

0.1

Geschäfts-
bericht
2018

Qualität
durch
Verantwor-
tung

K1 – K6

Kapitel 1: Allgemeines

| | | |
|------|-------------------------------------|-----|
| 1.1 | Vorwort des Bundesministers | 006 |
| 1.2 | SCHIG mbH in Zahlen | 008 |
| | Organigramm | 009 |
| 1.3 | Bericht des Aufsichtsrates | 010 |
| 1.4 | Mitglieder des Aufsichtsrates | 012 |
| 1.5 | Vorwort des Geschäftsführers | 014 |
| 1.6 | Der Geschäftsführer | 016 |
| 1.7 | Highlights | 018 |
| 1.8 | Corporate Governance Bericht | 024 |
| 1.9 | Risiko- und Chancenmanagement | 032 |
| 1.10 | Beteiligungsmanagement | 034 |

Kapitel 2: Register

| | | |
|-----|--|-----|
| 2.1 | Führung des Einstellungsregisters (National Vehicle Register–NVR) | 038 |
| 2.2 | Ausstellung der Fahrerlaubnis und Führung des Fahrerlaubnis- Registers | 040 |
| 2.3 | Infrastrukturregister im EU-Kontext | 042 |
| 2.4 | SOLAS | 046 |

Kapitel 3: Verkehrsfinanzierungskontrolle

| | | |
|-----|--|-----|
| 3.1 | Abwicklung und Weiterentwicklung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr inklusive Verkehrsplanung im Auftrag des BMVIT | 050 |
|-----|--|-----|

Kapitel 4: Fördermanagement

| | | |
|-----|--|-----|
| 4.1 | Innovationsförderung Kombierter Verkehr (IKV) | 060 |
| 4.2 | Logistikförderung und Support Logistikkoordination | 062 |
| 4.3 | Urbane Elektromobilität | 064 |
| 4.4 | Intelligente Verkehrssysteme | 066 |
| 4.5 | Intermodale Schnittstellen im Radverkehr (ISR) | 068 |
| 4.6 | Mikro-ÖV-Systeme im ländlichen Raum | 070 |
| 4.7 | Abwicklung des Beihilfeprogramms für Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen | 072 |
| 4.8 | Anschlussbahn- und Terminalförderung | 076 |

Kapitel 5: Eisenbahninfrastruktur: Beratung, Begleitung und Prüfung

| | | |
|-----|--|-----|
| 5.1 | Infrastrukturkontrolle | 080 |
| 5.2 | Die Benannte Stelle der SCHIG mbH | 086 |
| 5.3 | Open Rail Lab–Innovationsprojekt im Bereich Mobilität auf der Schiene | 092 |

Kapitel 6: SCHIG mbH Jahresabschluss 2018

| | | |
|-----|--|-----|
| 6.1 | Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung 2018 | 098 |
| 6.2 | Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden | 102 |
| 6.3 | Erläuterungen zur Bilanz | 106 |
| 6.4 | Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung | 114 |
| 6.5 | Sonstige Angaben | 122 |
| 6.6 | Lagebericht | 126 |
| 6.7 | Kapitalflussrechnung 2018 | 148 |
| 6.8 | Bestätigungsvermerk | 150 |
| 6.9 | Berechnung der Kennzahlen | 154 |
| | Glossar | 156 |
| | Impressum | 158 |

K

1

Allgemeines

004 – 035

Inhalt

K1

K2

K3

K4

K5

K6

Glossar

Impressum

Vorwort des Bundes- ministers

Mag. Andreas Reichhardt

Bundesminister für
Verkehr, Innovation und
Technologie



Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren!

Ein gut ausgebautes, leistungsfähiges Schienennetz und ein auf die Bedürfnisse der Bahnkundinnen und Bahnkunden abgestimmtes Verkehrsangebot sind wichtige Voraussetzungen für die Funktionsfähigkeit des Schienenverkehrs. Verkehrsnetz und Verkehrsbetrieb müssen effizient, zuverlässig und umweltfreundlich sein.

Die SCHIG mbH ist die Abwicklungs-, Beratungs- und Expertenorganisation des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie für das Schienenwesen. Sie unterstützt das BMVIT dabei, den Ausbau und die Erneuerung der Schieneninfrastruktur gezielt und bedarfsgerecht zu gestalten. Dabei stellen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH einen sparsamen und zielgerichteten Einsatz der öffentlichen Mittel sicher.

Die SCHIG mbH wurde auch im Jahr 2018 mit der Durchführung unterschiedlicher Kontrollen und Überprüfungen von zahlreichen Projekten beauftragt, die von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit ihrem exzellenten Fachwissen abgewickelt wurden.

Mit dem Abschluss und der Abwicklung der Verkehrsdienstverträge mit den österreichischen Eisenbahnunternehmen konnte sichergestellt werden, dass den Österreicherinnen und Österreichern ein attraktives, sicheres, leistbares und umweltfreundliches Schienenverkehrsangebot zur Verfügung steht.

Die regelmäßigen, gewissenhaften Kontrollen der SCHIG mbH tragen wesentlich dazu bei, dass die Qualitätskriterien – wie Sicherheit, Pünktlichkeit und Sauberkeit der Züge – tatsächlich eingehalten werden. Besonders wichtig ist dabei auch die stetige Weiterentwicklung der Qualitätsmerkmale.

Das BMVIT kann sich auf die langjährige Erfahrung und das Engagement der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH verlassen. Gemeinsam arbeiten wir laufend daran, das bereits jetzt sehr gute Angebot an Dienstleistungen im öffentlichen Personenverkehr im Interesse der Nutzerinnen und Nutzer weiter zu verbessern. Mein besonderer Dank gilt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SCHIG mbH für ihren hochmotivierten Einsatz und die erfolgreiche Zusammenarbeit. Ich bin überzeugt, dass wir die anstehenden Herausforderungen auch in Zukunft gemeinsam meistern werden.

Mag. Andreas Reichhardt
Bundesminister für Verkehr,
Innovation und Technologie

1.2

SCHIG mbH in Zahlen

in Euro:

Bilanzsumme:

393,4 Mio.

Anlagevermögen:

5,9 Mio.

Eigenkapital:

9,9 Mio.

Personalanzahl im
Durchschnitt 2018:

79

Verbindlichkeiten:

87,2 Mio.

davon kurzfristige:

85,3 Mio.

davon langfristige:

1,9 Mio.

Umsatzerlöse:

8,5 Mio.

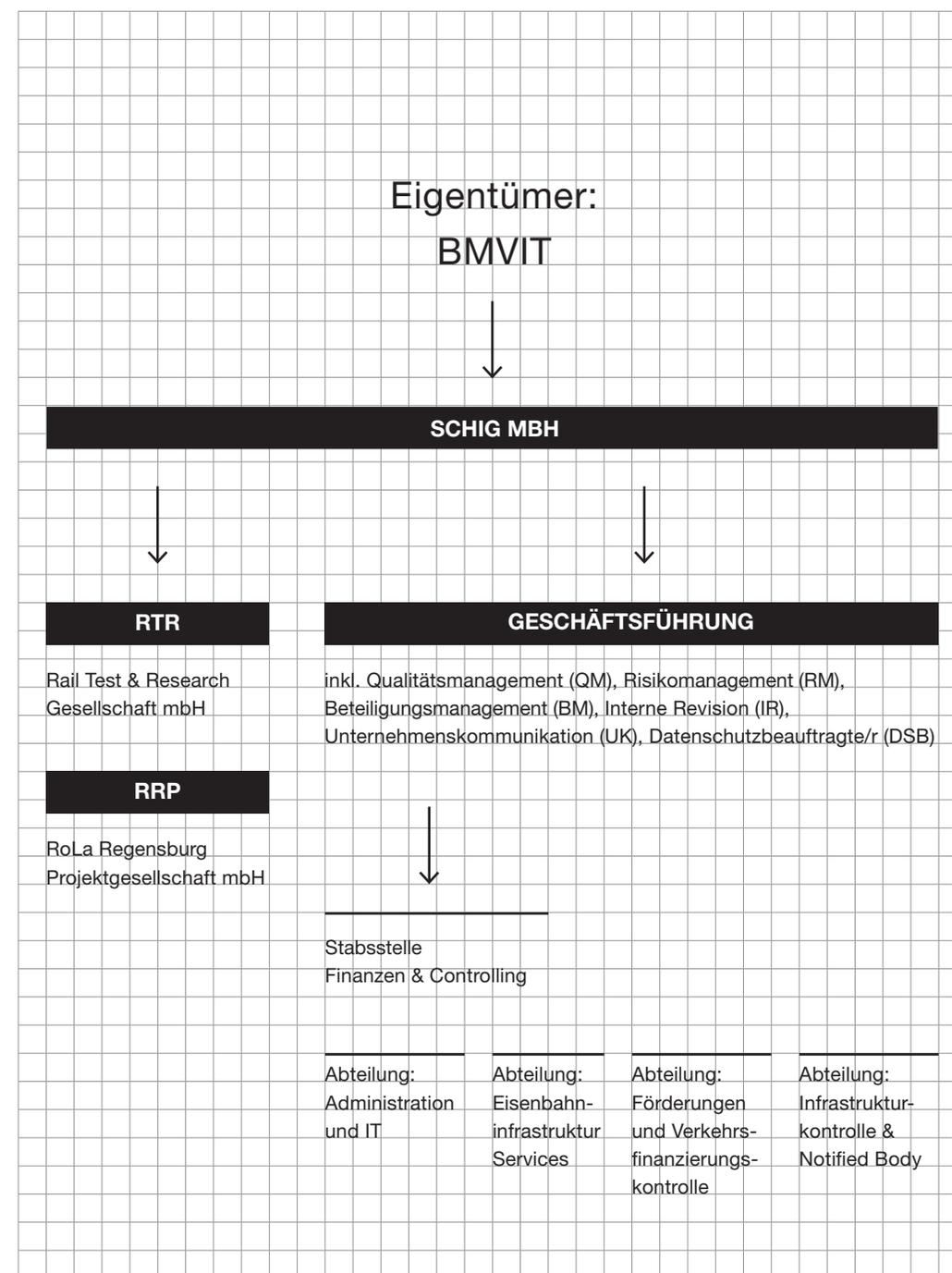
Ergebnis vor Steuern:

0,1 Mio.

EBIT:

0,1 Mio.

Organigramm



Bericht des Aufsichts- rates

SC Prof. Mag. Dr.
Gerhard H. Gürtlich

Vorsitzender des
Aufsichtsrates der
SCHIG mbH



Auf Basis der Bestimmungen des Gesetzes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung sowie aufgrund der speziellen gesetzlichen Normierungen für die „Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH“ (SCHIG mbH) hat der Aufsichtsrat auch im Jahr 2018 die Tätigkeit der Gesellschaft überwacht und an der Weiterentwicklung der Gesellschaft mitgewirkt.

Im Jahr 2018 wurde entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen in jedem Quartal mindestens eine Sitzung des Aufsichtsrates abgehalten.

Die Geschäftsführung hat den Aufsichtsrat im Rahmen der Aufsichtsratssitzungen durch regelmäßige Berichte laufend über die Lage der Gesellschaft sowie über wichtige strategische Fragen informiert.

Neben den Sachthemen, die routinemäßig wiederkehrend im Aufsichtsrat berichtet und behandelt werden, wie beispielsweise der Geschäftsverlauf und Auftragsvergaben, sind unter anderem die Umsetzung der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO), die Abwicklung der Verkehrsdienstverträge (VDV), das Compliance Management in der SCHIG mbH, das Gender- und Diversity-Management in der SCHIG mbH sowie die Ergebnisse der Befragung zur Zufriedenheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu erwähnen.

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

Die SCHIG mbH hat auch im Jahr 2018 dazu beigetragen, den sparsamen und effizienten Einsatz der öffentlichen Mittel für die Errichtung und Erhaltung sowie den Betrieb des österreichischen Schienennetzes sicherzustellen.

Sowohl der Jahresabschluss 2017 als auch der Lagebericht wurden dem Aufsichtsrat im Jahr 2018 zeitgerecht zur Verfügung gestellt. Der Aufsichtsrat hat die zur Verfügung gestellten Dokumente mit den Wirtschaftsprüfern der Gesellschaft erörtert und geprüft, und es wurde kein Grund zur Beanstandung gefunden.

Abschließend möchte ich mich im Namen des gesamten Aufsichtsrates bei der Geschäftsführung und vor allem den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SCHIG mbH für das im Jahr 2018 gemeinsam Geleistete sehr herzlich bedanken. Meinen Kollegen im Aufsichtsrat danke ich für die konstruktive Zusammenarbeit. Der Aufsichtsrat wird auch in Zukunft nach Kräften die positive Entwicklung des Unternehmens fördern, dabei aber auch das notwendige Maß an konstruktiver Kontrolle walten lassen.

Wien, im April 2019

1.4

Mitglieder des Aufsichts- rates

SC Prof. Mag. Dr.
Gerhard H. Gürtlich:

Vorsitzender seit 13.06.2018
(Sektionsleitung IV–Verkehr im BMVIT)

MR Mag. Roland Schuster, MBA:

Stv. Vorsitzender seit 13.06.2018
(Leiter der Abteilung II/Infra 1–
Infrastrukturfinanzierung–ökonomische
Angelegenheiten der Eisenbahn im BMVIT)

MR Mag. Bernhard Bauer:

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

MR DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill:

(Prokuristin Vill ZT-GmbH)

Mag.^a Teresa Hobiger LL.M.:

(Abteilung III/A/1 – Allgemeines Dienst- und
Besoldungsrecht und Koordination Dienstrecht
im bmoeds)
Seit 13.06.2018

Bernhard Themessl:

(Themessl & Partner KG)
Seit 13.06.2018

Sektionschefin
Mag.^a Ursula Zechner:

Stv. Vorsitzende bis 15.05.2018
(Geschäftsführerin ASFINAG Maut Service GmbH)

MR DI Dr. Thomas Spiegel:

(Leiter der Abteilung Infra 2–
Infrastrukturplanung im BMVIT)
Bis 24.05.2018

Mag. Stefan Rust:

(Jarolim Partner Rechtsanwälte GmbH)
Bis 23.05.2018

Patrycja Feichter:

(Arbeitnehmervertreterin und
Betriebsratsvorsitzende)

Peter Calließ, BSc.:

(Arbeitnehmervertreter und Betriebsrat)

Mag.^a Martina Lew-Schlapschy:

(Arbeitnehmervertreterin und Betriebsrätin)

Vorwort des Geschäfts- führers

DI Dr. Ulrich Puz,
MBA

Geschäftsführer der
SCHIG mbH



Ein weiteres spannendes und bewegtest Jahr liegt hinter uns. Auch 2018 hat die SCHIG mbH nicht nur zahlreiche Projekte erfolgreich beendet oder fortgeführt, ebenso wurden neue Herausforderungen reibungslos bewältigt und neue Aufgaben mit hoher Einsatzbereitschaft und Teamgeist in Angriff genommen.

