sowie eine Überprüfung der tatsächlichen Umsetzung der eingereichten Projekte durch Augenschein vor Ort.

Das Bundeministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bzw. die von ihm betraute SCHIG mbH hat die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG übernommenen vertraglichen Verpflichtungen zu überwachen und die finanzielle Abwicklung der Zuschussverträge zu prüfen. Zu diesem Zweck prüft die SCHIG mbH die Erreichung der vertraglich definierten Zielwerte auf Basis festgelegter Datenlieferungen der ÖBB-Infrastruktur AG. Die SCHIG mbH überwacht auch die Aktualisierung der Unternehmensplanungen der ÖBB-Infrastruktur AG und vergleicht IST- und Planwerte. Über die laufende Information des Bundeministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie hinausgehend, legt die SCHIG mbH jährlich drei Berichte über den Stand der Vertragserfüllung den Vertragsparteien vor und spricht Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Zuschussverträge aus.

Darüber hinaus unterstützt die SCHIG mbH das Bundeministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bei der jährlichen Fortschreibung und Weiterentwicklung der Zuschussverträge.

Zuschussverträge gem. § 42 Bundesbahngesetz

Auf Basis von § 42 Bundesbahngesetz leistet der Bund der ÖBB-Infrastruktur AG einen Zuschuss für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer. Darüber hinaus ist der Bund verpflichtet, einen Zuschuss zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur ebenfalls an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten. Über diese Leistungen werden jedes Jahr Verträge zwischen dem Bundeministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und der ÖBB-Infrastruktur AG abgeschlossen.

Effizienzsteigerungsprogramm

Das Effizienzsteigerungsprogramm wurde entsprechend den Vorgaben aus dem Regierungsprogramm 2007 und 2008 bei der ÖBB-Infrastruktur AG ins Leben gerufen.

Aufgabe der SCHIG mbH ist dabei die laufende Prüfung der von den ÖBB bekanntgegebenen Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die bis dato auf eine Reduktion der Investitionskosten abzielten.

Im Zuschussvertrag zum Rahmenplan 2012–2017 wurde eine Neukonzeption des Effizienzsteigerungsprogramms festgelegt. In diesem Sinn ist die bisherige monetäre Nachweisführung von Kosteneinsparungen durch eine qualitative Nachweisführung bis zum Jahr 2014 zu ersetzen. Ziel ist es, identifizierte Einsparungspotenziale in die Kernprozesse und in das Richtlinien- und Normenwesen der ÖBB-Infrastruktur AG aufzunehmen. Darüber hinaus wird bei der zukünftigen Nachweisführung, neben der Reduktion der Investitionskosten, großes Augenmerk auf die Entwicklung der Instandhaltungskosten gelegt.

Die SCHIG mbH stellt damit eine den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechende Nachweisführung und Bewertung der erzielten Kosteneinsparungen sicher und trägt somit zur effizienten, wirkungsvollen und transparenten Abwicklung des Effizienzsteigerungsprogramms bei.

Prüfung im Rahmen der Infrastrukturentwicklung

Die SCHIG mbH prüft im Rahmen ihrer Tätigkeiten Projekte, die vom Geschäftsbereich Anlagen- und Infrastrukturentwicklung der ÖBB-Infrastruktur AG durchgeführt werden und sich noch in der Entwicklungsphase befinden. Die Wichtigkeit dieser Prüftätigkeit durch die SCHIG mbH erklärt sich vor allem durch die Kostenbeeinflussbarkeit von Projekten in der Entwicklungsphase, die mit zunehmendem Projektfortschritt laufend geringer wird.

Die SCHIG mbH beurteilt die strategischen, betrieblichen, technischen, wirtschaftlichen sowie finanziellen Projektspezifikationen und -maßnahmen. Als weiteres Kriterium für die Beurteilung von Projekten wird die Übereinstimmung von geplanten Maßnahmen mit den strategischen Zielsetzungen (z. B. Zielnetz 2025+) herangezogen. Durch die umfassende Expertise der SCHIG mbH ist eine derartige ganzheitliche Beurteilung von Infrastrukturvorhaben möglich. Diese unabhängige Kontrolltätigkeit dient der Transparenz und Nachvollziehbarkeit geplanter Maßnahmen und Vorhaben. Die Hauptaufgabe der SCHIG mbH besteht demzufolge vor allem in der Sicherstellung einer effizienten Mittelverwendung, wobei insbesondere folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- **Plausibilität von Einzelmaßnahmen inklusive einer damit verbundenen Achsen- oder Netzbetrachtung,**
- **Zweckentsprechende Dimensionierung von Anlagen,**
- **Validität der Wirtschaftlichkeitsberechnung,**
- **Lukrierung von Kostenbeiträgen Dritter sowie**
- **Identifizierung von Projekten, die nicht oder nur bedingt einem übergeordneten öffentlichen Interesse dienen und daher nicht über den Rahmenplan zu finanzieren sind.**

Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG

Die SCHIG mbH unterstützt die vom Bund in den Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG entsandten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie in ihren Vorbereitungen bei der Wahrnehmung ihrer Aufsichtsratstätigkeiten. Dabei bringen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH ihre Prüferfahrung und ihr Fachwissen ein und ermöglichen dadurch eine zielgerichtete und zweckmäßige Prüfung der vorgelegten Geschäftsfälle, die in Zusammenhang mit Zuschüssen gem. § 42 BBG stehen. Diesen Service leistet die SCHIG mbH ebenso für den Infrastruktur-Investitionsausschuss des Aufsichtsrates der ÖBB-Infrastruktur AG.

Die neuen Prüfprojekte

Der gesetzliche Auftrag der SCHIG mbH zur Prüfung von Eisenbahninfrastrukturvorhaben wird durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich stattgefundenen Projektfertigstellungen regelmäßig angepasst.

Mit der letzten Aktualisierungsphase im Oktober 2012 übernahm die SCHIG mbH die Bearbeitung von fünf neuen Projekten.

Mittelverwendungskontrolle Linz – Selzthal
Die Pyhrnbahn zwischen Linz und Selzthal stellt als Teil der Pyhrn-Schober-Achse eine bedeutende Nord-Süd-Verbindung für den internationalen Bahnverkehr dar und wurde mit der zweiten Hochleistungsstrecken-Verordnung vom 9. 12. 1989 zur Hochleistungsstrecke erklärt. Mit einem selektiv zweigleisigen Ausbau der Strecke soll in einer ersten Phase bis in das Jahr 2030 eine Kapazitätssteigerung und die Verkürzung der Fahrzeit Linz – Selzthal auf 75 Minuten erreicht werden.

In der zweiten Phase wird eine weitere Reduktion der Fahrzeit auf 60 Minuten folgen. Hierfür werden von der ÖBB-Infrastruktur AG zahlreiche Maßnahmen durch den Geschäftsbereich Neu- und Ausbau zu setzen sein, die mit ebenfalls umfangreichen Maßnahmen des Geschäftsbereiches Asset Management und Strategische Planung der ÖBB-Infrastruktur AG im Kontext stehen. Der Neubau des Bosrucktunnels wird eine der zentralen Maßnahmen sein.

Im ganzheitlichen Zugang zu ihrem Prüfungsauftrag betrachtet die SCHIG mbH die in naher Zukunft anstehenden Maßnahmen nicht nur im Zusammenspiel von Neu- und Ausbau und Reinvestition, sondern beleuchtet ihren Nutzen auch vor dem Hintergrund noch ferner liegender Ausbauschritte. Im Rahmen der Umsetzung aktueller Maßnahmen setzt die SCHIG mbH einzelne Schwerpunkte zur Kontrolle.

Mittelverwendungskontrolle Staatsgrenze bei Kufstein – Knoten Radfeld
Der Streckenabschnitt Staatsgrenze bei Kufstein bis zum Knoten Radfeld ist Teil der geplanten Eisenbahnachse München – Verona. Der Ausbau der Eisenbahnachse Brenner zu einer leistungsfähigen Verkehrsmagistrale für den internationalen Nord-Süd-Verkehr als Teilstück der transeuropäischen Achse von Berlin nach Palermo ist seit Jahren vorrangiges Ziel sowohl der österreichischen als auch der europäischen Verkehrspolitik.

Die Eisenbahnachse München – Verona besteht aus den drei Teilprojekten: Zulaufstrecke Nord (München – Umfahrung Innsbruck), Brenner-Basistunnel (Innsbruck – Franzensfeste) und Zulaufstrecke Süd (Franzensfeste – Verona).

Der Abschnitt Staatsgrenze bei Kufstein bis zum Knoten Radfeld ist ein Teilstück der Zulaufstrecke Nord und befindet sich – im Gegensatz zum Nachbarabschnitt Kundl/Radfeld – Baumkirchen (Inbetriebnahme 9. 12. 2012) – erst in der Planungsphase. Zur bestehenden Strecke wird eine zweigleisige Hochleistungstrasse mit einer Streckengeschwindigkeit von 230 km/h errichtet. Das Vorhaben gliedert sich in die zwei Teilabschnitte Staatsgrenze bis Schaftenau und Schaftenau bis zum Knoten Radfeld.

Der Teilabschnitt Staatsgrenze – Schaftenau ist Teil eines grenzübergreifenden Planungsraumes, der sich auf deutschem Staatgebiet etwa bis Brannenburg erstrecken wird. Für den deutsch-österreichischen Grenzbereich wird entsprechend einer zwischenstaatlichen Vereinbarung eine gemeinsame Planung von der ÖBB-Infrastruktur AG und der Deutschen Bahn (DB Netz AG) durchgeführt werden. Hierfür laufen derzeit die Vorbereitungen. Die Planungen starten mit einem Trassenauswahlverfahren zur Entwicklung einer genehmigungs- und umsetzungsfähigen Trasse für die Neubaustrecke.

Für den rein österreichischen Teilabschnitt Schaftenau – Knoten Radfeld wurde ein Trassenauswahlverfahren unter Einbindung der Öffentlichkeit durchgeführt und eine weiterzuverfolgende Trasse für die Neubaustrecke gefunden. Diese weist eine Länge von rund 20,5 km und einen Tunnelanteil von knapp 60 % auf. Derzeit laufen Vorbereitungen für strategische Grundeinlösen auf Basis dieser entwickelten Trasse.

Gemäß internationalen Übereinkommen soll ein bedarfs- und termingerecht abgestimmter Ausbau der nördlichen Zulaufstrecke zum Brenner-Basistunnel erfolgen, sodass spätestens mit Fertigstellung des Brenner-Basistunnels (2026) ein leistungsfähiger interoperabler Korridor zwischen München und Verona entsteht.

Aufgrund des Projektstatus (frühe Planungsphase) liegen derzeit noch keine Gesamtkosten vor. Lediglich für den Teilabschnitt Schaftenau – Knoten Radfeld existiert eine Grobkostenschätzung in Höhe von rund EUR 1.459 Mio. netto.

Die SCHIG mbH führt für das Vorhaben „Staatsgrenze bei Kufstein – Knoten Radfeld“ eine Mittelverwendungskontrolle-Planung durch. Sie wird die Planungsschritte begleiten und ihre Kompetenzen zur Erzielung eines optimalen Planungsergebnisses einbringen. Neben den beengten Verhältnissen im Unterinntal und den damit verbundenen hohen Tunnelanteilen stellt vor allem der grenzüberschreitende Abschnitt eine besondere Herausforderung dar. Hier gilt es, die rechtlichen und technischen Grundlagen und Rahmenbedingungen zwischen Österreich und Deutschland sowie zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und der Deutschen Bahn abzustimmen (u. a. Behördenverfahren und Zuständigkeiten, anzuwendende Gesetze, Grenzwerte und Richtlinien, technische und betriebliche Planungsgrundlagen).

Mittelverwendungskontrolle Verbindungsbahn Wien-Hütteldorf – Wien-Meidling
Die Verbindungsbahn wurde im 19. Jahrhundert als Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn errichtet. Nach der Eröffnung des Lainzer Tunnels und der Neubaustrecke Wien – St. Pölten mit Fahrplanwechsel Dezember 2012 wurden Kapazitäten auf dieser Strecke frei, die zukünftig für einen verdichteten Personennahverkehr genutzt werden sollen.

Der Geschäftsbereich Anlagen-/Infrastrukturentwicklung der ÖBB-Infrastruktur AG hat eine städtebauliche Begleituntersuchung in Auftrag gegeben, in der mehrere Planfälle im Hinblick auf ihre Verkehrswirksamkeit untersucht wurden. Der darin identifizierte maßgebliche Planfall 3 mit der größten Verkehrswirksamkeit sieht die Errichtung der drei Verkehrsstationen Hietzinger Hauptstraße, Speising neu und Stranzenbergbrücke vor und wurde im Zuge einer Variantenuntersuchung vertieft geplant. Ein von der ÖBB-Infrastruktur AG beauftragtes Ingenieurbüro erarbeitete die nachfolgend beschriebenen zwei Varianten für den Planfall 3.

Variante 1 sieht einen bestandsnahen Ausbau vor, bei dem die bestehende Gleislage im Wesentlichen erhalten bleibt und die Stationen Hietzinger Hauptstraße und Stranzenbergbrücke in Niveaulage neu errichtet werden. Die bestehende Station Speising bleibt in ihrer Lage erhalten und soll baulich auf den aktuellen Stand der Technik gebracht werden.