Neben zahlreichen Prüf- und Kontrolltätigkeiten, wurde die Abwicklung der Verkehrsdienstverträge im Schienenpersonenverkehr auch im Jahr 2018 von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit gewohnter Professionalität durchgeführt. Auch hat die SCHIG mbH die Einhaltung der festgelegten Qualitätskriterien in den Zügen regelmäßig kontrolliert.

Qualität durch Verantwortung – an diesem Leitgedanken orientiert sich die SCHIG mbH unter anderem in der Erfüllung ihrer Aufgaben. Verantwortung und hohe Qualitätsstandards zeichnen unsere Aktivitäten aus.

Die SCHIG mbH hat sich in den letzten Jahren zu einem modernen Dienstleister und unverzichtbaren Partner entwickelt, auf den die Kundinnen und Kunden vertrauen.

Wir unterstützen unseren Eigentümer in der Planung und Umsetzung eines effizienten und nachhaltigen Mobilitätsmanagements. Der laufenden Weiterentwicklung unserer vielfältigen Aufgabenbereiche begegnen wir mit lösungs- und zukunftsorientiertem Denken.

Die SCHIG mbH wird sich auch zukünftig neuen Herausforderungen stellen und die Expertise der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sicherstellen, um die Dienstleistungen in der gewohnten ausgezeichneten Qualität und Effizienz abzuwickeln.

Ich bedanke mich bei meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihre erbrachten Leistungen und freue mich, die bevorstehenden Aufgaben auch in Zukunft gemeinsam zu bewältigen. Den Mitgliedern des Aufsichtsrates und dem Betriebsrat ebenso wie der Eigentümervertretung danke ich für ihre Kooperation und Unterstützung und wünsche viel Vergnügen beim Lesen des Berichts.

Der Geschäftsführer

DI Dr. Ulrich Puz,
MBA

Geschäftsführer der
SCHIG mbH



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

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

Innovationsförderung Kombinierter Verkehr in der SCHIG mbH

Um die langfristigen Klimaziele der Bundesregierung zu erreichen, ist ein Bündel von Maßnahmen notwendig. Gemein ist diesen Aktivitäten die Einsparung von Kohlendioxid (CO₂) und anderen Schadstoffen, im Verkehrsbereich ist dies zu meist gleichbedeutend mit einer Verlagerung von Verkehren auf einen umweltfreundlicheren Verkehrsträger. Die SCHIG mbH unterstützt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) als Abwicklungsstelle unterschiedlicher Förderprogramme bei der Umsetzung dieser Ziele.

Kombinierter Verkehr

Einen der Puzzlesteine stellt der Kombinierte Verkehr (KV) dar. Diesen zu definieren und abzugrenzen scheint mitunter etwas schwierig, zu groß ist die Vielfalt an unterschiedlichen Bezeichnungen, Benennungen und Fachtermini. Gemäß einem Beschluss der Europäischen Verkehrsministerkonferenz wird Kombiniertes Verkehr wie folgt definiert: "intermodaler Verkehr bei dem der überwiegende Teil der zurückgelegten Strecke mit der Eisenbahn, mit der Binnen- oder Seeschifffahrt bewältigt wird und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird".

„Multimodaler“ oder „intermodaler“ Verkehr alleine würde hier zu kurz greifen, da keine Aussage über den Einsatzanteil der unterschiedlichen Verkehrsträger erfolgt. Unschärfen entstehen mitunter auch in der Definition von Vor- und Nachläufen auf der Straße: Während diese sowohl aus umweltschonenden als auch aus rechtlichen Gründen (KfG – Kraftfahrzeuggesetz 1967) so kurz wie möglich gehalten werden sollen, muss ein derartiger Vor- und Nachlauf vorhanden sein, damit es sich der Definition folgend um Kombinierten Verkehr handelt. So zählen beispielsweise Fahrten zum Ladegleis innerhalb eines Werksgeländes oder innerhalb einer Anschlussbahn nicht als Vor- und Nachläufe im Sinne der KV-Definition.

Beschaffenheit des beförderten Gutes

Wesentliches Merkmal des Kombinierten Verkehrs ist außerdem, dass die Ladung während ihres Transportwegs und des Wechsels zwischen den Verkehrsträgern nicht das Transportgefäß verlässt oder wechselt. In der Praxis bedeutet dies, dass Güter einmal in ein Gefäß geladen und erst am Zielort wieder entsprechend ausgeladen werden, auf dem Transportweg dazwischen wird lediglich das Gefäß umgeschlagen, nicht aber die Ladung selbst. Dafür sind unterschiedliche Behälter notwendig, am bekanntesten ist dabei der klassische ISO-Container, wie er international im Warenverkehr (vor allem auch in der Schifffahrt) im Einsatz ist.

ISO-Container eignen sich für einen Großteil der weltweit beförderten Güter und weisen eine vergleichsweise hohe Variabilität auf. Solange gewichtstechnisch keine Überladung erfolgt, kann der ISO-Container mit so gut wie jedem Gut beladen werden. Für spezielle Güter hingegen müssen auch geeignete Behälter zur Anwendung kommen. Flüssigkeiten, sperrige Güter und dergleichen bedürfen manchmal individueller Transportlösungen, denen allerdings mit der Entwicklung geeigneter Transportbehälter begegnet wird. Denn die (besondere) Beschaffenheit eines Gutes soll nicht a priori verhindern, dass dieses nicht im System des Kombinierten Verkehrs transportiert werden kann.

Besonderheiten im Transportlauf

Ein weiterer Aspekt des Kombinierten Verkehrs ist der Transportweg und die Tatsache, dass eben der Behälter umgeschlagen wird und nicht das Transportgut selbst. Auf Terminals und in Anschlussbahnen werden oftmals – mithilfe von Portalkränen oder großen Staplern – ganze Container umgeschlagen, doch kann ein Terminal immer nur eine Zwischenstation eines Transportwegs im KV darstellen. Um jedoch nicht an allen Endpunkten der Bahnstrecken auf ein Terminal oder eine stationäre Ladestation angewiesen sein zu müssen, sind auch technische Lösungen notwendig, die ein möglichst einfaches Umladen von Transportbehältern an jedem erdenklichen Ort ermöglichen.

Zahlreiche technische Innovationen wurden hier in den vergangenen Jahren entwickelt und erprobt, einige davon haben sich am Markt auch entsprechend etabliert. Beispielhaft soll an dieser Stelle das MOBILER-System der Rail Cargo Austria genannt werden, welches ein Umschlagen eines MOBILER-Behälters (ähnlich eines Containers) direkt auf einen entsprechenden Sattelaufleger ermöglicht, wobei außer dem Fahrer kein zusätzliches Personal und auch keine technischen Hilfsmittel notwendig sind. Auf diese Weise können besondere Transporterfordernisse (z. B. wenig Platz zum Laden, kein technisch geeignetes Terminal in der Nähe) weitgehend bewältigt werden.

Eine weitaus größere Skalierbarkeit und damit Wirksamkeit im Sinne der Verlagerungswirkung weisen allerdings die Flotten der großen Speditoren und Frächter auf, die auch im Sinne des Kombinierten Verkehrs von der Straße (zumindest teilweise) auf die Schiene verlagert werden. Dabei werden die meisten Transporte mit kranbaren Sattelauflegern durchgeführt – diese fahren im Vor- und Nachlauf auf der Straße als konventioneller LKW, auf einen Tragwagen verladen legen diese allerdings den Großteil ihres Transportwegs auf der Schiene zurück. Bei den größeren Frächtern werden in diesem Modus lange Wege quer durch Europa bewältigt, die Verlagerungswirkung und die damit verbundenen positiven Umwelteffekte sind dabei evident. Gleichzeitig kann auf diesem Weg noch weiteren Herausforderungen begegnet werden – so ist während des Hauptlaufs auf der Bahn kein LKW-Fahrer notwendig, Ruhezeiten entfallen und ermöglichen einen größeren Transportweg in der gleichen Zeit.

Förderung

Güterverkehre auf der Straße und der Schiene konkurrieren seit Jahren zunehmend, aus unterschiedlichen Gründen (u. a. Kostenstruktur, Kostenwahrheit, aber auch Klimaschutz) ist eine Förderung gewollt. Eine entsprechende Unterstützung des Bereichs Kombiniertes Verkehr existiert bereits seit 1992 und wurde – sowohl aufgrund der bestehenden Notwendigkeit als auch des erzielten Erfolgs – seitdem bereits mehrmals verlängert. Die derzeit gültige Förderrichtlinie besitzt Gültigkeit von 2015 bis inklusive 2020.

Mit 1. Jänner 2018 hat die SCHIG mbH die Agenden des Förderprogramms von der AWS GmbH übernommen. Dabei war es ein Anliegen, erfolgreiche Methoden der vorherigen Abwicklungsstelle weiterzuführen – gleichzeitig jedoch sanfter Neuerungen und Innovationen einzuführen und sukzessive auch Antworten auf jene Fragen zu finden, die in einer sich in permanenter Bewegung befindlichen Transportbranche laufend neu entstehen.

Gegenstand der Förderung

Im Grunde definiert die Förderrichtlinie, wofür eine Förderung lukriert werden kann und gleichzeitig auch, welche Investitionsgüter nicht förderwürdig sind. Demnach werden Investitionen in Anlagen und Systeme sowie mobile Einrichtungen und Ausrüstungen gefördert, welche speziell für die Beförderung bzw. den Umschlag von Gütern im Kombinierten Verkehr notwendig sind. Förderbar sind außerdem damit in Zusammenhang stehende Investitionen in neue Technologien inklusive Verkehrsinformationstechnologien und -systeme. Machbarkeitsstudien, die die wirtschaftliche und technische Sinnhaftigkeit und Durchführbarkeit eines Projekts untersuchen, können gefördert werden, wenn sie im direkten Zusammenhang mit einer Durchführungsmaßnahme stehen. Darüber hinaus sollen Maßnahmen finanziell unterstützt werden, wenn sie innovativ sind und Vorzeigecharakter haben.

Bei einem jährlichen Budget von rund drei Millionen Euro kann für ein einzelnes Projekt – je nach Inhalt und Förderwürdigkeit – eine Unterstützung in der Höhe von bis zu 30 % der Gesamtkosten bei Investitionsprojekten lukriert werden. Für Machbarkeitsstudien liegt der maximale Fördersatz gar bei 50 % der förderbaren Projektgesamtkosten. Ebenfalls förderbar sind – zu einem gewissen Grad – Ausbildungskosten von Personal, wenn diese dem Ziel der Steigerung und Abwicklung des Kombinierten Verkehrs dienlich sind.

Allen Projekten gemein ist, dass ein entsprechender Nachweis über die Erbringung von Transporten im Kombinierten Verkehr erfolgen muss. Eine potenzielle Verlagerungswirkung durch die Investitionsmaßnahme ist bereits bei der Antragstellung zu skizzieren, auch die Auswahl der Projekte orientiert sich an dieser Maßzahl. Skaleneffekte, die größere Unternehmen erzielen können, werden dabei ebenso berücksichtigt wie kleinere, dafür innovative Ansätze. Besonderen Stellenwert haben außerdem „nationale Champions“ – damit sind jene Unternehmen zusammengefasst, die besonders auf innerösterreichische Verkehre spezialisiert sind und damit einen besonders wertvollen Beitrag zur Verkehrsverlagerung – oft auch im sensiblen inneralpinen Raum – liefern.



Abbildung 1: ÖBB-MOBILER-System Foto: ÖBB

Das erste Jahr

Auf Basis der von der AWS GmbH übernommenen Bestandsförderfälle wurde in der SCHIG mbH zuerst ein sogenanntes „Benchmarking“ durchgeführt. Ziel dieser Analyse war eine Ermittlung einer Kennzahl zur Fördereffizienz der bisherigen Förderprojekte („Wie viel Verlagerung bekommt man für einen Euro Förderung?“). Auch wenn aufgrund der Verschiedenheit der Projekte natürlich nur eine Annäherung an einen Durchschnittswert erfolgen kann, dient diese Einteilung auch der Beurteilung von neuen Förderanträgen bzw. der Performance von Projekten. In Überlagerung mit den Zielen der Richtlinie und unterschiedlichen zusätzlichen Bewertungsmöglichkeiten stehen auf diesem Wege wertvolle Möglichkeiten zur Beurteilung laufender (und künftiger) Projekte zur Verfügung, die einer nachvollziehbaren und transparenten Förderabwicklung zugutekommen.

Statistik

Im Jahr 2018 wurden bei der SCHIG mbH im Rahmen der Innovationsförderung Kombiniertes Verkehr in drei Fördercalls insgesamt 22 Anträge eingebracht. Durch die Mitglieder der Bewertungskommission wurden schließlich 17 Projekte zur Durchführung genehmigt, die Fördersumme beträgt dafür in Summe rund 2,3 Millionen Euro.