Variante 2 wird seitens der ÖBB-Infrastruktur AG, des Bezirkes und der Stadt Wien bevorzugt und stellt die wesentlich teurere Variante dar. Sie sieht die Errichtung der Station Hietzinger Hauptstraße in Hochlage vor, wodurch zwei Eisenbahnkreuzungen entfallen und somit die Durchlässigkeit dieses Stadtteiles wesentlich verbessert würde. Darüber hinaus soll die Station Speising neu in Niveaulage um 150 m in Richtung Bf. Maxing in die Gerade verschoben werden, wodurch eine bessere Verknüpfung mit dem Sekundärnetz (Straßenbahnlinie 60) und ein barrierefreier Zugang ermöglicht werden könnte.

In der Variantenuntersuchung werden drei mögliche Zusatzmodule aufgezeigt (Veitingergasse, Jagdschlossgasse und Versorgungsheimstraße), die weitere niveaufreie Kreuzungen der Gleisanlage vorsehen.

Im Zuge der Mittelverwendungskontrolle-Planung ist die SCHIG mbH in ein sehr frühes und entscheidendes Projektstadium eingebunden. Durch die Variantenentscheidung wird der Großteil der Plankosten vorweggenommen, im Allgemeinen spricht man von ca. 80 %. Daher ist eine unabhängige Prüfung seitens der SCHIG mbH im Sinne einer effizienten Mittelverwendung in dieser Projektphase von maßgeblicher Bedeutung.

Dies erfolgt, indem die Planungsgrundlagen auf ihre Plausibilität hin überprüft und hinterfragt werden. Darüber hinaus wird die Dimensionierung der Verkehrsstationen im Hinblick auf den Stand der Technik und die möglichen Fahrgastzahlen geprüft. Neben dem Identifizieren von Einsparungspotenzialen sollen die Erfahrungen der SCHIG mbH aus anderen Projekten dazu dienen, ungünstige Entwicklungen zu erkennen und frühzeitig Gegensteuerungsmaßnahmen zu entwickeln.

Bereits in der ersten Berichtsperiode wurden seitens der SCHIG mbH wesentliche Einsparungspotenziale im Bereich der Verkehrsstationen aufgezeigt, die bei entsprechender Berücksichtigung zu signifikanten Kosteneinsparungen führen. Da der Mehrwert der bevorzugten teureren Variante 2 aus Sicht der SCHIG mbH im Wesentlichen städtebaulicher Natur ist, wäre er demnach auch in Form von Kostenbeiträgen durch die Stadt Wien zu finanzieren.

Das Projekt befindet sich derzeit noch im Stadium der Infrastrukturentwicklung. Als Ausführungszeitraum sind aktuell die Jahre 2017/18 bis 2019/20 vorgesehen. Die SCHIG mbH wird die weiteren Planungsphasen begleiten und eine effiziente Mittelverwendung sicherstellen.

Termin- und Kostenverfolgung Blumental – Wampersdorf; zweigleisiger Ausbau Pottendorfer Linie inkl. Terminal Wien-Inzersdorf
Das Gesamtprojekt zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie von Wampersdorf bis Blumental inkl. Terminal Wien-Inzersdorf setzt sich aus mehreren Planungs- und Bauprojekten zusammen.

Für den Terminal Wien-Inzersdorf (Ausbauphase 1) im Bereich des Streckenabschnittes von Wien-Blumental bis Münchendorf läuft seit November 2012 die Ausschreibungsplanung für den Erd- und Brückenbau. Mit dem Spatenstich im August 2013 erfolgte der Baubeginn „Brückenbau“. Die erste Ausbaustufe des Güterterminals wird aus aktueller Sicht bereits 2016 fertiggestellt sein.

Für den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes von Wien-Blumental bis Münchendorf liegen seit 2010 die UVP- und EB-Genehmigungen vor. Im Jänner 2014 erfolgte der Investitionsbeschluss des Aufsichtsrates der ÖBB-Infrastruktur AG für den Bau. Die Bautätigkeiten, die nun insgesamt rund vier Jahre in Anspruch nehmen werden, sollen grundsätzlich bei aufrechtem Betrieb stattfinden, wobei jedoch eine einmalige Sperre von zwei Monaten sowie mehrere Wochenendsperren vorgesehen sind. Die Variante einer Totalsperre während der – dann kürzeren – Bauphase wurde verworfen, da ausreichende Ausweichrouten weder in quantitativer noch in qualitativer Hinsicht zur Verfügung stehen.

Der Baubeginn dieses Abschnittes wird im Jahr 2014 erfolgen.

Für den anschließenden zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes von Münchendorf bis Wampersdorf laufen derzeit drei einzelne Planungsprojekte (Münchendorf bis Ebreichsdorf, Ebreichsdorf Bahnhofsumbau sowie Ebreichsdorf bis Wampersdorf). Die Genehmigungen (Umweltverträglichkeitsprüfung und Eisenbahnrechtlicher Bescheid) sind für 2016 vorgesehen.

Die Gesamtprojektkosten BGR belaufen sich auf rd. EUR 860 Mio.

Die SCHIG mbH betrachtet das Gesamtprojekt zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie von Blumental bis Wampersdorf inkl. Terminal Wien-Inzersdorf im Rahmen einer Termin- und Kostenverfolgung.

Termin- und Kostenverfolgung Linz Vbf. Gleisdreieck – Linz Hbf., viergleisiger Ausbau
Der Streckenabschnitt Linz Verschiebebahnhof Gleisdreieck bis Linz Hauptbahnhof ist Bestandteil des viergleisigen Ausbaus der Westbahn von Wien nach Salzburg und liegt im Verlauf des TEN-Korridors Nr. 17 Paris – Straßburg – Stuttgart – Wien – Bratislava. Der rund 1,7 km lange Abschnitt schließt in Richtung Wien an das Ausbauprojekt viergleisiger Ausbau Linz-Kleinmünchen bis Linz Verschiebebahnhof Gleisdreieck, in Richtung Salzburg an den Bestand im Bereich des Hauptbahnhofs Linz an.

Das Projekt sieht eine komplette Erneuerung der Gleisanlagen inklusive aller betrieblich erforderlichen Weichenverbindungen für die Ein- und Ausfahrten in die Bahnsteigbereiche des Ostkopfes des Linzer Hauptbahnhofes vor. Dazu gehören die Erneuerung der Bahntrasse, Brücken, Entwässerungen, eisenbahntechnischen Anlagen und Lärmschutzwände.

Baumaßnahmen:

- → **Erneuerung und Verbreiterung der Bahntrasse**
- → **Erweiterung der Gleisanlage um zwei Gleise**
- → **Adaptierung der östlichen Bahnsteigkanten**
- → **Neubau und Neulage der bestehenden Gleise**
- → **Brückenerneuerungen bei Dinghoferstraße und Friedhofstraße**
- → **Verbreiterung der Unterführungen Dinghoferstraße, Friedhofstraße und Wiener Straße**
- → **Errichtung von Stützmauern**
- → **Herstellung der Entwässerungsanlagen**
- → **Adaptierung der eisenbahntechnischen Anlagen wie Oberleitungsmasten, Oberleitung, Kabeltrassen, Weichenverbindungen, Signalbrücken, Fernmeldeanlagen**
- → **Neuerrichtung von Lärmschutzwänden**
- → **Adaptierung des Fernwärmekollektors im Bereich Wiener Straße**

Die SCHIG mbH betrachtet das Gesamtprojekt Linz Vbf. Gleisdreieck – Linz Hbf., viergleisiger Ausbau, im Rahmen einer Termin- und Kostenverfolgung.

Wissen ermöglicht intelligente Infrastruktur.

K 5

Gutachten

Benannte Stelle SCHIG mbH – Ihr Partner für den grenzenlosen Eisenbahnverkehr

Gemäß § 3 (1) Zi. 4 SCHIG-Gesetz obliegt der SCHIG mbH die „Besorgung aller Geschäfte und Tätigkeiten einer Benannten Stelle“. Der Betrieb einer Benannten Stelle in der SCHIG mbH umfasst dabei alle mit diesem Titel verbundenen operativen Pflichten gutachterlicher Tätigkeit.

Als Bundestochter garantiert die SCHIG mbH Unabhängigkeit gegenüber anderen Firmen oder Wirtschaftsinteressen (Third Party gem. ISO/IEC 17020). Das Unternehmen und sein gesamtes Personal unterliegen strengen Regelungen, die jede Unvereinbarkeit mit den Aufgaben einer Benannten Stelle ausschließen. Damit ist sichergestellt, dass weder die SCHIG mbH noch ihre Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter mit der Entwicklung, Herstellung, Vertrieb, Montage, Beschaffung, Nutzung oder Instandhaltung der inspizierten Gegenstände oder von gleichartigen Konkurrenzprodukten befasst sind oder diese besitzen.

Qualität ist der zentrale Anspruch an die Tätigkeit der Benannten Stelle, die die Zufriedenheit und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Kunden zum Ziel hat. In einem ständigen Verbesserungsprozess wird laufend daran gearbeitet, den Kunden optimale Lösungen zu bieten. Zusätzlich zu der Zertifizierung nach EN/ISO 9001 ist die Benannte Stelle durch das Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend nach ÖVE/ÖNORM EN ISO/IEC 17020 akkreditiert.

Im September 2013 fand das regelmäßige Überwachungsaudit durch das Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend statt. Dabei wurde besonderes Augenmerk auf die 2012 in Kraft getretene Fassung der ÖVE/ÖNORM EN ISO/IEC 17020 gelegt. Die SCHIG mbH erfüllte auch im Rahmen dieser Überwachung die an sie gestellten Anforderungen, wodurch die Akkreditierung weiterhin vollumfänglich gegeben ist.

Die SCHIG mbH als Ingenieurbüro (Beratende Ingenieure) für Eisenbahn-Infrastrukturtechnik

Durch die Kompetenz der Zeichnungsberechtigten der Benannten Stelle ist eine Konzentration von Fachwissen und Erfahrung in der SCHIG mbH gewährleistet. Um diese Expertise optimal nutzen und dem österreichischen Eisenbahnmarkt zur Verfügung stellen zu können, besitzt die SCHIG mbH die gewerberechtliche Berechtigung zur Einrichtung eines Ingenieurbüros (Beratende Ingenieure) für Eisenbahn-Infrastrukturtechnik.

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

→ **regelmäßig wiederkehrende Überprüfungen gemäß § 19a**

→ **Gutachtertätigkeit in Zusammenhang mit eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen gemäß § 31a**

→ **Gutachtertätigkeit in Zusammenhang mit eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigungen gemäß § 32a**

→ **Gutachtertätigkeit in Zusammenhang mit eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungen gemäß § 34b**

→ **Ausübung der Tätigkeiten einer sogenannten §-40-Person**

Die nichtamtlichen Sachverständigen für Seilbahnen

Der Leistungsumfang der SCHIG mbH deckt außerdem Gutachtertätigkeiten als nichtamtliche Sachverständige gemäß den Bestimmungen des Seilbahngesetzes ab. Dies sind Gutachten in Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren für Seilbahntechnik und seilbahnspezifische Elektro- und Sicherungstechnik gemäß § 48 (2) Seilbahngesetz 2003.

Die umfangreichen Planprüfungen und die aktive Teilnahme an Ortsaugenscheinen und Bauverhandlungen durch die Sachverständigen sind Grundlage für die Erteilung der Baugenehmigung durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Im Rahmen der Betriebsbewilligungsverfahren werden durch die Sachverständigen vor Ort umfangreiche Erprobungen zum sicheren Betrieb der jeweiligen Seilbahnanlagen durchgeführt und bewertet, ehe der Behörde die Betriebsfreigabe empfohlen werden kann.

Im Jahr 2013 wurden die nichtamtlichen Sachverständigen als Gutachter in 20 Baugenehmigungs- und acht Betriebsbewilligungsverfahren für neue Seilbahnanlagen sowie in ca. 40 Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren für Umbauten an bestehenden Seilbahnanlagen bestellt.

Einige ausgewählte Beispiele der in diesem Jahr erarbeiteten Gutachten sind:

→ **Neuanlagen:**
- **Verbindungsbahn Wagrain (talüberspannende Pendelbahn, „G-Link“)**
- **Auenfeldjet (Verbindung der Skigebiete Lech – Warth)**
- **Pendelbahn Piz Val Gronda (Erweiterung des Skigebietes Ischgl)**

→ **Umbauten:**
- **Dachsteinsüdwandbahn (neue Kabinen)**
- **Lärchwandschrägaufzug**

Darüber hinaus wurden durch die nichtamtlichen Sachverständigen 17 sicherheitstechnische Begutachtungen für Bergeeinrichtungen bei Seilbahnen vorgenommen.

Kapitel
6

Ansprüche erkennen. Herausforderungen reflektieren.

K6

Die Register

Aufgrund der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes (EisbG idgF) ist die SCHIG mbH mit der Führung des Fahrzeug-Einstellungsregisters (§ 112 EisbG) und des Fahrerlaubnis-Registers (gem. § 156 EisbG) beauftragt. Diese beiden Aufgabengebiete beinhalten die Vergabe der Europäischen Fahrzeugnummern kurz EVN (= European Vehicle Number) sowie die Ausstellung der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer.

Im Rahmen dieser Aufgaben nimmt die SCHIG mbH an den regelmäßigen Arbeitsgruppenmeetings der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) teil, bei denen Vertreter sämtlicher Mitgliedstaaten zusammentreffen. In diesen werden aktuelle Themen besprochen sowie Erfahrungen, Probleme und Sichtweisen ausgetauscht, um gemeinsam ein funktionierendes System zu schaffen.

Fahrzeug-Einstellungsregister

Das nationale Fahrzeug-Einstellungsregister, in dem alle in Österreich zugelassenen Schienenfahrzeuge registriert sind, ist Teil einer europäischen Fahrzeugdatenbank, an die die nationalen Einstellungsregister sämtlicher Mitgliedstaaten angebunden sind. Die Registrierung der zur Eingabe angemeldeten Fahrzeuge erfolgt mittels einer eigenen, von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) zur Verfügung gestellten Registersoftware (standardized National Vehicle Register – kurz sNVR) die seit Ende 2011 an das VVR (Virtual Vehicle Register) angebunden ist. Das VVR wird von der Europäischen Eisenbahnagentur geführt und gewartet und fungiert als Suchmaschine, in der Eisenbahnunternehmen und Behörden die Möglichkeit haben, benutzerspezifisch Fahrzeuge länderübergreifend zu suchen.

Im Jahr 2013 wurden von der SCHIG mbH 208 Anträge bearbeitet, wobei die durchschnittliche Bearbeitungsdauer nach Erhalt der vollständigen Unterlagen in etwa vier Arbeitstage betrug.

Insgesamt wurden seit Anbeginn 9.559 Fahrzeugcodes (828 davon im Jahr 2013) zugewiesen. Derzeit befinden sich im Fahrzeugregister 35.183 aktive Fahrzeuge (nicht enthalten sind außerdienstgestellte Fahrzeuge).

Fahrerlaubnis-Register

Aufgrund gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben müssen ab November 2018 alle Triebfahrzeugführer über eine Fahrberechtigung in Form einer europaweit einheitlichen Karte verfügen. Für Erstausstellungen und grenzüberschreitend tätige Personen wurden kürzere Übergangsfristen gesetzt. Zweck dieser Regelung ist es, die in den nationalen Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten festgelegten unterschiedlichen Standards in Bezug auf Eignung und Qualifikation der Triebfahrzeugführer europaweit zu harmonisieren und gleichzeitig ein hohes Sicherheitsniveau zu wahren.

Seit dem 1. November 2011 ist die SCHIG mbH für die Ausstellung, Erneuerung und Änderung dieser Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer zuständig. Im Geschäftsjahr 2013 erhielt die SCHIG mbH 100 Anträge zur Ausstellung einer Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer.

Forschung, Entwicklung, Infrastruktur: Ein Erfolgsmodell für Österreich.

K7

Forschung & Entwicklung

Das Projekt Eco Tram II

Projektziel von EcoTram ist die Optimierung des Heizungs-, Klima-, und Lüftungssystems der Straßenbahn ULF zur Einsparung von Energie- und Schadstoffemissionen (geschätzte 30.000 t bis 60.000 t CO_2). Ein wesentlicher innovativer Ansatz bei der Problemlösung liegt in der Zusammensetzung und Aufgabenverteilung des Projektteams, bei dem sich Rail Tec Arsenal, SCHIG mbH, Siemens, Technische Universität Wien, Vossloh Kiepe und Wiener Linien auf Initiative der SCHIG mbH zu einem Konsortium zusammengefunden haben. Insgesamt steht ein Projektbudget von ca. EUR 2,1 Mio. zur Verfügung. Die Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) fördert das Projekt aus den Mitteln des Klima- und Energiefonds.

2013 hat das Projektteam den nichtkommerziellen Prototyp der EcoTram, ein umgerüstetes ULF-Fahrzeug der Wiener Linien, fertiggestellt und in den laufenden Passagierbetrieb übergeführt. Umgesetzt wurden dabei nur Maßnahmen, die sich im Projekt sowohl technisch als auch wirtschaftlich als sinnvoll herauskristallisiert hatten. Im darauffolgenden Messbetrieb wurden die Adaptierungen in Bezug auf ihre energetischen Einsparungen untersucht. Die Messphase wurde um einige Monate verlängert, um Betriebsdaten in allen Jahreszeiten zu erhalten.

Rail4See – Entwicklungsstrategien des grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs Schiene in Südosteuropa

Seit Mai 2012 kooperiert die SCHIG mbH im Projekt Rail4See mit wissenschaftlichen Institutionen und Verkehrsunternehmen aus Südosteuropa.

Das Projekt ist mit einem Gesamtbudget von 5 Millionen Euro und aufgrund der Vielzahl der Partner eines der größten strategischen Projekte im „South East Europe Programme“ des Kohäsionsfonds der EU. Die SCHIG mbH nimmt in diesem Projekt als Know-how-Träger in den Bereichen ÖPNV-Integration und Verkehrsdienstverträge / Umsetzung PSO eine zentrale Rolle ein.

Die Arbeiten im Jahr 2013 hatten den Fokus auf vertiefenden Analysen der „multidimensionalen Krise“ des schienengebundenen Fernverkehrs in bzw. nach Südosteuropa. Die von der EU forcierte Deregulierung des schienengebundenen Personenverkehrs in Europa führte in den letzten 20 Jahren zu einer substanziellen Reduktion von grenzüberschreitenden Fernverkehrsverbindungen, auch aufgrund der (aus finanziellen Gründen erforderlichen) Fokussierung der vormals nationalen „Bahnverwaltungen“ auf die jeweiligen nationalen Märkte. Mangelhafte Schieneninfrastruktur und fehlendes Geld für modernes rollendes Material verhindern die Entwicklung attraktiver Angebote in unseren südöstlichen Nachbarstaaten.

Der Fokus der SCHIG mbH liegt inhaltlich auf dem Thema „PSO – Public Service Obligations“, also der Abwicklung von Verkehrsdiensteverträgen. Im Rahmen dessen soll ein gesamthafter Leitfaden zu Einführung, Abschluss und Kontrolle derartiger Verträge entstehen. Dieser dient den anderen Projektpartnern als Hilfestellung, konsolidiert und bereichert jedoch auch die bereits vorhandene österreichische Expertise um neue Erkenntnisse. Best Practices im Bereich Tarifintegration ÖPNV und Fahrgastinformation sind weitere Schwerpunkte der Bearbeitung, welche z. T. gemeinsam mit Kollegen der Schwestergesellschaft Austria-Tech in das Projekt eingebracht werden.

Kapitel
8

8.1
Jahresabschluss
2013

8.2
Bilanzierungs- und
Bewertungsmethoden

8.3
Erläuterungen zur Bilanz

8.4
Erläuterungen zur Gewinn- und
Verlustrechnung

8.5
Sonstige Angaben

8.6
Lagebericht

8.7
Anmerkungen zum Lagebericht

8.8
Bestätigungsvermerk

8.9
Berechnung der Kennzahlen

8.10
Glossar
Impressum

SCHIG mbH Jahresabschluss 2013:

K8

Bilanz zum 31. Dezember 2013

AKTIVA		31.12.2013 EUR	31.12.2013 EUR	VERGLEICHSZAHLEN 31.12.2012 EUR
A.	**ANLAGEVERMÖGEN**			
I.	**Immaterielle Vermögensgegenstände**			
1.	gewerbliche Schutzrechte	138.194,25		103.988,00
2.	geleistete Anzahlungen	0,00		28.500,00
			138.194,25	**132.488,00**
II.	**Sachanlagen**			
1.	Grundstücke u. grundstücksgleiche Rechte einschl. der Bauten auf fremdem Grund	126.401,02		159.235,68
2.	andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	130.880,29		166.005,23
			257.281,31	**325.240,91**
III.	**Finanzanlagen**			
1.	Anteile an verbundenen Unternehmen	3.160.000,00		3.160.000,00
2.	Ausleihungen an verbundene Unternehmen	3.093.750,00		3.281.250,00
			6.253.750,00	**6.441.250,00**
B.	**UMLAUFVERMÖGEN**			
I.	**Vorräte**			
1.	unfertige Erzeugnisse		**39.796,64**	**40.432,64**
II.	**Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände**			
1.	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	771.952,50		633.358,98
2.	Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	5.364.357,11		6.210.632,43
3.	sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	33.433.362,66		69.342.536,06
			39.569.672,27	**76.186.527,47**
III.	**Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten**			
			49.785.407,58	**10.111.051,83**
C.	**RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN**			
1.	Transitorische Posten		**67.282,48**	**82.801,37**
SUMME AKTIVA			**96.111.384,53**	**93.319.792,22**

PASSIVA		31.12.2013 EUR	31.12.2013 EUR	VERGLEICHSZAHLEN 31.12.2012 EUR
A.	**EIGENKAPITAL**			
I.	**Stammkapital**			
1.	Stammkapital		**2.000.000,00**	**2.000.000,00**
II.	**Kapitalrücklagen**			
1.	nicht gebundene		**7.767.655,19**	**7.767.655,19**
III.	**Bilanzverlust** *davon Verlustvortrag -332.883,21 /Vj. -364.467,00*			
			-269.811,33	**-332.883,21**
SUMME EIGENKAPITAL			**9.497.843,86**	**9.434.771,98**
B.	**RÜCKSTELLUNGEN**			
1.	Rückstellungen für Abfertigungen	51.409,66		43.914,08
2.	sonstige Rückstellungen	4.856.490,35		6.785.112,02
			4.907.900,01	**6.829.026,10**
C.	**VERBINDLICHKEITEN**			
1.	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.000.030,11		3.187.500,20
2.	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	77.858.043,12		73.147.003,89
3.	sonstige Verbindlichkeiten *davon aus Steuern 31.050,97 / Vj. 23.646,93 davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 86.126,14 / Vj. 81.078,83*	847.567,43		721.490,05
			81.705.640,66	**77.055.994,14**
SUMME PASSIVA			**96.111.384,53**	**93.319.792,22**
HAFTUNGSVERHÄLTNISSE			**29.514.794,30**	**37.751.465,56**

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Jänner 2013 bis 31. Dezember 2013

		2013 EUR	2013 EUR	VERGLEICHSZAHLEN 2012 EUR
1.	**UMSATZERLÖSE**		**6.415.076,95**	**6.502.099,23**
2.	**SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE**			
a.	Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	2.009,88		485,86
b.	Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	1.160,00		30.941,10
c.	übrige	668.557.457,95		660.738.336,35
			668.560.627,83	**660.769.763,31**
3.	**BETRIEBSLEISTUNG**		**674.975.704,78**	**667.271.862,54**
4.	**AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN**		**-668.680.863,87**	**-660.263.797,27**
5.	**PERSONALAUFWAND**			
a.	Gehälter	-3.611.514,02		-3.676.366,49
b.	Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebl. MV-Kassen	-60.423,13		-64.518,70
c.	Aufwendungen für Altersversorgung	-129.193,11		-128.086,46
d.	Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-915.373,77		-923.595,39
e.	sonstige Sozialaufwendungen	-129.145,91		-127.954,10
f.	interne Verrechnung	0,00		0,00
			-4.845.649,94	**-4.920.521,14**
6.	**ABSCHREIBUNGEN**			
a.	auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen			
aa.	planmäßige Abschreibungenn	-202.873,49		-153.838,15
ab.	abzüglich der Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	0,00		2.136,50
			-202.873,49	**-151.701,65**

		2013 EUR	2013 EUR	VERGLEICHSZAHLEN 2012 EUR
7.	**SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN**			
a.	Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen und Ertrag fallen	-8.650,01		-6.680,53
b.	übrige	-1.237.667,47		-1.929.161,95
			-1.246.317,48	**-1.935.842,48**
8.	**ZWISCHENSUMME AUS Z 1 BIS 7** ***(BETRIEBSERGEBNIS)***		**0,00**	**0,00**
9.	**ERTRÄGE AUS ANDEREN WERTPAPIEREN UND AUSLEIHUNGEN DES FINANZANLAGEVERMÖGENS** *davon aus verbundenen Unternehmen 28.355,11 / Vj. 527.557,11*		**28.355,11**	**527.557,11**
10.	**SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE** *davon aus verbundenen Unternehmen 55.667,89 / Vj. 87.342,96*		**70.263,14**	**115.922,66**
11.	**AUFWENDUNGEN AUS FINANZANLAGEN UND AUS WERTPAPIEREN DES UMLAUFVERMÖGENS**		**0,00**	**-65.347,32**
12.	**ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN** *davon an verbundene Unternehmen 627,24 / Vj. 7.380,79*		**-35.546,37**	**-546.548,66**
13.	**ZWISCHENSUMME AUS Z 9 BIS 12** ***(FINANZERFOLG)***		**63.071,88**	**31.583,79**
14.	**ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT**		**63.071,88**	**31.583,79**
15.	**JAHRESÜBERSCHUSS**		**63.071,88**	**31.583,79**
16.	**VERLUSTVORTRAG**		**-332.883,21**	**-364.467,00**
17.	**BILANZVERLUST**		**-269.811,33**	**-332.883,21**

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

Bei Vermögensgegenständen und Schulden wurde der Grundsatz der Einzelbewertung angewendet. Dem Vorsichtsgrundsatz wurde Rechnung getragen, indem insbesondere nur die am Abschlussstichtag verwirklichten Gewinne ausgewiesen wurden. Alle erkennbaren Risiken und drohenden Verluste, die im Geschäftsjahr 2013 oder in einem der früheren Geschäftsjahre entstanden sind, wurden berücksichtigt.

Aufgrund organisatorischer Änderungen wird die Benannte Stelle seit 1. 7. 2012 unter Notified Body geführt.

Anlagevermögen

Immaterielles Anlagevermögen
Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet, vermindert um planmäßige Abschreibungen entsprechend der Nutzungsdauer. Die planmäßigen Abschreibungen werden linear vorgenommen.

Als Nutzungsdauer wird ein Zeitraum von drei bis fünf Jahren zugrunde gelegt. Außerplanmäßige Abschreibungen wurden nicht vorgenommen.