Ausblick

Für 2019 arbeitet die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie an einer Weiterentwicklung der Förderschiene. Aus dem direkten Kontakt mit den Förderwerbern ergeben sich laufend Fragestellungen, die im Rahmen der vorhandenen Richtlinie beantwortet werden müssen. Fälle, die über diese Grenzen hinausgehen, dienen als Input für die Vorbereitung zur Erarbeitung einer neuen Förderrichtlinie, die ab 2021 Gültigkeit erlangen soll.

Der Innovationsgrad der eingereichten Lösungen soll weiter forciert werden, effiziente und technisch ausgereifte Ansätze, weitere Verkehre auf die Schiene zu verlagern, sollen auch weiterhin entsprechend gefördert werden. Als Abwicklungsstelle weiterer Förderprogramme in den Bereichen Verkehr und Logistik ist es außerdem ein Anliegen der SCHIG mbH, bestmöglich zwischen diesen Fördermöglichkeiten zu vermitteln und jene Instrumente anzubieten, die für die jeweiligen Lösungen am geeignetsten erscheinen. Weiter im Fokus für 2019 steht auch das Thema der möglichen Förderung von Ausbildungskosten, darin wird ein wesentlicher Hebel gesehen, auch durch qualifiziertes Personal die Möglichkeiten und Rahmenbedingungen zu verbessern.

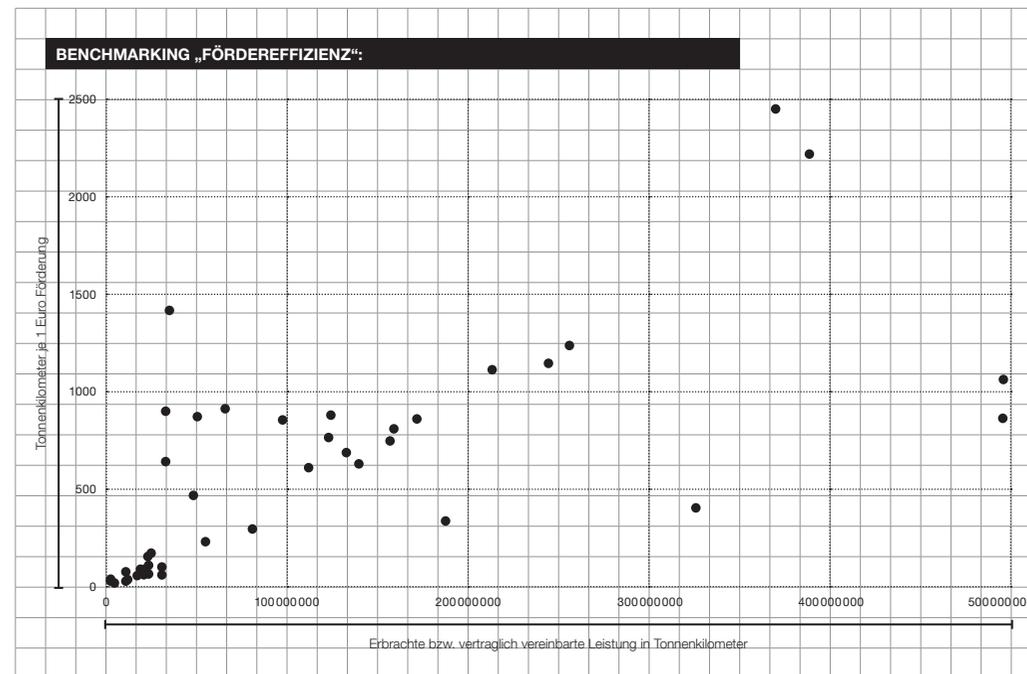


Abbildung 2: Benchmarking der Fördereffizienz, wobei die Besonderheiten der jeweiligen Projekte in Betracht gezogen werden müssen

Corporate Governance Bericht der SCHIG mbH

Unter Berücksichtigung der Aspekte der Tochterunternehmen Rail Test & Research GmbH und RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH für das Geschäftsjahr 2018

Bekanntgabe zum Kodex und Bekantgabe der Abweichungen

Rechtsgrundlage

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. 15.1.1.). Aus Gründen der Transparenz, Übersichtlichkeit und Wirtschaftlichkeit hat die SCHIG mbH beschlossen, für die SCHIG mbH, die Rail Test & Research GmbH (RTR) und die RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (RRP) einen gemeinsamen Bericht zu erstellen und zu veröffentlichen.

Im Oktober 2012 hat die österreichische Bundesregierung den Bundes Public Corporate Governance Kodex (B-PCGK) beschlossen. Im Jahr 2017 wurde er einer Überarbeitung unterzogen. Er basiert auf den OECD-Grundsätzen der Corporate Governance öffentlicher Unternehmen sowie den Regeln des Österreichischen Corporate Governance Codex für die Privatwirtschaft und vergleichbaren Governance-Regelungen in Deutschland und der Schweiz. Der B-PCGK legt Maßnahmen speziell für die Corporate Governance staatseigener und staatsnaher Unternehmen fest und ist aus diesem Grund auch von der SCHIG mbH anzuwenden. Rechtlich stellen die Regelungen des Kodex eine Selbstbindung des Bundes dar, deren Beachtung den Organen des Bundes bei der Wahrnehmung von Anteilseigner- und Überwachungsfunktionen obliegt (B-PCGK, Pkt. 1.).

Der B-PCGK enthält verpflichtende Regelungen (K) und „Comply or Explain“-Regeln (C) (B-PCGK, Pkt. 5.1.).

Der B-PCGK ist unter https://www.bundeskanzleramt.gv.at/documents/131008/950148/B-PCGK_Endfassung+2017/51972fdf-6717-4932-a7a1-34a5eb654b2b öffentlich abrufbar.

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

Bekanntgabe zum Kodex

Die SCHIG mbH ist ein Unternehmen des Bundes (B-PCGK, Pkt. 3.4.). Alleingesellschafter der SCHIG mbH ist die Republik Österreich. Die Eigentümervertretung gemäß § 4 SCHIG (Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 201/1996 idF BGBl. I Nr. 111/2010) ist dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) vorbehalten. Die Rail Test & Research GmbH (RTR) ist ein 100 %iges Tochterunternehmen der SCHIG mbH. Die Bestimmungen des B-PCGK werden sinngemäß angewendet. Das zweite 100 %ige Tochterunternehmen der SCHIG mbH ist die RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (RRP), die ihren Sitz in Deutschland hat. Die RRP hat keine Dienstnehmer und einen Jahresumsatz unter EUR 300.000, sodass die Bestimmungen des Kodex nicht anwendbar sind (B-PCGK, Pkt. 4.1.).

Die Beachtung des B-PCGK ist in den Regelwerken des Unternehmens sichergestellt (B-PCGK, Pkt. 6.1.). Die Geschäftsleitung sowie das Überwachungsorgan erklären daher die Einhaltung der Bestimmungen des B-PCGK.

Bekanntgabe der Abweichungen

Die SCHIG mbH weicht bei folgender Regelung von den Bestimmungen des B-PCGK ab und begründet dies wie folgt:

Haftpflicht-Versicherung für Geschäftsleitung und Überwachungsorgan (B-PCGK, Pkt. 8.3.3.)

Die Directors-&Officers-Versicherung (D&O-Versicherung) wurde vor Inkrafttreten des B-PCGK abgeschlossen. Eine Umstellung der Versicherungsdeckung auf eine Two-Tier Trigger Policy würde erhebliche Mehrkosten verursachen und wäre im Hinblick darauf, dass das Potenzial für einen Interessenkonflikt zwischen den versicherten Personen gering erscheint, nicht zweckmäßig.

Zusammensetzung der Organe und Organbezüge

Geschäftsführung DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Geburtsjahr: 1976

Datum der Erstbestellung:
SCHIG mbH 01.05.2010,
RTR und RRP 03.05.2010

Ende der laufenden Funktionsperiode:
SCHIG mbH 30.04.2020,
RTR/RRP: keine Befristung

Funktion in der Geschäftsleitung:
Alleingeschäftsführer

Mandate in Überwachungsorganen
anderer Unternehmen: Nein

Fixe Vergütungen:
EUR 122.999,94

Sachbezug:
EUR 8.431,44

Variable Vergütungen:
EUR 18.450,00

Haftpflichtversicherung:
Es besteht seit 01.01.2012 eine Directors-&
Officers-Versicherung (D&O-Versicherung)

Aufsichtsrat

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

Der Aufsichtsrat der SCHIG mbH setzte sich im Jahr 2018 wie folgt zusammen:

Kapitalvertreter

SC Prof. Mag. Dr. Gerhard Gürtlich

Vorsitzender seit 13.06.2018

Geburtsjahr: 1953
Datum Erstbestellung: 14.11.1996
Neubestellung am: 13.06.2018
Ende laufende Funktionsperiode: 2020

MR Mag. Roland Schuster, MBA

Vorsitzender bis 12.06.2018

Stv. Vorsitzender,
Vorsitzender Bilanzausschuss seit 13.06.2018

Geburtsjahr: 1968
Datum Erstbestellung: 30.08.2010
Ende laufende Funktionsperiode: 2020

SC Mag. Ursula Zechner

Stellvertretende Vorsitzende,
Vorsitzende Bilanzausschuss bis 15.05.2018

Geburtsjahr: 1968
Datum Erstbestellung: 24.08.2011
Ende laufende Funktionsperiode: 2020

Mag. Teresa Hobiger, LL.M.

Geburtsjahr: 1984
Datum Erstbestellung: 13.06.2018
Ende laufende Funktionsperiode: 2020

Bernhard Themessl

Geburtsjahr: 1951
Datum Erstbestellung: 13.06.2018
Ende laufende Funktionsperiode: 2020

MR Mag. Bernhard Bauer

Geburtsjahr: 1968
Datum Erstbestellung: 23.10.2003
Ende laufende Funktionsperiode: 2020

DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill

Geburtsjahr: 1973
Datum Erstbestellung: 12.11.2013
Ende laufende Funktionsperiode: 2020

MR DI Dr. Thomas Spiegel

bis 24.05.2018

Geburtsjahr: 1961
Datum Erstbestellung: 18.08.2014
Ende laufende Funktionsperiode: 2020

Mag. Stefan Rust

bis 23.05.2018

Geburtsjahr: 1980
Datum Erstbestellung: 19.08.2015
Ende laufende Funktionsperiode: 2020

Arbeitnehmervertreter

Peter Calließ, Bsc.

Geburtsjahr: 1973
Datum Erstbestellung: 25.11.1999
Ende laufende Funktionsperiode: 2024

Patrycja Feichter

Geburtsjahr: 1976
Datum Erstbestellung: 06.02.2007
Ende laufende Funktionsperiode: 2024

Mag. Martina Lew-Schlapschy

Geburtsjahr: 1971
Datum Erstbestellung: 26.01.2011
Ende laufende Funktionsperiode: 2024

Verträge mit Mitgliedern des Aufsichtsrats

Weder die SCHIG mbH noch eine ihrer Tochtergesellschaften hat Verträge mit einem der Aufsichtsratsmitglieder geschlossen. Es besteht eine aufrechte Directors-&-Officers-Versicherung (D&O-Versicherung) für Mitglieder des Aufsichtsrats.

Vergütungen des Aufsichtsrats

Die Vergütungen der Aufsichtsräte für das Jahr 2018 betragen:

Vergütung Vorsitzende/-r:

EUR 4.000,00

Vergütung stellvertretende/-r Vorsitzende/-r:

EUR 3.000,00

Vergütung Mitglied:

EUR 2.000,00

Sitzungsgeld:

EUR 500,00 pro Sitzung und Mitglied.

Für das Jahr 2018 werden seitens der SCHIG mbH Vergütungen und Sitzungsgelder iHv EUR 32.000,- an den AR ausbezahlt.

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

Die Arbeitnehmervertreter erhalten weder eine Vergütung noch ein Sitzungsgeld.

Die RTR und die RRP haben keinen Aufsichtsrat.

Angaben zur Arbeitsweise von Geschäftsführung und Aufsichtsrat

Geschäftsführung

Es besteht aufgrund der Alleingeschäftsführung keine Ressortverteilung. Der Geschäftsführer berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig über die finanzielle, strategische und personelle Entwicklung des Unternehmens. Über die Tochtergesellschaften berichtet der Geschäftsführer dem Aufsichtsrat, wenn es die Entwicklung der SCHIG mbH betrifft. Die Geschäftsordnung der Geschäftsführung (Stand 20.05.2015) enthält Informations- und Berichtspflichten des Geschäftsführers sowie einen Katalog an Maßnahmen, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat bedürfen.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat hat einen Bilanzausschuss, der einmal jährlich im Mai tagt. Sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats sind auch Mitglieder des Bilanzausschusses.

Im Jahr 2018 fanden fünf Aufsichtsratssitzungen statt.

Angaben zu Maßnahmen zur Förderung von Frauen

Frauenanteil

Der Alleingeschäftsführer ist männlich, der Frauenanteil in der Geschäftsführung beträgt daher 0 %. Der Frauenanteil im Aufsichtsrat der SCHIG mbH beträgt 33,33 % (B-PCGK Pkt. 11.2.1.2.).

Per 31.12.2018 waren 81 Personen (inkl. Geschäftsführer und zwei Mitarbeiterinnen in Karenz) in der SCHIG mbH beschäftigt. Das Personal setzte sich aus 37 Frauen und 44 Männern zusammen, das entspricht einem Frauenanteil von 45,68 %.

Maßnahmen zur Förderung von Frauen

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

→ Frauen in leitenden Funktionen (Prokuristin)

→ Bei der Jobbesetzung wird Frauen mit gleicher Ausbildung und Kompetenz der Vorzug gegeben

→ Flexible Gestaltung von Arbeitszeiteinbarungen für Eltern, Kinderbetreuungsgutscheine

→ Generationen- und Wissensmanagement zur Abstimmung von unterschiedlichen Arbeitsweisen von älteren und jüngeren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern

→ Erstellung eines Positionspapiers zur Diversity-Strategie durch eine eigene Gender- und Diversity-Arbeitsgruppe

→ Wiederholte Workshops für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Gender- und Diversity-Themen

Angaben über die externe Evaluierung

Risikomanagement

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

Abschlussprüfung

Die Prüfung des Jahresabschlusses der SCHIG mbH und der RTR jeweils zum 31.12.2018 erfolgt durch Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mbH, Wagramer Straße 19, 1220 Wien. Die Gesellschaft wurde nach Durchführung eines Vergabeverfahrens (Direktvergabe mit Bekanntmachung) im Jahr 2017 erstmals bestellt.