Sachanlagevermögen
Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich der bisher aufgelaufenen und im Berichtsjahr 2013 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**

Geringwertige Vermögensgegenstände bis zu einem Einzelanschaffungswert von EUR 400 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 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 ist nach finanzmathematischen Grundsätzen auf Basis eines Rechnungszinssatzes von 2,5 % (Vj.: 2,5 %) und eines Pensionseintrittsalters von 65 Jahren bei Frauen und Männern ermittelt (gesetzliches Pensionsalter wird verwendet).

Sonstige Rückstellungen
Die Rückstellungen wurden unter Bedachtnahme auf den Vorsichtsgrundsatz in der Höhe des voraussichtlichen Anfalles gebildet. Rückstellungen aus Vorjahren werden grundsätzlich, soweit sie nicht verwendet werden und der Grund für ihre Bildung weggefallen ist, über sonstige betriebliche Erträge aufgelöst.

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

Änderungen von Bewertungsmethoden
Änderungen von Bewertungsmethoden wurden nicht vorgenommen.

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

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

Immaterielle Vermögensgegenstände
Als immaterielle Vermögensgegenstände werden Software bzw. die Homepage der Gesellschaft ausgewiesen. Im Bereich der immateriellen Vermögensgegenstände wurden planmäßige Abschreibungen in Höhe von EUR 82.036,66 (Vorjahr EUR 33.655,54) vorgenommen.

Sachanlagen
Im Bereich des Sachanlagevermögens wurden nutzungsbedingte Abschreibungen in Höhe von EUR 120.836,83 (Vorjahr EUR 120.182,61) vorgenommen.

ANLAGENSPIEGEL		01.01.2013 EUR	ZUGÄNGE UMBUCHUNGEN EUR	ABGÄNGE EUR	31.12.2013 EUR	KUMULIERTE AFA ZUSCHREIBUNGEN EUR	31.12.2013 EUR	31.12.2012 EUR	AFA LAUFEND EUR
		Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					Buchwerte		
A.	**ANLAGEVERMÖGEN**								
I.	**Immaterielle Vermögensgegenstände**								
1.	gewerbliche Schutzrechte	337.839,10	31.791,25	21.411,40	432.670,61	294.476,36	138.194,25	103.988,00	82.036,66
			84.451,66			0,00			
2.	geleistete Anzahlungen	28.500,00	56.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	28.500,00	0,00
			-84.500,00			0,00			
		366.339,10	**87.742,91**	**21.411,40**	**432.670,61**	**294.476,36**	**138.194,25**	**132.488,00**	**82.036,66**
II.	**Sachanlagen**								
1.	Grundstücke u. grundstücksgleiche Rechte einschl. der Bauten auf fremdem Grund	328.346,86	0,00	0,00	328.346,86	201.945,84	126.401,02	159.235,68	32.834,66
2.	andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	708.063,53	58.039,49	88.740,41	677.410,95	546.530,66	130.880,29	166.005,23	88.002,17
			48,34			0,00			
		1.036.410,39	**58.087,83**	**88.740,41**	**1.005.757,81**	**748.476,50**	**257.281,31**	**325.240,91**	**120.836,83**
III.	**Finanzanlagen**								
1.	Anteile an verbundenen Unternehmen	14.060.925,12	0,00	0,00	14.060.925,12	10.900.925,12	3.160.000,00	3.160.000,00	0,00
2.	Ausleihungen an verbundene Unternehmen	3.281.250,00	0,00	187.500,00	3.093.750,00	0,00	3.093.750,00	3.281.250,00	0,00
		17.342.175,12	**0,00**	**187.500,00**	**17.154.675,12**	**10.900.925,12**	**6.253.750,00**	**6.441.250,00**	**0,00**
SUMME		**18.744.924,61**	**145.830,74**	**297.651,81**	**18.593.103,54**	**11.943.877,98**	**6.649.225,56**	**6.898.978,91**	**202.873,49**

Finanzanlagen
Die Anteile an verbundene Unternehmen setzen sich wie folgt zusammen:

→ **Rail Test & Research GmbH – Beteiligungsbuchwert EUR 3.035.000,00 (Vorjahr EUR 3.035.000,00)**

→ **RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH – Beteiligungsbuchwert EUR 125.000,00 (Vorjahr EUR 125.000,00)**

Umlaufvermögen

Vorräte
Unfertige Erzeugnisse
Der Bestand an unfertigen Erzeugnissen beträgt EUR 39.796,64 (Vorjahr EUR 40.432,64) und betrifft Kartenrohlinge für die Ausstellung von Fahrerlaubnissen für Triebfahrzeugführer.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände
Die Fristigkeit der Forderungen stellt sich folgendermaßen dar:

	Summe		davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	
	31.12.2013 EUR	**31.12.2012 EUR**	**31.12.2013 EUR**	**31.12.2012 EUR**
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	771.952,50	633.358,98	0,00	0,00
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	5.364.357,11	6.210.632,43	0,00	0,00
sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	33.433.362,66	69.342.536,06	0,00	0,00
SUMME	**39.569.672,27**	**76.186.527,47**	**0,00**	**0,00**

Sonstige Forderungen
Die sonstigen Forderungen betreffen im Wesentlichen Forderungen gegenüber dem Bund aus Zuschussgewährung für die Abwicklung der Verkehrsdiensteverträge sowie Forderungen gegenüber Abgabenbehörden.

In den sonstigen Forderungen sind Erträge in Höhe von EUR 26.116.659,59 (Vorjahr EUR 56.237.077,59) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden. Darin sind die Forderungen gegenüber dem bmvit für gemeinwirtschaftliche Leistungen in Höhe von EUR 26.115.365,08 (Vorjahr EUR 49.880.757,22) enthalten.

Aktive Rechnungsabgrenzung

Transitorische Posten
Die transitorischen Posten werden mit EUR 67.282,48 (Vorjahr EUR 82.801,37) 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.

Nicht gebundene Kapitalrücklagen
Die Kapitalrücklage beträgt zum 31. 12. 2013 EUR 7.767.655,19 (Vorjahr EUR 7.767.655,19) und wurde von der Republik Österreich bereits bei Gründung der Gesellschaft eingebracht.

Bilanzverlust
Der Bilanzverlust für das Jahr 2013 beläuft sich auf EUR -269.811,33 (Vorjahr EUR -332.883,21). In diesem Betrag ist ein Verlustvortrag aus dem Jahr 2012 in Höhe von EUR -332.883,21 enthalten.

Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen
In den sonstigen Rückstellungen sind u. a. die Rückstellungen für noch nicht konsumierte Urlaube iHv EUR 155.329,65 (Vorjahr EUR 139.242,44), für Zeitguthaben iHv EUR 32.109,05 (Vorjahr EUR 43.126,60), für ausstehende Eingangsrechnungen iHv EUR 43.033,00 (Vorjahr EUR 22.800,00), für Prämien für Mitarbeiter iHv EUR 441.185,00 (Vorjahr EUR 456.300,00), für drohende Verluste aus Zinsswap-Geschäft iHv EUR 4.124.000,00 (Vorjahr EUR 6.081.000,00), für die Behindertenausgleichstaxe iHv EUR 5.712,00 (Vorjahr EUR 5.568,00) und für Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten iHv EUR 61.121,65 (Vorjahr EUR 37.075,00) enthalten.

Verbindlichkeiten

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

			Restlaufzeit		
		SUMME EUR	BIS 1 JAHR EUR	ZW. 1 UND 5 JAHREN EUR	ÜBER 5 JAHRE EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	**2013**	3.000.030,11	187.530,11	750.000,00	2.062.500,00
	2012	3.187.500,20	187.500,00	750.000,20	2.250.000,00
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**2013**	77.858.043,12	77.858.043,12	0,00	0,00
	2012	73.147.003,89	73.147.003,89	0,00	0,00
sonstige Verbindlichkeiten	**2013**	847.567,43	847.567,43	0,00	0,00
	2012	721.490,05	721.490,05	0,00	0,00
SUMME	**2013**	**81.705.640,66**	**78.893.140,66**	**750.000,00**	**2.062.500,00**
SUMME	**2012**	**77.055.994,14**	**74.055.993,94**	**750.000,20**	**2.250.000,00**

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten
Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -187.470,09 auf EUR 3.000.030,11. Zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen für den Klima-Wind-Kanal der Rail Test & Research GmbH (100%ige Tochter der Gesellschaft) wurde im Jahr 2009 ein Darlehen iHv EUR 3.750.000,00 aufgenommen. Zum Bilanzstichtag haftet das Darlehen mit einem Betrag iHv EUR 3.000.000,00 (Vorjahr EUR 3.187.500,00) aus. Als Sicherstellung wurde eine Bürge- und Zahlerhaftung der Republik Österreich bestellt.

Sonstige Verbindlichkeiten
Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

			Restlaufzeit		
		SUMME EUR	BIS 1 JAHR EUR	ZW. 1 UND 5 JAHREN EUR	ÜBER 5 JAHRE EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Abgabenbehörden	**2013**	31.050,97	31.050,97	0,00	0,00
	2012	23.646,93	23.646,93	0,00	0,00
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungsträgern	**2013**	86.126,14	86.126,14	0,00	0,00
	2012	81.078,83	81.078,83	0,00	0,00
sonstige Verbindlichkeiten	**2013**	730.390,32	730.390,32	0,00	0,00
	2012	616.764,29	616.764,29	0,00	0,00
SUMME	**2013**	**847.567,43**	**847.567,43**	**0,00**	**0,00**
SUMME	**2012**	**721.490,05**	**721.490,05**	**0,00**	**0,00**

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Aufwendungen in Höhe von EUR 212.074,27 (Vorjahr EUR 157.274,51) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um die Abgrenzung von Aufwendungen.

Sonstige Angaben zur Bilanz

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

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

GARANTIEERKLÄRUNGEN FÜR		HAFTUNGSHÖHE EUR	HAFTUNGSENDE
Rail Test & Research GmbH	**2013**	1.676.422,26	30.06.2014
	2012	2.515.549,85	
	2013	6.187.500,00	01.07.2018
	2012	7.562.500,00	
	2013	19.999.955,58	30.12.2029
	2012	19.999.986,19	
	2013	150.000,00	01.07.2016
	2012	250.000,00	
RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH	**2013**	897.416,46	31.03.2036
	2012	937.749,82	
	2013	603.500,00	30.06.2037
	2012	639.000,00	

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 279.244,80 (Vorjahr EUR 267.475,92) und in den nächsten fünf Jahren insgesamt auf EUR 1.386.056,52 (Vorjahr EUR 1.337.379,60). Diese betreffen im Wesentlichen Mietverpflichtungen für das Bürogebäude.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse betragen EUR 6.415.076,95 (Vorjahr EUR 6.502.099,23).

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

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen EUR 668.560.627,83 (Vorjahr EUR 660.769.763,31) und gliedern sich wie folgt:

	2013 EUR	2012 EUR
Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen	2.009,88	485,86
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	1.160,00	30.941,10
Übrige sonstige betriebliche Erträge	180.343,15	1.000.716,53
Zuschuss bmvit für gemeinwirtschaftliche Leistungen	668.377.114,80	659.737.619,82
SUMME	**668.560.627,83**	**660.769.763,31**

Die übrigen sonstigen betrieblichen Erträge betreffen im Wesentlichen die Management-Fees der Tochtergesellschaften.

Im Vorjahr wurden zudem Erlöse aus Vermietung und Verpachtung ausgewiesen, die im Zusammenhang mit der im Geschäftsjahr 2012 verkauften Tochtergesellschaft Güterterminal Werndorf Projekt GmbH standen.

Aufwendungen für bezogene Leistungen

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen veränderten sich von EUR 660.263.797,27 um EUR 8.417.066,60 auf EUR 668.680.863,87.

	2013 EUR	2012 EUR
Bezogene gemeinwirtschaftliche Leistungen VDV	668.377.114,80	659.744.010,73
Bezogene Leistungen IKN	168.287,80	350.641,81
Bezogene Leistungen FVK	96.559,60	48.868,70
Bezogene Leistungen KLI.EN	36.524,27	116.023,03
Bezogene Leistungen ATF	1.638,20	2.187,60
Kartenrohlinge FE/EIS	739,20	2.065,40
SUMME	**668.680.863,87**	**660.263.797,27**

Personalaufwand

Der Personalaufwand hat sich gegenüber dem Vorjahr von EUR 4.920.521,14 um EUR -74.871,20 auf EUR 4.845.649,94 verändert.

Die Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen in Höhe von EUR 60.423,13 (Vorjahr EUR 64.518,70) bestehen aus Aufwendungen für Abfertigungen in Höhe von EUR 7.495,58 (Vorjahr EUR 11.206,80) sowie aus Beitragsleistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen in Höhe von EUR 52.927,55 (Vorjahr EUR 53.311,90).

Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Planmäßige Abschreibungen
Die planmäßigen Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr EUR 202.873,49 (Vorjahr EUR 153.838,15) und veränderten sich damit gegenüber dem Vorjahr um EUR 49.035,34.

	2013 EUR	2012 EUR
Immaterielle Vermögensgegenstände	82.036,66	33.655,54
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	120.836,83	120.182,61
SUMME	**202.873,49**	**153.838,15**

Den planmäßigen Abschreibungen standen in Vorjahren die Erträge aus der planmäßigen Auflösung von Kostenbeiträgen iHv EUR 0,00 (Vorjahr EUR 2.136,50) gegenüber.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen und vom Ertrag fallen
Die nicht ertragsabhängigen Steuern beliefen sich im Geschäftsjahr auf EUR 8.650,01 (Vorjahr EUR 6.680,53).

Übrige betriebliche Aufwendungen
Die übrigen betrieblichen Aufwendungen betragen EUR 1.237.667,47 und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -691.494,48.