Externe Evaluierung

Risikomanagement (zuletzt 2015) und die Einhaltung der Regelungen des Kodex (zuletzt für das Geschäftsjahr 2014) werden regelmäßig durch eine externe Institution überprüft.

Wien, am 16.05.2019



DI Dr. Ulrich Puz, MBA
(Geschäftsführer)



SC Prof. Mag. Dr. Gerhard Gürtlich
(Vorsitzender des Aufsichtsrates)

1.9

Risiko- und Chancenmanagement

Durch Einführung des unternehmensweiten, integrierten Risikomanagementsystems in der SCHIG mbH im Jahr 2012 wurde die Grundlage für einen kontrollierten und bewussten Umgang mit Risiken gelegt. Die SCHIG mbH als Bundes-tochter verfolgt eine risikoaverse Unternehmensstrategie, keines der Risiken stellt daher eine Bestandsgefährdung dar. Seit Etablierung des Systems wurde dieses bereits einige Male überprüft und evaluiert (Rechnungshof, Wirtschaftsprüfungskanzlei, Interne Revision) und stets als angemessen und funktionsfähig erachtet.

Neben der Identifizierung respektive Evaluierung und monetären (Neu-)Bewertung sowie gesamthaften Darstellung von Risiken wird der Fokus auf die Entwicklung von Strategien für die wichtigsten Risiken sowie die Überprüfung dieser Strategien auf ihre Wirksamkeit hin gelegt. Daneben wurde in den vergangenen Jahren aber auch ein den Eigentümergegebenen entsprechenden Ideen- und Chancenmanagement erarbeitet, mit dessen Hilfe die systematische Erfassung und Behandlung von Ideen und Chancen ermöglicht wird.

Obgleich die Ideen und Chancen klarerweise Schnittstellen zu den Risiken aufweisen, ist das Chancenmanagement in der SCHIG mbH nicht unmittelbar ins bestehende – und laufend evaluierte – Risikomanagementsystem integriert, sondern orientiert sich am Strategieprozess des Unternehmens bzw. ist darin eingebettet. Das Risiko- und Chancenmanagement als koordinierende und beratende Stelle ist somit ein zentrales Instrument zur Unterstützung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und des Managements der SCHIG mbH. Der Aufsichtsrat erhält regelmäßig einen Überblick über die Prozesse der Analyse, Koordinierung und Überwachung der Risiken und Ideen bzw. Chancen.

Darüber hinaus werden auch immer wieder die Schnittstellen zum Qualitätsmanagementsystem und zum Internen Kontrollsystem des Unternehmens hinterfragt, um im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses Optimierungspotenziale aufzuspüren und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Thematik Risiken auf der einen Seite und Ideen bzw. Chancen auf der anderen erneut ins Bewusstsein zu bringen.

1.10

Beteiligungsmanagement: PPP-Projekte

Aus der Geschichte der SCHIG mbH heraus sind derzeit noch zwei Public-Private-Partnership (PPP)-Projekte in der SCHIG mbH angesiedelt. Dafür sind auch die zwei Tochtergesellschaften (Rail Test & Research Gesellschaft mbH-RTR und RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH-RRP) gegründet worden:

Mit dem Klima-Wind-Kanal in Wien ist die weltweit einzige derartige Anlage für Schienenfahrzeuge in Betrieb, in der Tests an Schienenfahrzeugen, aber auch an anderen Testobjekten wie z. B. Straßenfahrzeugen sowie Komponenten der Luftfahrtindustrie unter extremen klimatischen und aerodynamischen Bedingungen durchgeführt werden können.

Die SCHIG mbH hat dieses Vorhaben im Auftrag des BMVIT finanziert und realisiert. Nach Fertigstellung wurde der neue Klima-Wind-Kanal für 35 Jahre an die internationale Betreibergesellschaft Rail Tec Arsenal (RTA) vermietet und am 30. Dezember 2002 zum Betrieb übergeben.

Aufgrund seiner Vielseitigkeit und einer damit verbundenen optimalen Auslastung verzeichnete der Klima-Wind-Kanal im Berichtsjahr 2017 sein bestes Betriebsergebnis seit Bestehen und konnte damit sogar das ohnehin sehr gute Ergebnis aus dem Jahr 2016 nochmals übertreffen. Der Umsatz stieg um 17 % auf rd. EUR 9,5 Mio. an. Um die effektive Nutzungskapazität der beiden Windkanäle zu erhöhen, ist die Errichtung einer dritten Vorbereitungshalle sowie der Um- bzw. Zubau der Steuerwarte in den Jahren 2019/2020 vorgesehen. Mit zusätzlichen Investitionskosten von rd. EUR 3 Mio. ist zu rechnen.

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

K 2

Register

036 – 047

Inhalt

K1

K2

K3

K4

K5

K6

Glossar

Impressum

2.1

Führung des Einstellungsregisters (National Vehicle Register – NVR)

Dieses Register wird von der SCHIG mbH seit 2007 als unabhängige Stelle geführt, beinhaltet rd. 47.500 aktive Fahrzeuge und Außerdienststellungen und ist Teil des europäischen Registers (Virtual Vehicle Register – VVR). Es liefert einen Gesamtüberblick über den aktuellen Fahrzeugbestand und beinhaltet, neben fahrzeugspezifischen Eigenschaften, Informationen über die gültige Inbetriebnahmegenehmigung sowie den aktuellen Fahrzeugeigentümer, Halter und die für die Instandhaltung zuständige Stelle (Entity in Charge of Maintenance – ECM). Die Zugangsberechtigten können entsprechend den benutzerspezifischen Leserechten und den zugewiesenen Zugangsdaten die vorhandenen Informationen im Register direkt einsehen.

Die SCHIG mbH hat seit der Aufnahme der Tätigkeit als Registrierungsstelle im zweiten Halbjahr 2007 rund 2.360 Anträge bearbeitet, womit unter zahlreichen Änderungs- und Rücknahmeanträgen rund 16.000 neue Fahrzeugcodes zugeteilt wurden. Pro Jahr bearbeitet die SCHIG mbH rund 220 Anträge zum Einstellungsregister. Mit Dezember 2018 befanden sich im Einstellungsregister 30.213 aktiv registrierte Fahrzeuge.

2.2

Ausstellung der Fahrerlaubnis und Führung des Fahrerlaubnis-Registers

Seit 1. November 2011 erfolgen die Ausstellung der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer für die rund 6.500 Triebfahrzeugführer und die Führung des Fahrerlaubnisregisters durch die SCHIG mbH. Seit der Aufnahme der operativen Tätigkeit rund um die Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer wurden bis Dezember 2017 von der SCHIG mbH 7.016 Fahrerlaubnisse ausgestellt.

Durch das gemäß der Verordnung EU 1024/2012 eingeführte Binnenmarkt-Informationssystem „Internal Market Information System (IMI)“ hat die Europäische Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten eine über das Internet zugängliche Software-Anwendung entwickelt, welche die Kommunikation und Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten erleichtert.

Unter strengen Zugriffs- und Datenschutzbestimmungen können die jeweiligen Behörden Anfragen zu Fahrerlaubnissen stellen und beantworten. Dieses Tool wird von der SCHIG mbH im Falle des Antragseingangs eines nichtösterreichischen Staatsbürgers bzw. eines Antragstellers mit nichtdeutscher Muttersprache genutzt. Durch diesen Informationsaustausch wird sichergestellt, dass europaweit nur eine Fahrerlaubnis pro Antragsteller ausgestellt wird.

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

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

Zur Erreichung dieses Zieles sieht die Richtlinie die Führung eines Eisenbahn-Infrastrukturregisters vor, das eine internetbasierte, computergestützte Abbildung der europäischen Eisenbahninfrastruktur ermöglichen soll. Erfasst werden die Daten zu folgenden Teilsystemen des europäischen Eisenbahnnetzes:

→ Teilsysteme Infrastruktur,

→ Teilsysteme Energie sowie

→ streckenseitiger Teil des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

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

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

→ **Transparenz der Eigenschaften des Schienennetzes**

→ **Auslegung von Teilsystemen des Rollmaterials**

→ **Sicherstellung der technischen Kompatibilität ortsfester Einrichtungen**

→ **Überwachung der Fortschritte bei der Sicherstellung der Interoperabilität des Eisenbahnnetzes der Europäischen Union sowie**

→ **Sicherstellung der Streckenkompatibilität geplanter Züge**

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

→ **Das nationale Infrastrukturregister (ein Infrastrukturregister pro Mitgliedstaat) ist eine Datenbasis, die die Daten für das zentrale Europäische System beisteuert.**

→ **Das Europäische Infrastrukturregister, das die Daten der nationalen Infrastrukturregister strukturiert zusammenfasst.**

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

Infrastrukturregister im österreichischen Kontext

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

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

Die Eisenbahngesetz-Novelle von November 2015 hat der SCHIG mbH

→ die Implementierung, Wartung und den Betrieb des nationalen Infrastrukturregisters, nach den Anforderungen der gemeinsamen Spezifikation der Europäischen Kommission sowie

→ die Veröffentlichung des nationalen Infrastrukturregisters auf ihrer Internetseite übertragen.

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

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

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

→ Datenerfassung über eine interaktive Karte Österreichs,

→ RINF-Parameter-Eingabeformular für die ausgewählten RINF-Objekte mit vorgeladenen Werten unter Beachtung der Parameterabhängigkeiten,

→ Generierung des RINF XML-Files des österreichischen Eisenbahnnetzes entsprechend der ERA-Vorgaben,

→ Generierung des Changelog-Files zwecks Verifizierung.

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

Umsetzung des nationalen Infrastrukturregisters in Österreich im Jahr 2018

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

Das Befüllen der Datenbank des Österreichischen Infrastrukturregisters mit den von der ÖBB-Infrastruktur AG, Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG, Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH, Cargo-Center-Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG (CCG), Linz AG Hafen zur Verfügung gestellten und verifizierten Daten ist ein durch die ERA vorgegebener und mit genau festgelegten Fristen beschriebener Arbeitsablauf. Dieser verlangt eine aufwendige Datenpflege und eine intensive Zusammenarbeit der o. a. Unternehmen mit der SCHIG mbH.

Unter Einhaltung der festgelegten Fristen, die im vom BMVIT bei der Europäischen Kommission eingereichten Zeit- und Durchführungsplan enthalten sind, ist es der SCHIG mbH gelungen, die Daten termingerecht zu liefern.

Damit sind die EU-Frachtenkorridore, die Österreich durchqueren,

→ RFC 3 Scandinavian-Mediterranean Corridor,

→ RFC 5 Baltic-Adriatic Corridor,

→ RFC 7 Orient/East-Med Corridor,

→ RFC 9 Rhine-Danube Corridor

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

Durch die Veröffentlichung des nationalen Infrastrukturregisters auf der Internetseite der SCHIG mbH wurden die nationalen Vorgaben des § 111 ff. des Eisenbahngesetzes erfüllt. Seit Oktober 2018 veröffentlicht die ÖBB-Infrastruktur AG ihre Streckenbeschreibungen im Österreichischen Infrastrukturregister, um die Vorgaben des § 59 des Eisenbahngesetzes zu erfüllen.

Die Daten sind öffentlich zugänglich, und für die Besucher ist ein Zugriff im Lese-Modus mit folgenden Zugangsdaten möglich:

User name: public
Password: public

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

2.4

SOLAS

Gemäß der internationalen SOLAS-Richtlinie muss eine für die Feststellung der „Bestätigten Bruttomasse“ (Verified Gross Mass – VGM) verantwortlich zeichnende Firma/Institution von der zuständigen Behörde des Staates, in dem der Container beladen und verschlossen wurde, zertifiziert und zugelassen sein. Die Art und Weise der Zertifizierung ist gemäß Richtlinie dem jeweiligen Staat überlassen. Das BMVIT hatte sich 2016 dazu entschlossen, bereits vorhandene Nachweise von Unternehmen, welche die Vertrauenswürdigkeit des Unternehmens bzw. die Qualität und die Vertrauenswürdigkeit der betrieblichen Prozessgestaltung belegen, anzuerkennen.

Die SCHIG mbH unterstützt das BMVIT seit dem Jahr 2016 bei der Umsetzung des SOLAS-Verzeichnisses und betreut im Auftrag des BMVIT das öffentlich zugängliche SOLAS-Verzeichnis. Mit Ende 2018 waren knapp 330 Unternehmen im Verzeichnis eingetragen.

K3

Verkehrs-
finanzierungs-
kontrolle

048 – 057

Inhalt

K1

K2

K3

K4

K5

K6

Glossar

Impressum

3.1

Abwicklung und Weiterentwicklung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr

inklusive Verkehrsplanung
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 des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie beauftragt. Diese Verträge, für die der Bund noch konkretisierende Richtlinien verabschiedet hat, wurden als Direktvergabe gemäß „PSO-Verordnung“ (VO (EG) 1370/2007) abgeschlossen.