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

	2013 EUR	2012 EUR
Instandhaltungen und Wartungen	148.008,74	114.663,07
Reinigung durch Dritte	35.052,65	34.524,33
Versicherungen	63.395,32	61.861,82
Transporte durch Dritte	571,40	760,00
Reise- und Fahrtspesen	49.446,21	53.632,72
Post- und Telefongebühren	25.964,72	32.956,32
Miet- und Pachtaufwand, Leasing u. Lizenzgebühren	280.812,09	1.042.854,68
Energieverbrauch, Betriebskosten	75.051,51	75.977,04
Kfz-Kosten PKW	7.595,94	9.317,73
Beigestelltes Personal	7.409,50	8.624,00
Aufsichtsratsvergütungen	28.500,00	33.000,00
Büromaterial	21.562,21	23.071,93
Fachliteratur und Zeitschriften	27.893,69	28.030,41
Werbung und Repräsentation	42.221,35	62.260,25
Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwand	252.731,32	210.382,09
Personalrekrutierung	14.037,92	12.558,94
Aus- und Fortbildung	96.508,79	99.108,62
Mitgliedsbeiträge	13.667,04	13.723,08
Spesen des Geldverkehrs	1.689,02	1.230,98
Verluste aus Anlagenabgängen	3.220,48	664,17
Sonstige betriebliche Aufwendungen	43.223,89	10.470,73
Skontoerträge auf übrige betriebliche Aufwendungen	-896,32	-510,96
SUMME	**1.237.667,47**	**1.929.161,95**

Die auf das Geschäftsjahr entfallenden Aufwendungen für den Abschlussprüfer betragen für die Prüfung des Jahresabschlusses EUR 7.481,65 (Vorjahr EUR 6.895,00) und für sonstige Leistungen EUR 59.460,00 (Vorjahr EUR 154.869,00).

Finanzielles Ergebnis

Das finanzielle Ergebnis schlägt sich im Geschäftsjahr mit EUR 63.071,88 (Vorjahr EUR 31.583,79) nieder. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Veränderung von EUR 31.488,09.

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

Zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (als Fixzinszahler) 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. 2013 einen negativen beizulegenden Zeitwert von EUR 4.123.914,78 (Vorjahr: 6.081.050,69) ergeben.

Im Jahresabschluss 2013 wird das Finanzderivat wie im Vorjahr nicht als Bewertungseinheit mit dem Fremdfinanzierungsgeschäft qualifiziert, daher ist eine bilanzielle Berücksichtigung des negativen beizulegenden Zeitwertes in Form einer Drohverlustrückstellung in Höhe von EUR 4.124.000,00 (Vorjahr: 6.081.000,00) erforderlich.

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

Bilanzverlust

Der Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2013 beträgt EUR 63.071,88 und veränderte sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 31.488,09 (Vorjahresergebnis EUR 31.583,79). Unter Berücksichtigung des Verlustvortrages aus dem Geschäftsjahr 2012 errechnet sich ein Bilanzverlust von EUR -269.811,33.

Sonstige Angaben

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer betrug 59 (Vorjahr: 60), davon 59 Angestellte (Vorjahr: 60) 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	7.495,58	0,00	0,00	7.495,58
Betriebliche Mitarbeitervorsorge	52.927,55	2.044,20	5.166,20	45.717,15
Aufwendungen für Pensionen (Pensionskassenbeiträge)	112.168,11	11.787,50	9.332,86	91.047,75
Summe	**172.591,24**	**13.831,70**	**14.499,06**	**144.260,48**

Die Geschäftsführung setzt sich aus folgenden Personen zusammen:

DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Die Vergütung des Geschäftsführers belief sich im Geschäftsjahr 2013 auf insgesamt EUR 145.560,76 (für das Vorjahr unterbleibt die Angabe mit Hinweis auf § 241 Abs. 4 UGB aufgrund des Inkrafttretens des Public Corporate Governance Kodex mit Oktober 2012).

Der Aufsichtsrat setzte sich im Geschäftsjahr 2013 aus folgenden Personen zusammen:

Generalsekretär Sektionschef DI Herbert Kasser
(Vorsitzender bis 12. November 2013)

Mag. Roland Schuster, MBA
(Vorsitzender seit 12. Dezember 2013)

Sektionschefin Mag. Ursula Zechner
(Stellvertreterin des Vorsitzenden)

Direktor Mag. Walter Andrle

Mag. Bernhard Bauer

DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill
(Mitglied seit 12. November 2013)

DI Georg Parrer

Patrycja Feichter

Peter Calließ

Mag. Martina Lew-Schlapschy

An die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden im Berichtsjahr keine Vorschüsse oder Kredite gewährt. Im Geschäftsjahr sind Bezüge von Aufsichtsratsmitgliedern in Höhe von EUR 28.500,00 (Vorjahr EUR 33.000,00) entstanden.

Verbundene Unternehmen

Rail Test & Research GmbH, Wien
Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR 978.844,56 (Vorjahr EUR -573.991,11); Jahresüberschuss 2013 EUR 1.552.835,67 (Vorjahr Jahresfehlbetrag EUR -2.161.338,43)

RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH, Regensburg
Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR 44.340,70 (Vorjahr EUR 39.187,77); Jahresüberschuss 2013 EUR 5.152,93 (Vorjahr Jahresüberschuss EUR 1.381,92)

Angaben über Beziehungen des Unternehmens zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Die Aufgaben der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH sind insbesondere in § 3 Abs. 1 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geregelt, wobei der dort definierte Umfang der Tätigkeiten durch die Übertragung weiterer Aufgaben durch den Vertreter des Eigentümer Republik Österreich, die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit), erweitert werden kann, was in der Vergangenheit auch geschehen ist. Somit besteht ein überwiegender Teil der Leistungsbeziehungen der Gesellschaft mit dem bmvit. Dafür erhält die Gesellschaft einen leistungsgerechten Aufwandsersatz, entweder aufgrund konkreter Leistungsvereinbarungen mit dem bmvit (wie z. B. über die Abwicklung von Förderprogrammen, die Wahrnehmung der Aufgabe einer Zuweisungsstelle gemäß dem 6. Teil des Eisenbahngesetzes 1957 oder die Verwaltung von Registern wie dem Fahrzeugeinstellungsregister und dem Fahrerlaubnis-Register) oder als Basisfinanzierung aufgrund der gesetzlichen Kostentragungspflicht des Bundes gemäß § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz. Die Umsatzerlöse daraus beliefen sich im Geschäftsjahr 2013 auf EUR 5.135.742,61 (Vorjahr: EUR 5.386.136,31).

Mit den Tochtergesellschaften Rail Test & Research GmbH (RTR) 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 2013 auf in Summe EUR 111.971,84 (Vorjahr EUR 156.535,05, da die Tochtergesellschaft Güterterminal Werndorf Projekt GmbH noch im Eigentum der Gesellschaft stand). 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 RTR Haftungen für bestehende Finanzierungen übernommen, wofür der RTR ein marktübliches Haftungsentgelt verrechnet wird.

Die Republik Österreich stellte der Gesellschaft aufgrund einer zur Aufnahme eines Darlehens gewährten Bundeshaftung im Geschäftsjahr 2013 ein Haftungsentgelt von EUR 6.201,68 (Vorjahr EUR 6.586,96) in Rechnung.

Wien, am 7. 4. 2014

DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Lagebericht

Lagebericht gem. §§ 243 und 267 UGB
der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH für das Geschäftsjahr 2013.

Struktur der SCHIG mbH und Angaben über Beteiligungen

Die SCHIG mbH besteht als Gesellschaft seit 17 Jahren und wurde im November 1996 als Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH gegründet. Im Zuge der ÖBB-Reform 2005 ist der Finanzierungsbereich der SCHIG mbH zu den ÖBB transferiert worden. Die SCHIG mbH wurde gem. § 2 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz idgF per 1. Jänner 2005 als „Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH“ neu gegründet (Abspaltung zur Neugründung).

Aufgrund des Fachwissens der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie durch die kontinuierliche Erweiterung ihrer Expertise hat sich die SCHIG mbH seit ihrer Neupositionierung im Sinne des gesetzlichen Auftrages zu einem Spezialisten für Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Liberalisierung und der Mittelverwendungskontrolle im Eisenbahnwesen entwickelt. Dieses Know-How wird sowohl dem Bund (bmvit und BMF) als auch Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen zur Verfügung gestellt.

Dienstleistungen im Zusammenhang mit Mittelverwendungskontrolle und im Rahmen der Projektabwicklung
Die SCHIG mbH unterstützt den Eigentümer, die Republik Österreich (bmvit und BMF), bei der Durchsetzung von Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit beim Einsatz öffentlicher Mittel. Die Beauftragung der entsprechenden Prüftätigkeiten erfolgt im Rahmen des gesetzlichen Auftrages und/oder durch eine weitere direkte Beauftragung durch das bmvit.

Die Tätigkeiten umfassen folgende Bereiche:

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

Weiters ist die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle für die Anschlussbahn- und Terminalförderungen (ATF) sowie für den Klima- und Energiefonds für Klimaschutzmaßnahmen (KLI.EN) tätig.

Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Liberalisierung des Eisenbahnwesens
Im Rahmen der Liberalisierung des Eisenbahnwesens ist sowohl von europäischer als auch nationalstaatlicher gesetzlicher Seite eine unabhängige Stelle gefordert. Derzeit werden folgende Aufgaben und Tätigkeiten für die Liberalisierung und Öffnung des österreichischen Eisenbahnwesens von der SCHIG mbH übernommen:

- → **Mitwirkung bei der Umsetzung der Harmonisierung des europäischen Schienenverkehrs durch den Betrieb einer Benannten Stelle;**
- → **Durchführung der Fahrzeugcodevergabe;**
- → **Führung des Fahrzeug-Einstellungsregisters;**
- → **Tätigkeit als Trassenzuweisungsstelle für Privatbahnen;**
- → **Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr;**
- → **Führung des Fahrerlaubnisregisters und Ausstellung der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer.**

Die SCHIG mbH führt zwei Tochtergesellschaften zur Umsetzung von PPP-Projekten
Die Rail Test & Research GmbH (RTR) besitzt mit dem Klima-Wind-Kanal in Wien die weltweit einzige derartige Anlage für Schienenfahrzeuge, in der Tests an Schienenfahrzeugen unter extremen klimatischen und aerodynamischen Bedingungen durchgeführt werden können. Als Private Partner fungiert die Betreibergesellschaft Rail Tec Arsenal Fahrzeugversuchsanlage GmbH.

Die RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (Rollende Landstraße – RoLa) hat mit dem RoLa-Standort Regensburg das erste grenzüberschreitende PPP-Projekt dieser Art für die SCHIG mbH realisiert. Infrastrukturbetreiber des RoLa-Terminals ist die Bayernhafen GmbH. Der operative Betrieb der bestehenden RoLa-Verbindung Trento – Regensburg wird durch eine Kooperation von Interbrennero, der Trenitalia, dem Unternehmen Trasposervizi und dem privaten deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH gewährleistet.

Mit Vertrag vom 12. Dezember 2012 hat die SCHIG mbH ihre 100-Prozent-Beteiligung an der Güterterminal Werndorf Projekt GmbH (GWP) an die ÖBB-Infrastruktur AG veräußert.

Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage

Gesamtwirtschaftliches Umfeld, Marktumfeld und Trends
Nachdem das erste Halbjahr 2013 noch im Zeichen der Stagnation der Wirtschaftsleistung gestanden ist, zeigten sich im zweiten Halbjahr bereits Signale einer schrittweisen Erholung der Konjunktur.

In ihrer gesamtwirtschaftlichen Prognose für Österreich 2013 bis 2015 vom Dezember 2013[1] hat die Oesterreichische Nationalbank (OeNB) die Wachstumsaussichten für 2013 gegenüber 2012 weiter nach unten revidiert. Demnach wurde ein Wachstum des realen BIP iHv lediglich 0,4 % erwartet, gegenüber einem bereits nur moderaten Wachstum von 0,7 % im Jahr 2012.

Für 2014 hat die OeNB ihre Wachstumsprognose bereits deutlich hinaufgesetzt. Hier wird nunmehr ein Wachstum des realen BIP von 1,6 % erwartet. Als Einflussfaktoren werden die Erholung der Weltwirtschaft und ein Anstieg der inländischen Nachfrage, also eine Steigerung des privaten Konsums, genannt. Dieser Trend soll sich im Folgejahr fortsetzen, die OeNB erwartet für 2015 einen weiteren Anstieg des Wachstums in Österreich auf 1,9 %. Nach einem Rückgang der Wirtschaftsleistung im Jahr 2013 wird auch für den Euroraum für die Jahre 2014 und 2015 wieder positives Wachstum erwartet.

Die schwache Investitionskonjunktur der vergangenen Jahre sollte nach Ansicht der OeNB zu einem Ende kommen; aufgrund verbesserter Finanzierungsbedingungen und einem bereits spürbaren Bedarf nach Ersatzinvestitionen wird ein baldiges Anspringen der Investitionskonjunktur erwartet. Die Dynamik der Tiefbauinvestitionen bleibt jedoch lt. OeNB aufgrund geringer Aufträge der öffentlichen Hand weiterhin verhalten. Hier sind immer noch die Auswirkungen öffentlicher Konsolidierungsmaßnahmen und Sparprogramme spürbar.