Verkehrsdiensteverträge mit der ÖBB-Personenverkehr AG

Den größten Bestellumfang hat der mit der ÖBB-PV AG über die Erbringung des sogenannten Grundangebots gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 (Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 idgF) abgeschlossene Vertrag mit einer Laufzeit vom 01.04.2010 bis 31.12.2019. Mit dieser Vereinbarung hat die SCHIG mbH im Jahr 2018 im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) österreichweit 57,664 Mio. Zugkm und für ergänzende Leistungen im gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) weitere 13,820 Mio. Zugkm bestellt. Der Verkehrsdienstevertrag (VDV) räumte der SCHIG mbH das Recht ein, die ÖBB-PV AG zu verpflichten, neues Schienenrollmaterial zur Qualitätsverbesserung für einzelne Teileleistungen oder den gesamten Leistungsumfang einzusetzen. Die SCHIG mbH zog die eingeräumte Option zweimal. Der Einsatz der Neufahrzeuge der ersten Option wurde ab Fahrplanwechsel im Dezember 2015 bestellt. Im Fahrplanjahr 2018 erbrachte die ÖBB-PV AG rund 9,392 Mio. Zugkilometer mit den Neufahrzeugen. Im Dezember 2016 wurde die Option ein weiteres Mal gezogen und ein Neufahrzeugeinsatz ab Fahrplanwechsel im Dezember 2017 bestellt. Im Fahrplanjahr 2018 erbrachte die ÖBB-PV AG rund 3,048 Mio. Zugkilometer mit den Neufahrzeugen. Insgesamt wurden dafür EUR 701,8 Mio. aufgewendet.

Zur besseren Erreichbarkeit der Landeshauptstädte Graz und Linz untereinander hat die SCHIG mbH im Auftrag des BMVIT einen VDV mit der ÖBB-PV AG mit Gültigkeit ab 16.02.2014 abgeschlossen. Der Vertrag ist befristet mit Ablauf des 31.12.2019. In Summe wurden auf der Strecke Linz – Selzthal im Fahrplanjahr 2018 insgesamt 150.804 Zugkm sowie im Abschnitt Graz – Selzthal insgesamt 1.456 Kurswagenverbindungen bestellt. Insgesamt wurden dafür im Jahr 2018 rund EUR 1,5 Mio. aufgewendet.

Weiterentwicklung der Verkehrsdienstverträge und Verkehrsplanung

Eine der wesentlichen Zielsetzungen des Bundes und der Länder bei der Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets ist die Harmonisierung des derzeit bestehenden dualen Bestellsystems im Schienenpersonenverkehr. Dabei soll die SCHIG mbH hinkünftig als zentrale Beauftragungs- und Abwicklungsstelle aller von Bund und Ländern zu finanzierenden gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen agieren. Dadurch soll eine effiziente und kompetente Beauftragung und Abwicklung von gemeinwirtschaftlich beauftragten Schienenpersonenverkehrsleistungen nach für ganz Österreich einheitlichen Leistungs- und Qualitätsstandards gewährleistet werden. Demnach wurde die SCHIG mbH im Jahr 2018 vom Bund beauftragt, für die Regionen Vorarlberg, Kärnten und Steiermark ein zuvor von Bund und Bundesland gemeinsam festgelegtes Gesamtangebot bei einem dazu geeigneten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu beauftragen und in weiterer Folge die Vertragsabwicklung durchzuführen. Im Jahr 2016 wurde damit begonnen, die dafür notwendigen Umsetzungsmaßnahmen zu definieren. Im Dezember 2018 konnte die SCHIG mbH für die Bundesländer Vorarlberg, Steiermark und Kärnten entsprechende Verkehrsdienstverträge für den Zeitraum 2019 bis 2028 erfolgreich mit der ÖBB-PV AG abschließen.

Darüber hinaus wurde vom BMVIT die beabsichtigte Vergabe des vom Bund und dem jeweiligen Land abgestimmten Gesamtangebots im Schienenpersonennahverkehr der Regionen Tirol, Salzburg, Oberösterreich und Ostregion für den Zeitraum 2020 bis 2029 bzw. 2034 vorangekündigt. Dies geschah auch für den Schienenpersonenfernverkehr für den Zeitraum 2020 bis 2029 bzw. 2034. Zur Abstimmung des Gesamtangebots im Schienenpersonennahverkehr in den jeweiligen Regionen bzw. zur Planung des Fahrplanangebots im Schienenpersonenfernverkehr gingen diesen Vorankündigungen umfangreiche Verkehrsplanungsarbeiten in der SCHIG mbH voraus. Der Abschluss und die Abwicklung all dieser Verkehrsdienstverträge soll durch die SCHIG mbH erfolgen.

Überwachung der Leistungserbringung bei den Verkehrsdienstverträgen ÖBB-PV AG

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

Seit 01.01.2016 erfolgt auch die Erhebung der abweichenden Zugbildung automatisch durch die elektronische Datenbank der SCHIG mbH. Des Weiteren überprüft die SCHIG mbH seit dem Fahrplan 2016 anhand der elektronischen Datenbank auch die tatsächlich erbrachten Leistungen der Neufahrzeuge. Zum Jahresende erfolgt eine Spitzabrechnung der erbrachten Leistungen durch die Neufahrzeuge.

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

→ **Zugausfall, allenfalls auf einer Teilstrecke, aufgrund von Nichtinverkehrsetzung des Zuges, vorzeitigem Ende des Zuglaufs, zu früher Abfahrt, hoher Verspätung oder Auslassen eines Verkehrshalts**

→ **Nicht erbrachte Zugbegleiter-Fahrstunden**

→ **Nicht erbrachtes, vereinbartes Bordservice (Gastronomie bzw. Nachtzugausstattung)**

→ **Abweichende Zugbildung**

Im Falle einer Leistungsstörung ist die auf die entsprechende Leistung entfallende Abgeltung nicht auszubehalten oder anteilig zu kürzen bzw. wird ein Pönale verrechnet. Im Jahr 2018 sind rund 245.116 Zugkilometer als ausgefallen registriert worden. Dies entspricht etwa 0,34 % der bestellten Leistung, womit der Ausfall unter dem Schwellenwert von 0,6 % der bestellten Leistung liegt. Es wurde daher aufgrund von Zugausfällen keine Kürzung der Abgeltung vorgenommen. In rund 0,11 % der Fälle wurde die Zugbegleitung nicht in der vertraglich vorgesehenen Form erbracht, weshalb die Abgeltung entsprechend gemindert wurde. Weiters konnte die bestellte Mindestleistung der Zugbegleitungen in der Region Steiermark von der ÖBB-PV AG nicht vollständig nachgewiesen werden. Die Unterschreitung von 5.793 Stunden wurde daher ebenfalls in Abzug gebracht. Für eine abweichende Zugbildung, die mit Komforteinbußen oder einer Verringerung der Sitzplatzanzahl einherging, wurde ebenfalls die Abgeltung gekürzt. Diesbezüglich wurde die Abgeltung für 2018 um rund 0,3 % gekürzt. Ein Pönale wird verrechnet, wenn das vertraglich vereinbarte Service-niveau bei Bordgastronomie oder Nachtzugservice nicht gewährleistet ist. Dies wurde 2018 bei rund 17,3 % beanstandet, in denen ein entsprechendes Pönale in Abzug gebracht wurde.

Als vertragskonform erbracht werden Leistungen akzeptiert, die temporär im Schienenersatzverkehr gefahren werden. Dies waren 2018 rund 1,86 % der bestellten Leistungen, für die die vertraglich vereinbarte Abgeltung geleistet wird.

Insgesamt kam es beim Hauptvertrag und dem VDV Graz – Linz im Jahr 2018 zu einem Abzug aufgrund von Leistungsstörungen in Höhe von EUR 3,5 Mio.

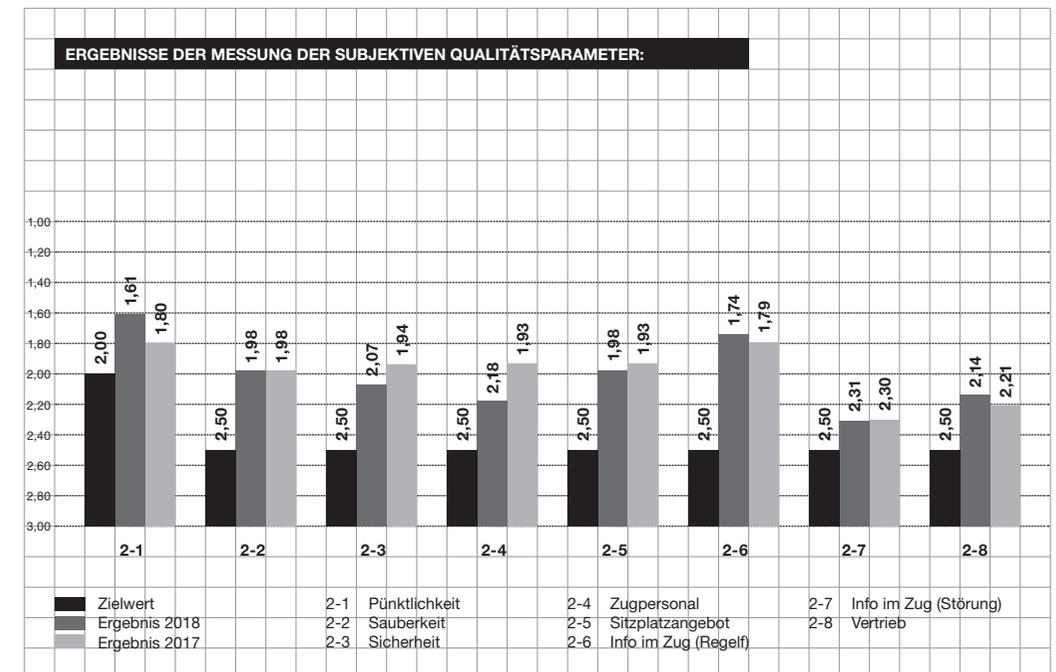
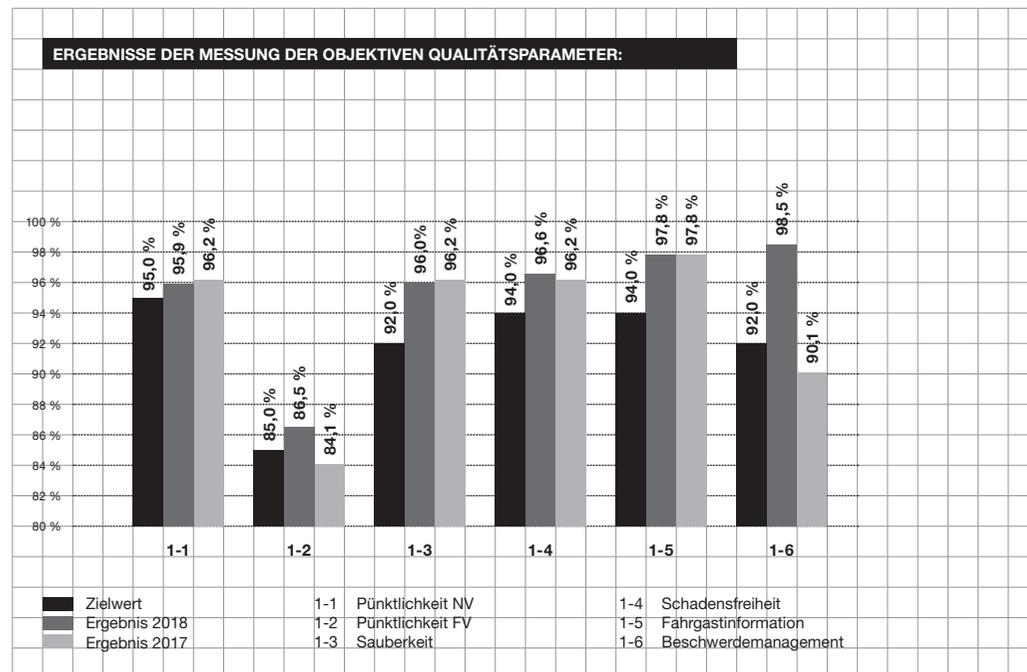
Überwachung des Qualitätsstandards

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

Zur Messung der objektiven Qualitätsparameter bei der ÖBB-PV AG wurden im Jahr 2018 von der SCHIG mbH 648 Zugfahrten als Stichproben ausgewählt. 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 2018 von der SCHIG mbH 1.912 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 VDV ein Bonus-/Malus-System implementiert. Werden bei einem Qualitätsparameter die vereinbarten Qualitätsziele nicht erreicht, wird ein Malus in Abzug gebracht, bei Übererfüllung wird hingegen ein zusätzlicher Bonus ausbezahlt. Dabei sind jene Parameter stärker gewichtet, die auch aus Sicht der Fahrgäste von größerer Bedeutung sind.

In Summe konnte die ÖBB-PV AG einen Qualitätsbonus für den Leistungszeitraum 2018 in Höhe von EUR 2,7 Mio. lukrieren.



Verkehrsdiensteverträge Privatbahnen

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

Folgende Unternehmen wurden vertraglich verpflichtet:

→ AG der Wiener Lokalbahnen (WLB)

→ Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges. mbH (NÖVOG)

→ Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. (Raaberbahn)

→ Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH (StH)

→ Salzburg AG für Energie, Telekommunikation und Verkehr – Salzburger Lokalbahn (SLB)

→ Salzburg AG für Energie, Telekommunikation und Verkehr – Pinzgauer Lokalbahn (PLB)

→ Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (ZVB)

→ Innsbrucker Verkehrsbetriebe & Stubaitalbahn GmbH (IVB)

→ Montafonerbahn AG (MBS)

→ Steiermärkische Landesbahnen (StLB) bzw. Steiermarkbahn und Bus GmbH (StB)

→ Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH (GKB)

Insgesamt wurden 6,085 Mio. Zugkilometer bei den Privatbahnen als Grundangebot für 2018 bestellt, für deren Abgeltung rund EUR 56,6 Mio. aufgewendet wurden. Die Leistungsbeschreibung ist dabei in gleicher Weise vertraglich geregelt wie bei der ÖBB-PV AG. Hinsichtlich der Zugausfälle liegen auch die Privatbahnen unter dem vertraglich vereinbarten Schwellenwert, weshalb es zu keiner Kürzung der Abgeltung kam. Auch bei den Privatbahnen ist die Möglichkeit vertraglich festgelegt – sofern notwendig –, temporär Leistungen im Schienenersatzverkehr zu fahren. Zum überwiegenden Teil waren Schienenersatzverkehre auf baustellenbedingte Streckensperungen zurückzuführen. Die Privatbahnen haben im Jahr 2018 zwischen 0,02 % und 13,79 % der bestellten Leistungen im Schienenersatzverkehr erbracht, für die die vertraglich vereinbarten Abgeltungsbeträge ausbezahlt wurden.

Ein mit dem der ÖBB-PV AG vergleichbares Qualitätsmanagement, das auch Bonus- bzw. Malus-Zahlungen beinhaltet, wurde für alle beauftragten Privatbahnen beginnend mit dem Jahr 2014 umgesetzt. Zur Messung der objektiven Qualitätsparameter wurden im Jahr 2018 bei sämtlichen Privatbahnen insgesamt 462 Zugfahrten als Stichproben von der SCHIG mbH ausgewählt.

Für jeden Waggon, der sich bei der als Stichprobe ausgewählten Zugfahrt im Zugverband befindet, wird anhand eines Erhebungsbogens die Erfüllung der jeweiligen Qualitätsparameter festgestellt. Insgesamt wurden im Jahr 2018 von der SCHIG mbH bei den Privatbahnen 624 Erhebungsbögen ausgefüllt und ausgewertet.

Sämtliche Privatbahnen konnten für den Leistungszeitraum 2018 einen Qualitätsbonus in Höhe von insgesamt EUR 0,83 Mio. lukrieren.

Darüber hinaus wurde vom BMVIT die beabsichtigte Vergabe des vom Bund und dem jeweiligen Land abgestimmten Gesamtangebots auf der Schieneninfrastruktur der MBS für den Zeitraum Juni 2019 bis 2028 vorangekündigt. Der Abschluss und die Abwicklung dieses Verkehrsdienstevertrags soll durch die SCHIG mbH erfolgen.

K 4

Förder-
management

058 – 077

Inhalt

K1

K2

K3

K4

K5

K6

Glossar

Impressum

4.1

Innovations- förderung Kombinierter Verkehr (IKV)

Mit 1. Jänner 2018 hat die SCHIG mbH die Abwicklung der Förderschiene „Innovationsförderung Kombiniertes Verkehr“ (IKV) von der AWS GmbH übernommen. Diese unterstützt in großem Ausmaß die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und leistet auf diesem Wege einen beträchtlichen Beitrag zur Erreichung der festgelegten Klimaziele.

Im Jahr 2018 wurden bei der SCHIG mbH im Rahmen der Innovationsförderung Kombiniertes Verkehr in drei Fördercalls insgesamt 22 Anträge eingebracht. Durch die Mitglieder der Bewertungskommission wurden schließlich 17 Projekte zur Durchführung genehmigt, die Fördersumme beträgt dafür in Summe rund EUR 2,3 Millionen.

Für 2019 arbeitet die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie an einer Weiterentwicklung der Förderschiene. Dabei wird auf den wertvollen Input und die Rückmeldungen der Fördernehmer und aus der transportierenden Wirtschaft gesetzt. Auch weiterhin stehen innovative und anwendungsorientierte Investitionen im Vordergrund, wichtiger Fokus für 2019 soll die Förderung von Ausbildungskosten sein.

4.2

Logistik- förderung und Support Logistik- koordination

Vom BMVIT, Stabsstelle Logistikkoordination, wurde in den vergangenen Jahren (in Kooperation mit der FH Oberösterreich, Steyr, und FH des BFI Wien) im Projekt RETRANS eine Plattform für Ausbildungsunterlagen im Bereich Logistik geschaffen. In einem weiterführenden Projekt (RETRANS 2), welches von der SCHIG mbH abgewickelt wird, werden die Inhalte der Plattform laufend ergänzt/aktualisiert und auch in englischsprachigen Versionen der interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht (<https://www.retrans.at/de/>).

Ab Herbst 2018 starteten die Vorbereitungsarbeiten für die neue Förderschiene Logistikförderung: Ab Anfang 2019 werden Unternehmen und wissenschaftliche Einrichtungen die Möglichkeit haben, die Machbarkeit innovativer Logistikkonzepte zu prüfen (Durchführbarkeitsstudien) bzw. Pilotanwendungen zu testen. Attraktive Förderquoten sowie ein Budget von mehr als EUR 10 Millionen bis zum Jahr 2023 lassen spannende und zukunftsweisende Projekte aus Wirtschaft und Forschung erwarten (<https://www.schig.com/logistikfoerderung/>).

4.3

Urbane Elektromobilität

Auf Basis der von der SCHIG mbH in Kooperation mit dem BMVIT und der Austria Tech im Jahr 2014 erstellten Sonderrichtlinie „E-Mobilität für alle: Urbane Elektromobilität“ wurden die beiden Umsetzungsprojekte E-Taxi für Wien und KombiMo II für Graz bis Ende 2018 abgeschlossen.

Die Entwicklungspfade dieser beiden Demonstrationsprojekte waren sehr unterschiedlich, wie auch eine von der SCHIG mbH auftragsgemäß durchgeführte Evaluierung des Förderprogrammes bestätigt. Die im Projekt KombiMo II laufend umgesetzten intermodalen Knoten („TIM“) entwickelten sich sehr positiv und haben zwischenzeitlich einen Vorbildcharakter für nachhaltige innerstädtische Verkehrslösungen in anderen Städten Österreichs erreicht. Das Projekt E-Taxi für Wien hingegen konnte die vorgesehenen Ziele – vor allem die Erhöhung der Anzahl der im Einsatz befindlichen E-Taxis – nur teilweise erreichen.

Die durch die Budgetkürzung im Zuge der Umsetzung des Projektes „E-Taxi für Wien“ frei gewordenen Programmmittel wurden im Jahr 2018 für die Durchführung einer zweiten Ausschreibung genutzt. Ausgehend von den Erfahrungen der zwei abgeschlossenen Projekte und den Evaluierungsergebnissen wurde im Rahmen der Ausschreibung der Fokus auf die Errichtung multimodaler Mobilitätsknoten und der Bereitstellung entsprechender Mobilitätsangebote gelegt. Mit rund EUR 2,3 Mio. unterstützt das BMVIT seit Anfang des Jahres 2019 die Errichtung von multimodalen Mobilitätsknoten im Rahmen folgender drei Projekte: KombiMo III (in Linz), vmobil-card (in Vorarlberg) und hiMobil (in Klagenfurt).

4.4

Intelligente Verkehrssysteme

Als Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds durfte die SCHIG mbH in den vergangenen neun Jahren – gemeinsam mit dem BMVIT und Akteuren aus ganz Österreich (Infrastrukturbetreibern, Ländern, Gemeinden, Verbänden, Verkehrsunternehmen, Forschungseinrichtungen, ÖAMTC und ORF) – an der Umsetzung einer Vielzahl wegweisender Vorhaben im Bereich der Informationstechnologien im Verkehrsbereich mitwirken.

Mit Ende 2018 sind (bis auf zwei noch laufende Projekte) die Aktivitäten des „IVS-Umsetzungsplanes“ des BMVIT in der SCHIG mbH weitgehend abgeschlossen. Wesentliche Ergebnisse der gemeinsamen Anstrengungen der letzten Jahre, wie die Graphenintegrationsplattform (GIP) und die Verkehrsauskunft Österreich (VAO), haben sich zwischenzeitlich als unverzichtbare Bestandteile des österreichischen Verkehrssektors und in der öffentlichen Verwaltung etabliert. Im noch laufenden Projekt EVIS.at entwickeln Bund, Länder und Infrastrukturbetreiber gemeinsame Strukturen für die zuverlässige Echtzeitverkehrsinformation im Straßenverkehr.

Die Anforderungen der Kunden an Web- und App-basierte Informationssysteme im Mobilitätsbereich steigen ständig. Erforderlich sind neue und zusätzliche Services in hoher Qualität. Diese Herausforderung erkennend, konnte die SCHIG mbH im Auftrag des BMVIT das Projekt Objektmodell „Points of Public Interest“ („POPIs“) starten. In diesem Projekt geht es um die Vorarbeiten zur strukturierten (und-wo möglich-automatisierten) Integration von Geodaten von Institutionen/Einrichtungen des Bereichs der öffentlichen Daseinsvorsorge (z.B. Apotheken, Gesundheitseinrichtungen, Ämter, Ausbildungseinrichtungen etc.) in die GIP bzw. in weiterer Folge in die VAO. Das Projekt läuft, in Kooperation des BMVIT mit der GIP-Gruppe und der VAO, bis Herbst 2019.

4.5

Intermodale Schnittstellen im Radverkehr (ISR)

Seit 2008 unterstützt das BMVIT sinnvolle Infrastruktur- und Begleitmaßnahmen im Bereich der Verknüpfungspunkte zwischen Fahrrad- und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV).

Als Abwicklungsstelle dieses Förderprogramms fungiert seit 2008 die SCHIG mbH. Die zu erbringenden Leistungen als Abwicklungsstelle umfassen die Gesamtkoordination der Förderprogrammabwicklung sowie die Durchführung aller im Kontext der Fördervergabe erforderlichen und üblichen formalen Aufgaben/Tätigkeiten und technischen/inhaltlichen Aufgabengebiete.

Das Programm unterstützt vielfältige Maßnahmen, die dazu beitragen sollen, dass künftig noch mehr Wege im Alltag, insbesondere auch Teilstrecken einer intermodalen Wegeketten, mit dem Fahrrad oder E-Bike zurückgelegt werden, und schafft wertvolle Impulse zur Gestaltung einer attraktiven und verkehrssicheren Radinfrastruktur in Gemeinden und Städten.

Mit einem Fördervolumen von rund EUR 8 Mio. wurden im Rahmen dieser Förderschiene seit 2008 mehr als 130 Radverkehrsprojekte abgewickelt und schwerpunktmäßig Infrastrukturinvestitionen wie etwa die Errichtung von über 14.000 qualitativ hochwertigen Fahrradabstellplätzen oder auch die Herstellung von lückenschließenden Radwegen gefördert. Zusätzlich wurden auch bewusstseinsbildende Initiativen (insbesondere PR- und Marketingmaßnahmen) und interessante Studienprojekte zur Förderung herangezogen. Die geförderten Projekte machen Bahnhöfe und (Bus-)Haltestellen, verteilt in ganz Österreich, für hunderttausende EinwohnerInnen attraktiver.

Für das Jahr 2018 (neunte Ausschreibung) erfolgte eine Beauftragung zur Abwicklung des Förderprogramms durch das BMVIT. Im Rahmen dieser Ausschreibung wurden 29 Projekte zur Förderung eingereicht und 18 Projekte nach Jurybeschluss und Förderentscheidung des BMVIT, bei einem Projektvolumen in Höhe von rund EUR 1,6 Mio., mit einem Fördervolumen von rund TEUR 800 zur Förderung empfohlen. Im Rahmen dieser Förderausschreibung war eine sehr hohe Nachfrage nach den vorhandenen Fördermitteln gegeben. So war das vorgegebene Förderbudget um das Vierfache überzeichnet.

Schließlich wurden im Jahr 2018 erste Arbeiten zu einer Bestandsaufnahme der „P&R- und B&R-Situation an Haltestellen“ in Österreich gestartet.

Statistische Informationen über Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot zeigen, dass es in Österreich noch ein großes Potenzial zum Ausbau des Radverkehrs gibt. Übergeordnete politische Strategien – wie der Gesamtverkehrsplan Österreich – setzen auf gezielte und intelligente Verknüpfung von Verkehrsmitteln und sehen dabei den Radverkehr als bedeutsame Säule. Genau hier setzt mit den daraus abgeleiteten Zielen und Maßnahmen das Programm „Intermodale Schnittstellen im Radverkehr“ an.

4.6

Mikro-ÖV-Systeme im ländlichen Raum

Im Jahr 2011 wurde das Förderprogramm „Mikro-ÖV-Systeme im ländlichen Raum“ im Rahmen der Klima- und Energiefonds-Programme gestartet und jährlich bis 2014 weitergeführt und von der SCHIG mbH abgewickelt. Insgesamt wurden im Rahmen der Jahresprogramme von 2011 bis 2014 österreichweit 64 Projekte (Grundlagenarbeiten und Umsetzungsprojekte) zur Förderung ausgewählt. Insgesamt wurde für alle Projekte eine Fördersumme von rd. EUR 2,3 Mio. beantragt.

Im Frühjahr 2019 erfolgte im Zuge des Abschlusses aller Förderprojekte eine Evaluierung des Förderprogrammes durch die wissenschaftliche Begleitung in Kooperation mit der SCHIG mbH. Bereits im Vorfeld kann als Ergebnis festgehalten werden, dass das Förderprogramm als Anschubfinanzierung für Mobilitätsprojekte im nachfrageschwachen ländlichen Raum jedenfalls sehr positiv zu bewerten ist und dass viele Gemeinden und Regionen stark von der Unterstützung des Klima- und Energiefonds profitieren konnten.

Seit 2016 wird die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle für das Förderprogramm „Mikro-ÖV-Systeme im ländlichen Raum“ durch das BMVIT beauftragt. Insgesamt wurden seit dem Start 21 Projekte (Grundlagenarbeiten und Umsetzungsprojekte) mit einer Fördersumme von rd. EUR 1,6 Mio. gefördert. Im Zuge der laufenden Ausschreibung des BMVIT, die im Oktober 2018 gestartet wurde, werden neue Mikro-ÖV-Systeme und Erweiterungsprojekte von bestehenden Mikro-ÖV-Systemen unterstützt.

Parallel zur Förderschiene hat das BMVIT die SCHIG mbH mit der Umsetzung eines Mikro-ÖV-Aktionspaketes beauftragt. Im Mittelpunkt stehen dabei die Entwicklung einer Aufzeichnungs-App, die Überprüfung von rechtlichen Fragestellungen sowie eine neue Bewertungsmethode für Mikro-ÖV-Systeme.