Am 21. November 2012 wurde vom Europäischen Parlament und vom Rat die Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums erlassen. Die neue Richtlinie, mit der die drei Richtlinien 91/440/EWG, 95/18/EG und 2001/14/EG des sogenannten ersten Eisenbahnpakets überarbeitet wurden, beinhaltet von den Mitgliedstaaten bis Jahresmitte 2015 umzusetzende Regelungen hinsichtlich

- **der Organisation der Eisenbahnunternehmen,**
- **der Erteilung, Verlängerung oder Änderung von Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen, und**
- **Grundsätzen und Verfahren für die Festlegung und Erhebung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr und die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn.**

[1] Gesamtwirtschaftliche Prognose der OeNB für Österreich 2013 bis 2015 (Dezember 2013): http://www.oenb.at/dms/oenb/Geldpolitik/Downloads/Konjunktur/Prognose-f-r--sterreich/Gesamtwirtschaftliche-Prognose/sh_prognose_2013_dezember_mon_tcm14-259320.pdf, abgerufen am 28. Februar 2014

Bei der Umsetzung einiger in der Richtlinie 2012/34/EU enthaltener Detailbestimmungen ist auch die derzeitige Tätigkeit der SCHIG mbH in den Bereichen der Zuweisungsstelle, der Infrastrukturfinanzierungskontrolle und der Verkehrsfinanzierungskontrolle betroffen, wie z. B.:

- **Die Funktionen der Zuweisung von Fahrwegkapazitäten und die Festlegung und Einhebung von Wegeentgelten müssen durch Stellen ausgeführt werden, die selbst keine Eisenbahnverkehrsunternehmen sind.**
- **Für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur sollen die Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer politischen Zielsetzungen eine mehrjährige Strategie erarbeiten. Auf Basis dieser Strategie haben die Infrastrukturbetreiber Planungen für den Betrieb und den Ausbau der Schieneninfrastruktur und den sich daraus ergebenden Finanzierungsbedarf festzulegen. Die diesbezüglichen Entwürfe der Geschäftspläne der Infrastrukturbetreiber sind offenzulegen, und potenziellen Nutzern der Schieneninfrastruktur ist vor Beschlussfassung Gelegenheit zur Stellungnahme einzuräumen.**
- **Nicht-Eisenbahnverkehrsunternehmen (wie z. B. Auftraggeber für öffentliche Dienstleistungsaufträge im Schienenpersonenverkehr) erhalten die Möglichkeit der Trassenbestellung bei Infrastrukturbetreibern. Weiters erfolgt die Einräumung des diskriminierungsfreien Zugangs zu weiteren Infrastruktureinrichtungen wie Terminals und Wartungsanlagen.**
- **Wahrung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemeinwirtschaftlicher Dienstleistungsaufträge im Zusammenhang mit dem Netzzugang weiterer Eisenbahnverkehrsunternehmen.**

Es kann davon ausgegangen werden, dass im Zuge der Umsetzung der Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU auf die diesbezüglichen in der SCHIG mbH vorhandenen Erfahrungen und Expertisen vermehrt zugegriffen wird und dadurch die Geschäftsentwicklung der SCHIG mbH positiv beeinflusst wird.

Umsatzentwicklung
Die Umsatzerlöse der SCHIG mbH beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 6,4 Mio. (Vj. rd. EUR 6,5 Mio.), je MitarbeiterIn bedeutet das bei einem durchschnittlichen Personalstand von 59 (Vj. 60) einen Betrag von rd. TEUR 109 (Vj. rd. TEUR 108). Dies entspricht einem leichten Rückgang der Umsatzerlöse um rd. TEUR -87 oder rd. -1,3 % gegenüber dem GJ 2012. Der überwiegende Umsatzanteil resultiert aus der Kostentragungspflicht des Bundes laut § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz.

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

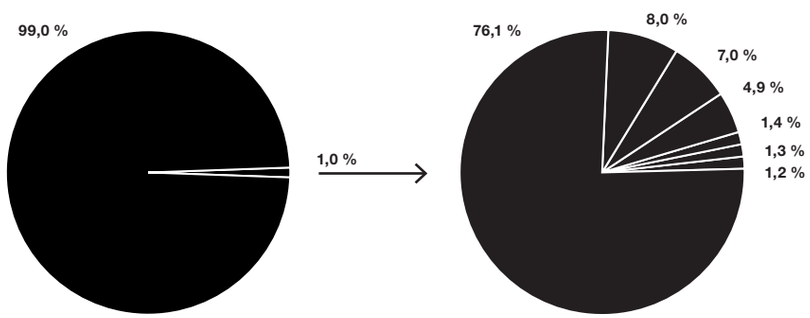
In Summe betrug der damit für den Zeitraum von 1. Jänner 2013 bis 31. Dezember 2013 erfolgte Bestellumfang der SCHIG mbH ca. 77 Mio. Zug-Kilometer. Dabei handelt es sich um Schienenpersonenverkehrsleistungen im Nah- und Regionalverkehr im gesamten Bundesgebiet – die das Grundangebot des Bundes gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 darstellen – sowie ergänzende Leistungen im Fernverkehr, die ebenfalls aufgrund gemeinwirtschaftlicher Zielsetzungen beauftragt werden. Im Vertragszeitraum 1. Jänner 2013 bis 31. Dezember 2013 wendet der Bund für die bestellten Verkehrsleistungen im Wege der SCHIG mbH EUR 671,4 Mio. auf. Dieser Betrag ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen sowie in den Aufwendungen für bezogene Leistungen der SCHIG mbH enthalten.

Der nachfolgende Überblick über die Betriebsleistung im GJ 2013 zeigt deren Zusammensetzung sowie Details zu den Umsatzerlösen.

Auch im GJ 2013 wurde weiterhin an der Verbesserung der Abwicklungseffizienz gearbeitet. Der Personalaufwand verzeichnete im Berichtsjahr mit rd. EUR 4,8 Mio. (Vj. EUR 4,9 Mio.) einen leichten Rückgang gegenüber dem Vorjahr, der durchschnittliche Personalaufwand je MitarbeiterIn der SCHIG mbH im Berichtsjahr blieb mit rd. TEUR 82 (Vj. rd. TEUR 82) unverändert. Die durchschnittliche Mitarbeiteranzahl sank um eine Person von 60 auf 59 im GJ 2013.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund der in den Verkehrsdiensteverträgen vorgesehenen Wertanpassung im Berichtsjahr auf rd. EUR 668,7 Mio. (Vj. rd. EUR 660,3 Mio.). Die Intensität der Aufwendungen für bezogene Leistungen blieb mit rd. 99,1 % im GJ 2013 gegenüber dem Vorjahr (98,9 %) nahezu unverändert.

ÜBERSICHT BETRIEBSLEISTUNG 2013

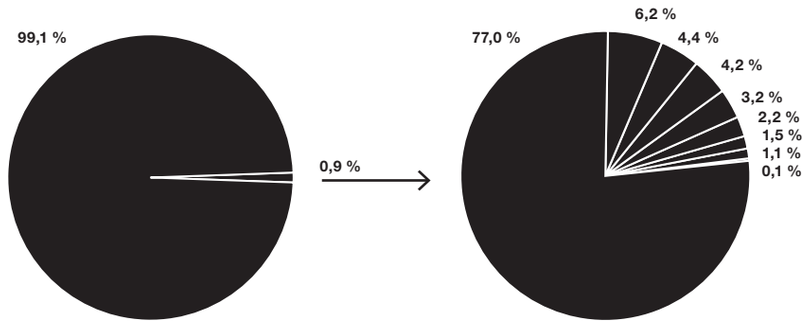


99,0 % Sonstige betriebliche Erträge

davon Umsatzerlöse:

76,1 % Erlöse bmvit
8,0 % Erlöse Notified Body
7,0 % Erlöse KLI.EN
4,9 % Erlöse Seilbahnsachverständige
1,4 % Erlöse ATF
1,3 % Sonstige Erlöse
1,2 % Erlöse Infrastrukturkontrolle

ÜBERSICHT AUFWENDUNGEN 2013



99,1 % Aufwendungen für bezogene Leistungen

77,7 % Personalaufwand
6,2 % Raumkosten inkl. Reinigung
4,4 % Sonstiger Aufwand
4,2 % Rechts- und Beratungsaufwand
3,2 % Abschreibungen
2,2 % IT-Betrieb und -Wartung
1,5 % Aus- und Fortbildungsaufwand
1,1 % Reise- und Fahrtspesen, Fuhrpark
0,1 % Steuern, Gebühren

Überblick zur Ertragslage
Die SCHIG mbH erzielte im Berichtsjahr ein positives Finanzergebnis von rd. TEUR 63 (Vj. rd. TEUR 32). Das EBIT 2013 betrug rd. TEUR 99 (Vj. rd. TEUR 578). Die Umsatzrentabilität sank dadurch im GJ 2013 auf rd. 1,5 % (Vj. rd. 8,9 %).

Im Berichtsjahr konnte als Ergebnis der Effizienzsteigerungsmaßnahmen eine Verbesserung der Eigenkapitalrentabilität erzielt werden; diese liegt im GJ 2013 mit rd. 0,7 % über dem im Vorjahr erzielten Wert von rd. 0,3 %.

ÜBERBLICK ZUR ERTRAGSLAGE	2013	2012	VERÄNDERUNG
EBIT in TEUR	99	578	479
EBIT-Marge (Umsatzrentabilität) in %	1,5 %	8,9 %	-7,4 %
EGT in TEUR	63	32	31
Eigenkapitalrentabilität (EGT/Eigenkapital) in %	0,7 %	0,3 %	0,4 %

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

Die Struktur der Gewinn- und Verlust-Rechnung der SCHIG mbH hat sich im GJ 2013 gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich verändert, maßgeblichster Faktor ist die Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen aus bezogenen Leistungen im Zusammenhang mit den Verkehrsdiensteverträgen. Das Finanzergebnis konnte von TEUR 32 auf TEUR 63 gesteigert werden.

STRUKTUR DER GUV-RECHNUNG	2013 TEUR	%	2012 TEUR	%	VERÄNDERUNG TEUR
Umsatzerlöse	6.415	1,0 %	6.502	1,0 %	-87
Sonstige betriebliche Erträge	668.561	99,0 %	660.770	99,0 %	7.791
Betriebsleistung	674.976	100,0 %	667.272	100,0 %	7.704
Aufwendungen für bezogene Leistungen	668.681	99,1 %	660.264	98,9 %	8.417
Personalaufwand	4.846	0,7 %	4.921	0,7 %	-75
Abschreibungen	203	0,0 %	152	0,0 %	51
Sonstige betriebliche Aufwendungen	1.246	0,2 %	1.936	0,3 %	-690
Gesamtaufwand	674.976	100,0 %	667.272	100,0 %	7.704
Betriebsergebnis	0	0,0 %	0	0,0 %	0
Finanzergebnis	63	0,0 %	32	0,0 %	31
EGT	63	0,0 %	32	0,0 %	31

Vermögens- und Finanzlage
Der leichte Anstieg der Bilanzsumme im Berichtsjahr auf rd. EUR 96,1 Mio. resultiert weitgehend aus den Auswirkungen der Verkehrsdiensteverträge auf die entsprechenden Positionen des Nettoumlaufvermögens. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen (Anlagenintensität) ging abschreibungsbedingt auf 6,9 % zurück (Vj. 7,4 %).

Der Anlagendeckungsgrad I lag bei 142,8 % (Vj. 136,8 %), der Anlagendeckungsgrad II bei 247,9 % (Vj. 269,0 %).

ÜBERBLICK ZUR VERMÖGENS- UND FINANZLAGE	31.12.2013	31.12.2012	VERÄNDERUNG
Bilanzsumme in TEUR	96.111	93.320	2.792
Anlagenintensität in %	6,9 %	7,4 %	-0,5 %
Anlagendeckungsgrad I in %	142,8 %	136,8 %	6,1 %
Anlagendeckungsgrad II in %	247,9 %	269,0 %	-21,1 %
Eigenmittelquote nach URG in %	9,9 %	10,1 %	-0,2 %

Die Entwicklung der Bilanzstruktur zeigt folgendes Bild:

BILANZSTRUKTUR	31.12.2013 TEUR	STRUKTUR 2013	31.12.2012 TEUR	STRUKTUR 2012	VERÄNDERUNG TEUR
Langfristiges Vermögen	6.649	6,9 %	6.899	7,4 %	-250
Kurzfristiges Vermögen	89.462	93,1 %	86.421	92,6 %	3.041
Bilanzsumme	96.111	100,0 %	93.320	100,0 %	2.791
Eigenkapital	9.498	9,9 %	9.435	10,1 %	63
Langfristiges Fremdkapital	2.864	3,0 %	9.125	9,8 %	-6.261
Kurzfristiges Fremdkapital	83.749	87,1 %	74.760	80,1 %	8.989

Das Nettoumlaufvermögen liegt zum 31. Dezember 2013 bei rd. EUR 5,7 Mio. (Vj. rd. EUR 11,7 Mio.).

Die Eigenmittelquote nach URG beträgt zum 31. Dezember 2013 rd. 9,9 % (Vj. rd. 10,1%), was bedeutet, dass die von § 23 URG vorgegebene Eigenmittelquote iHv 8,0 % nicht unterschritten wurde. Andererseits ist jedoch die fiktive Schuldentilgungsdauer gemäß § 24 URG größer als 15 Jahre. Im Ergebnis liegen daher die Voraussetzungen für die Vermutung eines Reorganisationsbedarfes im Sinne des § 22 Abs. 1 Z 1 URG nicht vor.