4.7

Abwicklung des Beihilfe- programms für Schienen- güterverkehrs- leistungen in bestimmten Produktions- formen

Seit dem Jahr 2012 wickelt die SCHIG mbH das gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), Sektion II/Abteilung Infra 1, entwickelte „Beihilfe-programm für die Erbringung von Schienen-güterverkehrsleistungen in bestimmten Produk-tionsformen“ ab. Durch dieses Beihilfeprogramm werden jene Produktionsformen des Schienen-güterverkehrs (SGV) unterstützt, durch die bereits bisher ein großer Anteil an umweltfreundlichen Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbracht wurde, die aber aufgrund der gegenüber dem Straßengüterverkehr höheren systemim-manten Kosten ohne öffentliche Unterstützung nicht bzw. nicht in ausreichendem Ausmaß zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden können:

→ Einzelwagenladungsverkehr (EWW)

→ Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr (UKV)

→ Rollende Landstraße (RoLa)

2018 konnten die im Zuge der Beihilfenabrech-nung für das Jahr 2017 ermittelten Daten gesamt-haft ausgewertet und folgende grundsätzliche Ergebnisse aufgezeigt werden:

Die in den Produktionsformen des EWW, des UKV und der RoLa im Jahr 2017 erbrachten Verkehrs-leistungen decken mit 13,76 Mrd. Tonnenkilo-metern (tkm) ein Ausmaß von rund 61,83 % der gesamten in Österreich erbrachten SGV-Leistun-gen ab.

| ANTEIL DES BEIHILFEFÄHIGEN SGV IM JAHR 2017 | TONNEN | ANTEIL IN % | TKM | ANTEIL IN % |
|---|-------------------|--------------|-----------------------|--------------|
| gesamter SGV* | 107.579.385 | 100,00 | 22.256.283.000 | 100,00 |
| EWW | 26.811.040 | 24,92 | 7.173.868.769 | 32,23 |
| UKV | 28.286.050 | 26,29 | 5.795.000.495 | 26,04 |
| RoLa | 6.722.641 | 6,25 | 792.814.483 | 3,56 |
| SUMME BEIHILFEFÄHIGER SGV | 61.819.732 | 57,46 | 13.761.683.747 | 61,83 |

Tabelle 1: Anteil des beihilfefähigen SGV am gesamten SGV im Jahr 2017 Quelle: Statistik Austria: Schienengüterverkehr aller Eisenbahnverkehrs-
unternehmen auf dem österreichischen Schienenverkehrsnetz im Jahr 2017

Durch die im Jahr 2017 im Rahmen des Förderprogramms „Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen“ erbrachten Transporte wurden 3,36 Mio. LKW-Fahrten in Österreich vermieden. Mit einem Beihilfebetrug von EUR 114,23 Mio. wurden somit im Jahr 2017 externe Kosten in der Höhe von EUR 367,00 Mio. eingespart. Mit EUR 1,00 dieser Beihilfe konnten somit EUR 3,22 an externen Kosten eingespart werden.

Im Bereich des EWV sind im Vergleich zum Vorjahr die Transportleistung um 4,36 % und die Tonnage um 1,75 % gestiegen. Im Jahr 2017 wurde der vertragliche Deckelungsbetrag einmalig von EUR 48,0 Mio. auf EUR 57,0 Mio. erhöht, was zu einem Anstieg der ausbezahlten Beihilfe im EWV-Bereich von 18,56 % führte. Im Import verzeichnen wir ein Wachstum der Transportleistung (tkm) um +13,0 %, in der Ausfuhr einen Anstieg von +1,53 %; im Binnenverkehr dagegen einen Rückgang von -2,24 %. Im Bereich des UKV konnte sowohl im Aufkommen (+4,76 %) als auch in der Transportleistung (+7,18 %) gegenüber dem Vorjahr neuerlich eine deutliche Steigerung erzielt werden.

Im RoLa-Verkehr blieb allerdings im Jahr 2017 das Transportaufkommen um -0,63 % und die Transportleistung (tkm) um -2,68 % unter den entsprechenden Werten des Vorjahres.

Der zwischenzeitig vorliegende Vergleich des 1. Halbjahres 2017/2018 zeigt hinsichtlich des in den geförderten Produktionsarten erbrachten Güteraufkommens folgende Entwicklung: Beihilfefähige SGV-Produktionsart; Aufkommen in to:

| | |
|------|---------|
| EWV | +1,29 % |
| UKV | +3,05 % |
| RoLa | -6,82 % |

Die unten gezeigte Zusammenfassung der Auswertung der SGV-Beihilfedaten zeigt, dass die vom Beihilfeprogramm umfassten Schienengüterverkehrsleistungen einen sehr hohen Anteil am Modal Split Schiene in Österreich umfassen und dass die Zielsetzung der Beihilfe – ein Absinken dieses Anteils am Modal Split zu verhindern – erreicht wird.

Die Verlängerung des „Beihilfeprogramms für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen“ bis Jahresende 2022 wurde von der Europäischen Kommission mit Schreiben C (2017) 7276 vom 25.10.2017 genehmigt.

| BEIHLFEFÄHIGE SGV-PRODUKTIONSART | BEIHLFE IN EUR | AUFKOMMEN IN TONNEN | GEFÖRDERTE TRANSPORTLEISTUNG IN TKM | ANZAHL VERMIEDENER LKW-FAHRTEN | VERMIEDENE EXTERNE KOSTEN IN EUR | BEIHLFE-EFFIZIENZ* |
|----------------------------------|--------------------|---------------------|-------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|--------------------|
| EWV | 57.180.670 | 26.811.040 | 7.173.868.769 | 1.540.864 | 183.543.241 | 3,35 |
| UKV | 40.814.648 | 28.286.050 | 5.795.000.495 | 1.625.635 | 144.367.619 | 3,79 |
| RoLa | 16.233.706 | 6.722.641 | 792.814.483 | 190.538 | 21.750.209 | 1,30 |
| GESAMT | 114.229.053 | 61.819.732 | 13.761.683.747 | 3.357.037 | 349.661.068 | 3,22 |

Tabelle 2: Wirksamkeit der SGV-Beihilfen im Jahr 2017 Quelle: Studie „Beihilfefähige Kosten für den Schienenverkehr“, Herry Consult GmbH vom 05.05.2011; Ladefaktor je LKW in to: 17,4; Differenz ext. Kosten in EUR je 1.000 tkm: 26,70. * vermiedene externe Kosten in EUR je 1 EUR Beihilfe

| JAHRESVERGLEICH 2016–2017 | 2016 | | | 2017 | | | Veränderung in % | | |
|---------------------------|-------------------|-----------------------|--------------------|-------------------|-----------------------|--------------------|------------------|---------------|----------------|
| | TONNEN | TKM | BEIHLFE IN EUR | TONNEN | TKM | BEIHLFE IN EUR | TONNEN | TKM | BEIHLFE IN EUR |
| EWV | 26.349.056 | 6.874.278.672 | 48.227.942 | 26.811.040 | 7.173.868.769 | 57.180.700 | 1,75 % | 4,36 % | 18,56 % |
| UKV | 27.000.942 | 5.407.026.927 | 38.928.654 | 28.286.050 | 5.795.000.495 | 40.814.648 | 4,76 % | 7,18 % | 4,84 % |
| RoLa | 6.765.372 | 814.614.555 | 16.122.920 | 6.722.641 | 792.814.483 | 16.233.706 | -0,63 % | -2,68 % | 0,69 % |
| GESAMT | 60.115.370 | 13.095.920.154 | 103.279.516 | 61.819.732 | 13.761.683.747 | 114.229.053 | 2,84 % | 5,08 % | 10,60 % |

Tabelle 3: Jahresvergleich SGV-Beihilfen in den Jahren 2016 und 2017

4.8

Anschlussbahn- und Terminalförderung

Mit Beginn dieses Geschäftsjahres traten die neuen, notifizierten Sonderrichtlinien „Staatliche Beihilfe SA.48485 – Österreich“ zum Programm für die Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs (01.01.2018 – 31.12.2022) in Kraft. Auch diese Richtlinien haben die Zielsetzung, die Errichtung und Erweiterung von Anschlussbahnanlagen sowie den Bau und den Ausbau von Umschlagseinrichtungen in den land-/wassergebundenen Modenkombinationen zu fördern, um den Zugang zu den Systemen Bahn und Binnenschiff zu verbessern. Ergänzend wurde die rechtliche Möglichkeit geschaffen, Bestandsinvestitionen weiterhin zu unterstützen. Somit sollen weiterhin Anreize gesetzt werden, Gütertransporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern und die Rückverlagerung von Transportaufkommen auf die Straße zu vermeiden.

Das Interesse an Unterstützung von Investitionsprojekten im Anschlussbahn- und Terminalbereich war auch 2018 im Vergleich zu den Vorjahren unverändert. In der abgelaufenen Förderperiode wurden 21 Projektanträge eingereicht und in drei Beiratssitzungen evaluiert. Getrennt nach Fördermaßnahme sind neun Projekte dem Bereich Unterstützung des Neubaus und der Erweiterung von Anschlussbahnanlagen und Terminals und zwölf Projekte dem Bereich der Förderung von Bestandsinvestitionen, die der Optimierung von bestehenden Anlagen dienen, zuzuordnen. Die annähernd ausgewogene Verteilung der Anzahl von Anträgen auf die beiden bestehenden Fördermöglichkeiten zeigt die Sinnhaftigkeit, die beiden Varianten der Förderung weiterhin nebeneinander bereitzustellen, und entspricht den Erfahrungen aus der vergangenen Förderperiode.

Im Rahmen der Projektbegutachtungen wurden 14 Projekte zur Förderung genehmigt, vier Projekte erhielten eine Förderabsage, und in drei Fällen ist die Förderentscheidung noch offen. Die Investitionskosten der genehmigten Projekte betragen rund EUR 24,1 Mio. und werden mit EUR 5,1 Mio. gefördert.

Darüber hinaus nahm die Abwicklungsstelle der SCHIG mbH weiterhin die Aufgaben der Information, Betreuung und Unterstützung der Verantwortlichen im System Anschlussbahn wahr. In zahlreichen Informationsgesprächen, Vorträgen bei themenspezifischen Veranstaltungen und dem Austausch über die entsprechenden Plattformen wurden die aktuellen Themen der Anschlussbahn- und Terminalförderung den Interessentinnen und Interessenten nähergebracht.

K5

Eisenbahn-
infrastruktur:

Beratung,
Begleitung
und
Prüfung

078 – 095

Inhalt

K1

K2

K3

K4

K5

K6

Glossar

Impressum

5.1

Infrastruktur- kontrolle

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

Die Infrastrukturkontrolle gliedert sich in nachfolgende Tätigkeitsbereiche:

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

Die Mittelverwendungskontrolle Infrastrukturentwicklung

Projekte der Infrastrukturentwicklung (IE) im Eisenbahnbereich haben einen Beitrag zu übergeordneten Zielsetzungen zu leisten, welche zum einen in der verkehrspolitischen Leitstrategie des BMVIT über den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (inkl. sozialpolitischer Zielsetzungen) und zum anderen im Zielnetz 2025+ definiert wurden.

Wesentliche Inhalte davon sind:

- Stärkung der Marktposition
- Stärkung der Wirtschaftlichkeit
- Weiterentwicklung der Sicherheit
- Maßnahmenempfehlungen, die zur Effizienzsteigerung führen
- Werterhalt des Netzes

Durch die SCHIG mbH erfolgt im Rahmen der Mittelverwendungskontrolle-Infrastrukturentwicklungen (MVK IE) die kritische Begleitung und Begutachtung des Infrastrukturentwicklungsprozesses der ÖBB-Infrastruktur AG. Dies ermöglicht eine zweckmäßige und zeitgerechte Einbindung in die Abstimmungs- und Entscheidungsphasen.

Oberste Prämisse der Infrastrukturentwicklung im Eisenbahnwesen ist es, das Infrastrukturnetz und dessen Anlagen entsprechend prognostizierter Werte den künftigen Erfordernissen anzupassen. In der IE behandelte Projekte haben oftmals einen großen Projektumfang, da die Adaptierung der Infrastruktur für Generationen ausgelegt werden muss. Aus diesem Grund müssen auf der einen Seite die Projekte so dimensioniert werden, dass nach dem Bau noch Kapazitätssteigerungen realisierbar sind, und auf der anderen Seite dürfen die Anlagen nicht überdimensioniert werden, da das öffentliche Netz größtenteils über gemeinwirtschaftliche Leistungen finanziert wird. Die optimale Dimensionierung von öffentlichen Verkehrsnetzen für künftige Generationen zu finden kann als Gratwanderung beschrieben werden.

Wie werden Infrastruktur-entwicklungen beschlossen?

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

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

In der APLIES werden einzelne IE diskutiert, bis zum Abschluss begleitet und ggf. für die Behandlung im RIE vorbereitet. Vorhaben ohne maßgebliche Auswirkung auf die Infrastruktur oder den Betrieb bzw. Vorhaben, die der direkten Umsetzung von bereits beschlossenen übergeordneten Strategien oder Programmen dienen, können im Rahmen der APLIES zur Weiterverfolgung innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG ohne Vorlage im RIE empfohlen werden. Die davon betroffenen IE-Projekte werden vom Gremium gemeinsam anhand der in der Vereinbarung festgelegten Grundsätze definiert. Der Vorsitz in der APLIES wurde der SCHIG mbH übertragen.

Im RIE werden alle übrigen hochrangigen Vorhaben oder Strategien weiterempfohlen. Dies betrifft auch die Streckenentwicklungspläne, die ein grundlegendes Instrument für die Bewertung der IE in der APLIES sind. Den Vorsitz im RIE übernimmt das BMVIT. Im Vorfeld der RIE-Sitzungen erstellt die SCHIG mbH den Bericht der APLIES über die abgeschlossenen oder zur Behandlung im RIE vorgesehenen Projekte.

Mittelverwendungskontrollen (MVK)

Mit den Prozessen der Mittelverwendungskontrolle erfolgt die Kontrolltätigkeit der SCHIG mbH in Anpassung an das Geschäftsmodell zur „Projektentwicklung 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 BMVIT durchführt, zählen zu den zentralen Aufgaben der Abteilung Infrastrukturkontrolle & Notified Body.