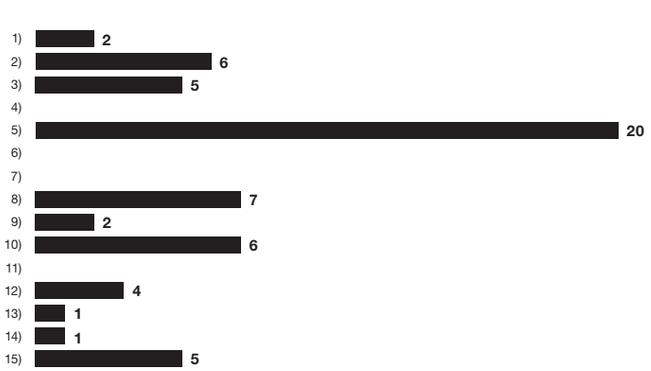
Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
Der Free Cashflow belief sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 39,9 Mio. (Vj. rd. EUR 20,7 Mio.). Die zahlungswirksame Veränderung des Fonds der liquiden Mittel stieg von rd. EUR -11,5 Mio. auf rd. EUR 39,7 Mio. Diese Veränderung resultiert im Wesentlichen aus den Effekten aus dem Verkauf der Tochtergesellschaft GWP, die im GJ 2012 zahlungswirksam waren.

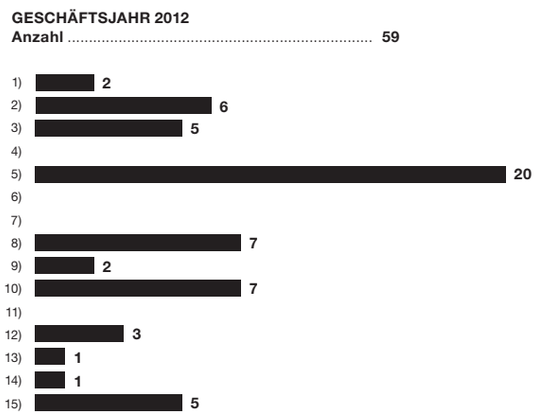
AUSZUG AUS DER KAPITALFLUSSRECHNUNG	31.12.2013 TEUR	31.12.2012 TEUR	VERÄNDERUNG TEUR
Kapitalfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	39.816	-17.380	57.196
Kapitalfluss aus der Investitionstätigkeit	46	38.076	-38.030
Free Cashflow	39.862	20.697	19.165
Kapitalfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-188	-32.188	32.000
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	39.674	-11.491	51.165
Liquide Mittel zu Jahresbeginn	10.111	21.602	-11.491
Liquide Mittel am Jahresende	49.785	10.111	39.674

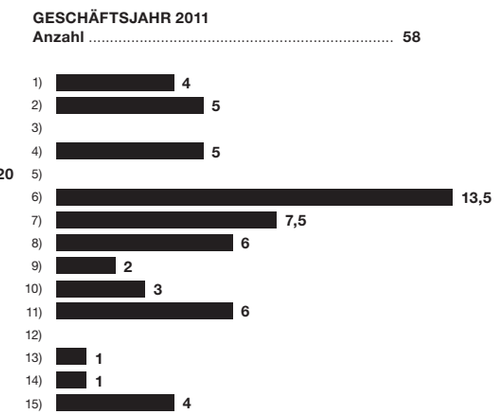
Personalbericht

Der Mitarbeiterstand zum 31. Dezember 2013 der SCHIG mbH setzt sich wie folgt zusammen:

1) Seilbahnsachverständige
2) Eisenbahninfrastruktur Services
3) Förderungen und Verkehrsfinanzierungskontrolle
4) Kaufmännische Infrastrukturkontrolle
5) Infrastrukturkontrolle und Notified Body
6) Technische Infrastrukturkontrolle
7) Benannte Stelle
8) Förderungen
9) Personal
10) Recht, Personal & Beschaffung
11) Management Services, Beteiligungen
12) Finanzen und Controlling
13) Beteiligungsmanagement
14) Unternehmenskommunikation
15) Abteilung Geschäftsführung







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

PERSONALFLUKTUATION (KÖPFE)	2013	2012
Neuaufnahmen	**5**	**5**
Abgänge	**-5**	**-5**

Die Verteilung der MitarbeiterInnen nach Altersklassen und Geschlecht zeigt folgendes Bild:

	UNTER 30 JAHRE	30–49 JAHRE	AB 50 JAHRE	FRAUEN-ANTEIL	DURCHSCHNITTS-ALTER
31.12.2013	**18,6 %**	**66,1 %**	**15,3 %**	**44,1 %**	**39,5 Jahre**
31.12.2012	**18,6 %**	**66,1 %**	**15,3 %**	**45,8 %**	**38,8 Jahre**

MA nach absolvierten Ausbildungen per 31. Dezember 2013

	GESAMT ABSOLUT	GESAMT IN %	DAVON FRAUEN ABSOLUT	DAVON FRAUEN IN %	DAVON MÄNNER ABSOLUT	DAVON MÄNNER IN %
MA gesamt	**59**	**100 %**	**26**	**100 %**	**33**	**100 %**
MA mit Universitäts-Abschluss	**35**	**59 %**	**12**	**46 %**	**23**	**70 %**
MA mit Fachhochschul-Abschluss	**3**	**5 %**	**1**	**4 %**	**2**	**6 %**
MA mit Matura (HAK, HTL, AHS)	**15**	**25 %**	**10**	**38 %**	**5**	**15 %**
übrige MA	**6**	**10 %**	**3**	**12 %**	**3**	**9 %**

Sozialleistungen
Die SCHIG mbH bietet ihren MitarbeiterInnen folgende freiwillige Sozialleistungen an:

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

Ereignisse von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag
Es sind keine wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag bekannt.

Bericht über die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens und Risikobericht

Voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens
Neben der bereits dargestellten Einschätzung der OeNB erwartet auch das WIFO eine Expansion des realen BIP, für 2014 in der Höhe von 1,7 %. Für 2015 wird Wachstum auf gleichem Niveau prognostiziert. Der Aufschwung fällt im Wesentlichen aufgrund der gebremsten Dynamik des privaten Konsums noch verhalten aus. Eine leichte Erholung sieht das WIFO für den Tiefbausektor voraus, nach Jahren der schrumpfenden Produktion wird eine Expansion der Investitionen um 1,0 % für 2014 erwartet. Die Maßnahmen zur Konsolidierung der öffentlichen Haushalte beschränken auch weiterhin eine Wachstumsbeschleunigung in diesem Sektor.[2]

Das IHS prognostiziert mit 1,7 % Wachstum einen ähnlichen Verlauf der österreichischen Wirtschaftsleistung im Jahr 2014, für 2015 wird mit 2,0 % ein höheres Wachstum erwartet, womit das IHS die Erwartungen der OeNB teilt.[3]

[2] WIFO Monatsberichte 2014, 87 (1), S. 3ff.; 87 (2), S. 139f.
[3] Prognose der Österreichischen Wirtschaft 2013–2015 (17. Dezember 2013): http://www.ihs.ac.at/publications/lib/prognose191213.pdf, abgerufen am 24. Februar 2014

Die SCHIG mbH hat sich im GJ 2014 daher wieder großen Herausforderungen zu stellen. Die bereits geschlossenen Verkehrsdienstevertäge mit der ÖBB-Personenverkehr AG und elf Privatbahnen sind auch weiterhin reibungslos abzuwickeln. In diesem Zusammenhang sind ab 2014 – so wie bisher schon im Bereich der ÖBB-Personenverkehr AG – auch im Bereich aller beauftragten Privatbahnunternehmen von der SCHIG mbH Qualitätskontrollen zur Umsetzung des in den Verkehrsdienstevertägen vorgesehenen Qualitätsmanagementsystems durchzuführen.

Am 30. Jänner 2013 hat die SCHIG mbH von dem ihr gemäß § 5 Abs. 2 des mit der ÖBB Personenverkehr AG abgeschlossenen Verkehrsdienstevertrags eingeräumten Recht Gebrauch gemacht, die ÖBB-Personenverkehr AG zu verpflichten, für bestimmte beauftragte Verkehrsleistungen ab Dezember 2015 neue Elektrotriebwagen einzusetzen. Dadurch erhöht sich der von der SCHIG mbH an die ÖBB-Personenverkehr AG zu leistende Abgeltungsbetrag um rund EUR 20,0 Mio. p. a.

Der Benannten Stelle ist es im GJ 2013 gelungen, das geplante Umsatzziel von TEUR 420 deutlich zu überschreiten.

Im Eisenbahngesetz 1957 wurden mit der letzten Novelle – veröffentlicht im BGBl. I Nr. 25/2010 – der SCHIG mbH zwei weitere Aufgaben übertragen: die Erteilung der Fahrerlaubnis sowie das Führen des Fahrerlaubnisregisters. Beide Aufgaben wurden auch in das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz aufgenommen. Seit 1. November 2011 ist eine erstmalige Erteilung der Fahrerlaubnis in Form einer auf europäischer Ebene harmonisierten Plastikkarte möglich.

Schließlich wird die SCHIG mbH auch weiterhin ihre bisher durchgeführten Tätigkeiten sorgfältig und auf hohem Niveau erledigen, Expertise aufbauen und die Position als Know-how-Spezialist des bmvit halten. Die fachliche Unterstützung und Beratung des bmvit stellt auch in Zukunft eine wesentliche Aufgabe der SCHIG mbH dar.

Risikobericht
Die SCHIG mbH wird nicht nur mit den allgemeinen Geschäftsrisiken, wie beispielsweise den Auswirkungen der Wirtschaftskrise, konfrontiert, sondern auch in steigendem Ausmaß mit den Chancen und Risiken der Liberalisierung des europäischen Schienenverkehrs und den damit verbundenen zusätzlichen Aufgabengebieten. Alle identifizierten Risiken werden 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 ist daher jedenfalls essenziell. Ziel des Risikomanagements ist der kontrollierte und bewusste Umgang mit Risiken. Risikomanagement stellt ein zentrales Instrumentarium dar, um das Management der SCHIG mbH bei der Erreichung der Unternehmensziele zu unterstützen, weshalb es auch laufend überprüft und verbessert wird.

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

Derivative Finanzinstrumente
Die SCHIG mbH setzt derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken ein. Derivative Finanzinstrumente werden 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 Fixzinszahler mit der Republik Österreich, vertreten durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur, abgeschlossen (Laufzeit bis Ende 2029). Die Zeitwertermittlung zum 31. Dezember 2013 erfolgte im Rahmen einer finanzmathematischen „Mark to Market"-Bewertung unter Zugrundelegung der Marktverhältnisse zum Bilanzstichtag und ergab einen negativen beizulegenden Zeitwert iHv rd. EUR 4,1 Mio. Die zum 31. Dezember 2010 erstmals gebildete Drohverlustrückstellung wurde entsprechend auf diesen Wert angepasst (Anwendung der AFRAC-Stellungnahme „Die unternehmensrechtliche Bilanzierung von Derivaten und Sicherungsinstrumenten"). Durch den Wechsel von einem variablen zu einem Fixzinssatz wurde das Ziel verfolgt, den zugrunde liegenden langfristigen Kredit abzusichern bzw. zukünftige Zinszahlungen genauer kalkulierbar zu machen. Damit wird auch der zukünftige Liquiditätsbedarf genauer plan- und berechenbar. Gemäß Expertenmeinung sollten sich die Ergebnisse von Zinsswaps über die gesamte Kreditlaufzeit grundsätzlich neutralisieren.

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

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente
Die SCHIG mbH hat im GJ 2013 weiter am Ausbau eines risikoorientierten Kontrollumfelds gearbeitet und wird dies auch im GJ 2014 fortsetzen. Oberste Priorität nimmt bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens ein. Im Rahmen des implementierten Risikomanagements werden die finanzwirtschaftlichen Risiken laufend bewertet sowie durch geeignete Maßnahmen begrenzt. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle und transparente Steuerung der quantifizierbaren Risikopositionen innerhalb eines konkret zu vereinbarenden Handlungsrahmens. Dazu hat sich die SCHIG mbH entsprechende Richtlinien gegeben. Nachstehend werden die wichtigsten Finanzierungsrisiken näher erörtert.

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

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

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

Kontrahentenrisiko
Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial durch Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Finanzpartner (vorwiegend Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, Fonds, barwertig positive Swapgeschäfte). Die SCHIG mbH unterhält Geschäftsbeziehungen ausschließlich zu Finanzpartnern, die in den relevanten Bereichen über ein ausreichendes Rating (mindestens Investment Grade) verfügen und für die eine objektive Risikoeinstufung des 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 ein wesentlicher Bestandteil eines unternehmensweiten Risikomanagementsystems 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 Managing Frameworks des Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission) und bietet dem Management ein umfassendes Analyse- und Steuerungsinstrument. Unterstützt wird das IKS von einem Qualitätsmanagement-System, wofür die SCHIG mbH im Jahr 2008 erstmals die Zertifizierung nach ISO 9001:2008 erhalten hat.

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

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

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

Berichterstattung zum rechnungslegungsbezogenen Internen Kontrollsystem

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

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

Alle Prozesse und Kontrollen, die für die Rechnungslegung von Relevanz sind, sind in ADONIS abgebildet und werden bei Bedarf laufend aktualisiert wird. Richtlinien und Vorschriften hinsichtlich Finanzberichterstattung werden regelmäßig aktualisiert und an alle betroffenen Mitarbeiter kommuniziert.

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

Die Verbuchung der Geschäftsfälle erfolgte im GJ 2013 grundsätzlich auf EDV-Anlagen mittels der Software RZL. Die Bilanzierung wurde im GJ 2013 von der Kanzlei Pucher & Schachner Wirtschaftsprüfung und Steuerberatung GmbH & Co KG durchgeführt. Die Jahresabschlüsse wurden im Berichtsjahr von der BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft geprüft.

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

Bericht über die Forschung und Entwicklung

Als Beratungs- und Dienstleistungsunternehmen im Eigentum der Republik Österreich besteht eine der Aufgaben der SCHIG mbH in der Unterstützung einer nachhaltigen Entwicklung des österreichischen und europäischen Eisenbahnwesens. Dementsprechend ist die SCHIG mbH mit der Besorgung aller Geschäfte und Tätigkeiten beauftragt, die der diskriminierungsfreien Entwicklung und Verbesserung des Eisenbahnwesens sowie neuer Eisenbahntechnologien auf dem Schienennetz dienen, sowie auch mit der Mitwirkung bei der Koordinierung aller Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen für den Schienenbereich. In Erfüllung dieser Aufgabe wurde im Jahr 2009 das Projekt EcoTram ins Leben gerufen. Inhalt des Projekts „EcoTram – Energieoptimierung der thermischen Fahrzeugsysteme bei Schienenfahrzeugen“ ist die Optimierung des Energieeinsatzes der Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlagen („HVAC“) von Schienenfahrzeugen bei gleichzeitiger Erhaltung der thermischen Behaglichkeit. Dabei werden auch längerfristig wertvolle Methoden der Energieoptimierung (Standardmessabläufe, Simulationssoftware) entwickelt. Das Forschungsprojekt lief im September 2011 gem. Projektplanung ohne nennenswerte Abweichungen aus. Ein entsprechender Projektabschlussbericht wurde im Dezember 2011 an die Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) übermittelt.

Seit Oktober 2011 läuft das Folgeprojekt EcoTram II mit einem Gesamtvolumen von rd. EUR 1,4 Mio., wobei eine Förderzusage der FFG über TEUR 600 aus Mitteln des Klima- und Energiefonds vorliegt. Während der Projektlaufzeit von zweieinhalb Jahren werden die Ergebnisse aus dem Projekt EcoTram in Form eines nichtkommerziellen Prototyps umgesetzt. Beim Umbau eines ULF-Fahrzeugs der Wiener Linien wurden im Sommer 2013 Maßnahmen, die auf Basis der Projektergebnisse aus EcoTram I sowohl technisch als auch wirtschaftlich sinnvoll erscheinen, realisiert. Bis April 2014 fährt der Prototyp im Regelverkehr der Wiener Linien und sammelt alle notwendigen Daten, um im Anschluss an das Projekt die erzielten Effekte endgültig beziffern zu können. Projektergebnisse sind erhebliche Energieeinsparungen im Betrieb und längerfristige Methoden der Energieoptimierung. Der Projektabschluss ist für Sommer 2014 vorgesehen.

Seit April 2011 ist die SCHIG mbH – als einer von 26 Projektpartnern aus insgesamt neun Staaten – im Projekt „RAIL4SEE“ vertreten. Dieses wird im Rahmen des INTERREG IV / ETZ-Programms „South East Europe (SEE)“ abgewickelt, einem von der EU unterstützten Kooperationsprogramm der SEE-Staaten.

RAIL4SEE steht für „Rail Hub Cities for South East Europe“. Vor dem Hintergrund steigender Nachfrage im (grenzüberschreitenden) Personenverkehr und evidenter Umweltziele (Notwendigkeit der Verlagerung von der Straße zur Schiene) werden im Rahmen des Projektes Möglichkeiten sondiert und Maßnahmen entwickelt, die zu einer stärkeren Nutzung des Verkehrsträgers Schiene bzw. des öffentlichen Verkehrs insgesamt im Untersuchungsraum führen.

Die Projektlaufzeit beträgt rund 30 Monate, als Förderquote sind 85 % vorgesehen.
Als Leiter des Arbeitspaketes 5 ist die SCHIG mbH maßgeblich an der inhaltlichen Steuerung des Projekts beteiligt. Aufgabenstellung ist hier (gemeinsam mit Partnern aus Griechenland, der Slowakischen Republik und Österreich) die Erstellung einer Marktstudie zum Schienenpersonenverkehr im Untersuchungsraum sowie darauf aufbauend die Vorbereitung von Demonstratoren/Pilotprojekten. Vereinbart wurde darüber hinaus, dass es im Rahmen des Projektes einerseits zu einem intensiven Austausch von Know-how im Bereich der Gestaltung und des Abschlusses von Verkehrsdiensteverträgen im Schienenpersonenverkehr (SPV) kommen soll (bspw. einer verstärkten Zusammenarbeit nationaler „competent authorities“), andererseits werden bereits vorhandene Instrumente wie Vertragsvorlagen, technische Spezifikationen etc. in Form eines Leitfadens anhand nationaler Erfahrungen aufbereitet.

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 aufgrund der am Erstellungszeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen. Es können daher die tatsächlich eintretenden Entwicklungen von den im Lagebericht geschilderten Erwartungen abweichen.

Wien, am 7. April 2014

Der Geschäftsführer:

DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Bestätigungs-vermerk

Bericht zum Jahresabschluss

Wir haben den beigefügten Jahresabschluss der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Wien, für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2013 bis zum 31. Dezember 2013 unter Einbeziehung der Buchführung geprüft. Dieser Jahresabschluss umfasst die Bilanz zum 31. Dezember 2013, die Gewinn- und Verlustrechnung für das am 31. Dezember 2013 endende Geschäftsjahr sowie den Anhang.

Verantwortung des gesetzlichen Vertreters für den Jahresabschluss und die Buchführung

Der gesetzliche Vertreter ist für die Buchführung sowie für die Aufstellung und den Inhalt eines Jahresabschlusses verantwortlich, der ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften vermittelt. Diese Verantwortung beinhaltet: Gestaltung, Umsetzung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems, soweit dieses für die Aufstellung des Jahresabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft von Bedeutung ist, damit dieser frei von wesentlichen Fehldarstellungen, sei es aufgrund beabsichtigter oder unbeabsichtigter Fehler, ist; die Auswahl und Anwendung geeigneter Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden; die Vornahme von Schätzungen, die unter Berücksichtigung der gegebenen Rahmenbedingungen angemessen erscheinen.

Verantwortung des Abschlussprüfers und Beschreibung von Art und Umfang der gesetzlichen Abschlussprüfung

Unsere Verantwortung besteht in der Abgabe eines Prüfungsurteils zu diesem Jahresabschluss auf der Grundlage unserer Prüfung. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und Grundsätze ordnungsgemäßer Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern, dass wir die Standesregeln einhalten und die Prüfung so planen und durchführen, dass wir uns mit hinreichender Sicherheit ein Urteil darüber bilden können, ob der Jahresabschluss frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen hinsichtlich der Beträge und sonstigen Angaben im Jahresabschluss. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers unter Berücksichtigung seiner Einschätzung des Risikos eines Auftretens wesentlicher Fehldarstellungen, sei es aufgrund von beabsichtigten oder unbeabsichtigten Fehlern. Bei der Vornahme dieser Risikoeinschätzung berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung des Jahresabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft von Bedeutung ist, um unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen geeignete Prüfungshandlungen festzulegen, nicht jedoch um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft abzugeben.

Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Jahresabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen.
Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Jahresabschluss samt Lagebericht.
Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs. 2 UGB zu beachten.

Die Prüfung umfasst ferner die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und der vom gesetzlichen Vertreter vorgenommenen wesentlichen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtaussage des Jahresabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass wir ausreichende und geeignete Prüfungsnachweise erlangt haben, sodass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unser Prüfungsurteil darstellt.

Prüfungsurteil

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss nach unserer Beurteilung den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2013 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2013 bis zum 31. Dezember 2013 in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung.

Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Jahresabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen.
Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Jahresabschluss samt Lagebericht.
Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs. 2 UGB zu beachten.

Aussagen zum Lagebericht

Der Lagebericht ist auf Grund der gesetzlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Jahresabschluss in Einklang steht und ob die sonstigen Angaben im Lagebericht nicht eine falsche Vorstellung von der Lage der Gesellschaft erwecken. Der Bestätigungsvermerk hat auch eine Aussage darüber zu enthalten, ob der Lagebericht mit dem Jahresabschluss in Einklang steht.

Der Lagebericht steht nach unserer Beurteilung in Einklang mit dem Jahresabschluss.

Wien, am 09. 04. 2014

BDO Austria GmbH
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

ppa Mag Christoph Achzet
Wirtschaftsprüfer

BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft BDO Kohlmarkt 8 -10 1010 Wien

ppa Mag Gerhard Posautz
Wirtschaftsprüfer

Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Jahresabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen.
Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Jahresabschluss samt Lagebericht.
Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs. 2 UGB zu beachten.

Berechnung der Kennzahlen

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

Glossar

Abs	Absatz
AFRAC	Austrian Financial Reporting and Auditing Committee
AG	Aktiengesellschaft
AHS	Allgemeinbildende höhere Schule
ASFINAG	Autobahn- und Schnellstraßenfinanzierungs AG
ATF	Anschlussbahn- und Terminalförderung
BBG	Bundesbahngesetz in der geltenden Fassung
BBG	Bundesbeschaffungsgesetz
Bf.	Bahnhof
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGRV	Basiskosten, Gleitung, Risikokosten, Vorausvalorisierung
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BM	Bundesminister/-in
BMF	Bundesministerium für Finanzen
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BMWFJ	Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend
Bruttoto	Bruttotonne
BVergG	Bundesvergabegesetz
CCG	Cargo Center Graz Betriebsgesellschaft mbH & Co KG
COSO	Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission
EBA	Eisenbahnbundesamt
EBC	Eisenbahn-Cert
EBIT	Earnings before Interest and Tax (Ergebnis vor Zinsen und Steuern)
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EG	Europäische Gemeinschaft
EGT	Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
EisbAV	Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung
EisbBBV	Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung
EisbG	Eisenbahngesetz 1957
EN	Europäische Norm
ERA	European Railway Agency (Europäische Eisenbahnagentur)
ERP	European Recovery Program
EStG	Einkommensteuergesetz in der geltenden Fassung
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ETCS	European Train Control System
ETZ	Europäische territoriale Zusammenarbeit
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (ab 1993 EG)
f.	folgende
FCD	Floating Car Data
FFG	Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft
GIP	Graphenintegrationsplattform
GJ	Geschäftsjahr
GmbH, GesmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GV	Gewinn- und Verlustrechnung
GWL	Gemeinwirtschaftliche Leistungen
GWP	Güterterminal Werndorf Projektgesellschaft m.b.H.
GZU	Güterzugumfahrung
HAK	Handelsakademie
HTL	Höhere Technische Lehranstalt
HL-AG	Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG
HVAC	Heating, Ventilating and Air Conditioning
IBE	Infrastrukturbenützungsentgelt
idF	in der Fassung
idgF	in der geltenden Fassung
IEC	International Electrotechnical Commission
IHS	Institut für Höhere Studien
iHv	in der Höhe von
IKS	Internes Kontrollsystem
inkl.	inklusive
ISO	International Organization for Standardization
ISR	Intermodale Schnittstelle Radverkehr
IST	Intelligent Traffic System
iVm	in Verbindung mit

IVS	Intelligente Verkehrssysteme
KfIG	Kraftfahrliniengesetz
KG	Kommanditgesellschaft
KLI.EN	Klima- und Energiefonds
LA	Langsamfahrstelle
LCC	Life Cycle Costs
lfm	Laufmeter
lt.	laut
MA	Mitarbeiter/-in
MAS	Master of Advanced Studies
MDZ	Mechanisierter Durcharbeitungszug
Mio.	Million(en)
MIP	Mittelfristiges Investitionsprogramm
MVK-P	Mittelverwendungskontrolle-Planung
Nr.	Nummer
NVR	National Vehicle Register
OeNB	Oesterreichische Nationalbank
OG	Offene Gesellschaft
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖPNRV-G	Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz
ÖSPV	Öffentlichen Schienenpersonenverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
ÖVE	Österr. Verband für Elektrotechnik
p. a.	per annum
PCGK	Public Corporate Governance Kodex
PPP	Public Private Partnership
PSO	Public Service Obligations
QM	Qualitätsmanagement
RCA	Rail Cargo Austria
rd.	rund
RL	Richtlinie
RoLa	RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH; Rollende Landstraße
RRP	RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH
RTA	Rail Tec Arsenal GmbH
RTR	Rail Test & Research Gesellschaft mbH
S.	Seite
SCHIG mbH	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SEE	South East Europe (Südosteuropa)
SFE	Signal- und Fernmeldetechnik
SPV	Schienenpersonenverkehr
SV	Seilbahn-Sachverständige
t	Tonnen
TEN	Transeuropäisches Netzwerk
TEN-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz
TEUR	Tausend Euro
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
TU	Technische Universität
UGB	Unternehmensgesetzbuch in der geltenden Fassung
ULF	Ultra Low Floor – Niederflurstraßenbahn
UnkOp	Unkonventionelle Optimierungsansätze
URG	Unternehmensreorganisationsgesetz in der geltenden Fassung
VAO	Verkehrsauskunft Österreich
VDV	Verkehrsdienstevertrag
VIBER	Verursachensgerechte Infrastrukturbenützungsentgeltrechnung
Vj.	Vorjahr
Vmax	Höchstgeschwindigkeit
VO EG	Verordnung (EG)
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
VzG	Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
WLB	Wiener Lokalbahnen
Z	Ziffer
z. B.	zum Beispiel

Herausgeber:
SCHIG mbH
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
Lassallestraße 9b
1020 Wien

Redaktioneller Inhalt:
SCHIG mbH

Konzept & Design:
Halle34 Og für zeitgenössische Kommunikation
www.halle34.com

Papier:
Claro Bulk, Antalis

Fotos:
SCHIG mbH, bmvit, Franz Pfluegl

SCHIG mbH
2013:

Souverän in Richtung Zukunft

Geschäftsbericht
2013

www.schig.com

Schienen-
infrastruktur
Dienstleistungs-
gesellschaft
mbH