Im Jahr 2018 wickelte die SCHIG mbH folgende Projekte ab:

→ **Koralmbahn**

→ **Semmering-Basistunnel**

→ **Brenner-Basistunnel**

→ **Ausrüstung-Bahnsysteme**

→ **Werterhalt**

→ **Blumental-Wampersdorf**

→ **Marchegger Ast**

Termin- und Kostenverfolgungen

Im Auftrag des BMVIT erfolgt durch die SCHIG mbH aus dem umfangreichen Projektportfolio der ÖBB-Infrastruktur AG jährlich eine Stichprobenauswahl. Aus dieser führte die SCHIG mbH im Jahr 2018 bei folgenden ausgewählten Projekten eine Prüfung hinsichtlich Einhaltung der Termine und Kosten durch:

→ **Bahnhofsumbau Tulln**

→ **Bahnhofsumbau Wernstein**

→ **Bahnhofsumbauten Bruck-Graz**

→ **Bahnhofsumbau Seefeld**

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

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

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

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

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

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

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

CEF-Prüfungen

Seit Jänner 2014 hat die Europäische Union ein neues Finanzierungsprogramm unter dem Namen Connecting Europe Facility (CEF). Es unterstützt die Entwicklung von hochleistungsfähigen, miteinander verbundenen transeuropäischen Netzen in den Bereichen Verkehr, Energie und digitale Dienste. Die SCHIG mbH nimmt im Auftrag des BMVIT die Prüfung der Abrechnungen der CEF-Projekte als Public Officer wahr.

5.2

Die Benannte Stelle der SCHIG mbH

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

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

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

Die Interoperabilität im Schienenverkehr soll die Integration des Marktes für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, die Erneuerung und die Funktionsfähigkeit des Eisenbahnsystems auf Grundlage einheitlicher Standards (Technische Spezifikationen für Interoperabilität, TSI) gewährleisten und gleichzeitig auch die Sicherheit des Bahnbetriebes erhöhen. Über EG-Prüfverfahren wird gewährleistet, dass die entsprechenden TSI, die für die einzelnen Teilsysteme definiert wurden, auch tatsächlich eingehalten werden. Diese TSI gelten in der gesamten Europäischen Union. Auch die Schweiz, als ein zentraleuropäisches Transitland, wendet viele Spezifikationen an.

Mit 11. Mai 2016 wurde eine Neufassung der Interoperabilitätsrichtlinie „RICHTLINIE (EU) 2016/797 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)“ aufgelegt, die mit 16. Juni 2019 in Kraft treten wird. Die Richtlinie 2008/57/EG in der Fassung der in Anhang V Teil A genannten Richtlinien wird mit Wirkung vom 16. Juni 2020 aufgehoben. Durch die laufende Weiterentwicklung der TSI können die aktuellen Erkenntnisse der Technik eingearbeitet werden.

Weiters nimmt mit 16. Juni 2019 die Eisenbahnagentur der Europäischen Union ihre Tätigkeit für die Fahrzeuggenehmigung auf.

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

Die Benannte Stelle bietet Leistungen für nachfolgende TSI an:

- Infrastruktur (TSI INS)

- Energie (TSI ENE)

- Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (TSI CCS)

- Fahrzeuge für den Personenverkehr (TSI LOC&PAS)

- Sicherheit in Eisenbahntunnel (TSI SRT)

- Personen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM)

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

- Common Safety Methods (402/2013/EU) – Assessment Body (AsBo)

- EN 50126, EN 50128, EN 50129, EN 61508

- § 38 EisbAV

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

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

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

→ regelmäßig wiederkehrende Überprüfungen gemäß § 19a

→ Gutachtertätigkeit in Zusammenhang mit eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen gemäß § 31a

→ Gutachtertätigkeit in Zusammenhang mit eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigungen gemäß § 32a

→ Gutachtertätigkeit in Zusammenhang mit eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungen gemäß § 34b

→ Ausübung der Tätigkeiten einer sogenannten §-40-Person

Neben der ÖBB-Infrastruktur AG zählen mittlerweile auch mehrere österreichische Privatbahnen zum Kundenkreis des Ingenieurbüros für Eisenbahninfrastrukturtechnik.

Ein weiteres Aufgabengebiet des Ingenieurbüros sind die Tätigkeiten als nichtamtliche Sachverständige im Seilbahnwesen.

Nichtamtliche Sachverständige im Seilbahnwesen

Die nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG mbH waren im Rahmen ihrer Tätigkeit 2018 bei zahlreichen Seilbahnprojekten tätig. Die Experten der SCHIG mbH waren bemüht, die durch Pensionierungen und Krankenstände entstandene Personallücke in der obersten Seilbahnbehörde durch ihre Flexibilität und Einsatzfreude zu schließen, um als verlässlicher Partner des BMVIT die Aufgaben lösen zu können.

Im Jahr 2018 wurden die nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG mbH bei 16 Baugenehmigungs- und zehn Betriebsbewilligungsverfahren größeren Umfangs und im Rahmen zweier UVP-Verfahrens als Gutachter bestellt. Ebenfalls wurden Sachverständigentätigkeiten bei ca. 30 kleineren Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren abgewickelt.

Einige ausgewählte Beispiele der in diesem Jahr erstatteten Gutachten sind:

→ Schlossalmbahn I, II (Bad Hofgastein)

→ Familienbahn Maiskogel (Kaprun)

→ Aineck Silverjet I (St. Margarethen)

Eine weitere Herausforderung war ab April das Inkrafttreten der neuen EU-Verordnung (VO (EU) 2016/424), die etliche Veränderungen mit sich brachte. Die dadurch erforderliche Anpassung des Seilbahngesetzes wurde mit der Verlautbarung am 6. Dezember 2018 abgeschlossen. Durch diese Novelle des Seilbahngesetzes sind weitere Aufgaben vorgegeben. So ist die Ausarbeitung von Verordnungen, wie zur Regelung des Inhalts eines Bauentwurfs oder über die Generalrevision von Seilbahnen, erforderlich.

Als Besonderheit wäre auch das Wiederaufstellen von Seilbahnen zu erwähnen, das nicht unter die neue EU-Seilbahnverordnung fällt. Dies betraf im Jahr 2018 zwei Anlagen, die durch leistungsstärkere ersetzt wurden, wobei die abgebauten Anlagen an anderen Standorten wiedererrichtet wurden.

5.3

Open Rail Lab – Innovations- projekt im Bereich Mobilität auf der Schiene

Die Digitalisierung der Bahn bringt vielfältige Änderungen mit sich. So werden unter dem Schlagwort Mobilität 4.0 unter anderem Vernetzung, intelligente Systeme, Datenverfügbarkeit und das Zusammenspiel von Mensch und Maschine zusammengefasst. Dabei geht es um Gestaltungschancen für Unternehmen, Beschäftigte, Sozialpartner und Politik. Die Nutzung dieser Chancen zum Wohl aller Beteiligten geht mit ebenso großen Erwartungen wie Unsicherheiten einher.

Hieraus entsteht ein großer Forschungsbedarf über die zukünftige Ausrichtung der Bahn. Dabei steht die Entwicklung von wettbewerbsfähigen Lösungen für Zubringerstrecken (Nebenbahnen) als Beitrag zur intermodalen Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene im Fokus.

Mit dem Open Rail Lab entsteht Europas erste Testumgebung für selbstfahrende Züge auf offener Strecke. Hier erproben Unternehmen und Forschungseinrichtungen neue Eisenbahntechnologie wie etwa Loks, die Eisenbahnkreuzungen oder Hindernisse auf den Schienen automatisch erkennen. Die Teststrecke zwischen Friedberg in der Steiermark und Oberwart im Burgenland ist über 25 Kilometer lang. Im Open Rail Lab kann die gesamte Entwicklung der Technik für selbstfahrende Züge durchlaufen werden – von ersten Simulationen am Computer bis zu Testfahrten im normalen Bahnbetrieb.

Open Rail Lab ist zugleich Thinktank und Testdrive. Ziel der Initiative ist die Erforschung und praxisnahe Erprobung zukunftsweisender Konzepte für die Mobilität auf der Schiene in der Region. Das Innovationsprojekt, an dem zahlreiche Unternehmens- und Forschungspartner teilnehmen, wurde von der SCHIG mbH in Kooperation mit BMVIT, ÖBB und der Verkehrsinfrastruktur Burgenland GmbH gestartet.

Die Testumgebungen sollen abgestimmt auf den jeweiligen Technologiereifegrad sowie die zu testenden GoA-Levels eines Prototyps, Produkts oder Services die folgenden Test-, Entwicklungs- bzw. Validierungsmethoden und -möglichkeiten kombiniert und aufeinander abgestimmt bereitstellen:

- Erprobung unter Laborbedingungen

- Virtuelles Testen/Simulationen bzw. teilsimuliertes Testen

- Testen auf gesicherten Teststrecken

- Testen im Realverkehr unter Einbeziehung der digitalen Infrastruktur

Folgende Ziele werden dabei angestrebt:

- Steigerung der Forschungs-, Technologie- und Innovations-Intensität (FTI-Intensität) des österreichischen Unternehmenssektors

- Virtuelle Entwicklung von Technologien für eine moderne, effiziente, leistungsfähige und sichere Infrastruktur zur Bewältigung der großen Zukunftsherausforderungen Klimawandel und Ressourcenknappheit

- Erweiterungen von Wissen und Netzwerken im Mobilitätsbereich, Erweiterung von Kooperationsmöglichkeiten mit transnationalen Partnern

- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit (Modal Split)

- Steigerung des Kundennutzens (Bedarfsorientierung)

- Gewährleistung der Sicherheit

- Steigerung der wirtschaftlichen Effizienz (Nutzung im Verhältnis zum Mitteleinsatz)

Nach der im Herbst 2018 erfolgten Präsentation des Wirtschaftsplans an die Entscheidungsträger wurde das Projekt Open Rail Lab als Leuchtturmprojekt des Landes Burgenland und des BMVIT v. a. in der Region bestätigt. Um die Projektrisiken jedoch v. a. in Hinblick auf die Akzeptanz durch die Industrie überschaubar zu halten, wurde ein Stufenplan bzw. ein modularer Aufbau als notwendig erachtet.

In einer ersten Anlaufphase soll die Strecke durch die erforderlichen Sofortmaßnahmen auf eine VzG von 40 km/h stabilisiert werden. Diese Maßnahme dient einer nachhaltigen und werterhaltenden Instandhaltung und Reinvestition gemäß den Regularien der ÖBB-Infrastruktur AG.

Die folgenden Rahmenbedingungen sind notwendig:

Strecke

Die Strecke soll nun von der ÖBB-Infrastruktur AG in einen stabilen und verkehrssicheren Zustand versetzt werden. Eine stabile und verfügbare Strecke ist für den Testbetrieb essenziell. Der Bedarf von Nebengleisen sowohl in Alt Pinkafeld als auch in Oberwart muss in Detailgesprächen noch fixiert werden. Alle Investitionen sind von der Präambel begleitet, dass sie nachhaltig für den Bedarf realisiert werden. Im Detail-Bauprogramm soll jedoch auch zwingend der Aspekt berücksichtigt werden, dass die Reinvestitionen so eingesetzt werden, dass bei einem weiteren Ausbau der Strecke auf eine höhere VzG keine Doppelinvestitionen notwendig sind. Dies kann dann geschehen, wenn man die ins Auge gefassten Mittel nur so einsetzt, dass punktuelle Erneuerungen durchgeführt werden und keine Streckenbetrachtung. In Einzelfällen sollte Rücksprache gehalten werden, wenn vermeintlich höhere Investitionen jedoch im Ganzen niedrigere Kosten auf Streckensicht ergeben.

Betriebsführung

Die Betriebsführung der gesamten Strecke muss den größtmöglichen Testbetrieb als oberste Maxime im Auge haben. Der Güterverkehr soll möglich bleiben, jedoch ist der Testbetrieb in den nächsten Jahren der Treiber für die Streckenerhaltung.

Vor allem die kurzfristige Ermöglichung von Trassen für den Testbetrieb stellt höchste Ansprüche an die Betriebsführung.

Open Rail Lab GmbH

Eine flexible und kundenorientierte Führung des Testcenters ist der zentrale Schlüssel zum Erfolg. Maßgeschneiderte Lösungen für die Tester ermöglichen ein Alleinstellungsmerkmal. Schnelle und vereinfachte Beschaffungsregularien sind essenziell. Das Open Rail Lab muss wie ein Start-up schnell und alleinverantwortlich agieren können, ohne in sperrigen Freigabemechanismen gefangen zu sein.

K6

SCHIG mbH
Jahres-
abschluss
2018

96 – 155

Inhalt

K1

K2

K3

K4

K5

K6

Glossar

Impressum

Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz zum
31. Dezember 2018

| AKTIVA | 31.12.2018 EUR | 31.12.2017 EUR | VERGLEICHSAZAHLEN 31.12.2017 EUR |
|---|-----------------------|-----------------------|--|
| A. ANLAGEVERMÖGEN | | | |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände | | | |
| 1. gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile | 493.234,73 | | 390.361,02 |
| 2. geleistete Anzahlungen | 19.000,00 | | 0,00 |
| | | 512.234,73 | 390.361,02 |
| II. Sachanlagen | | | |
| 1. Bauten auf fremdem Grund | 332,96 | | 3.642,40 |
| 2. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 96.218,04 | | 63.292,34 |
| | | 96.551,00 | 66.934,74 |
| III. Finanzanlagen | | | |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen | 3.160.000,00 | | 3.160.000,00 |
| 2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen | 2.156.250,00 | | 2.343.750,00 |
| | | 5.316.250,00 | 5.503.750,00 |
| B. UMLAUFVERMÖGEN | | | |
| I. Vorräte | | | |
| 1. unfertige Erzeugnisse | | 12.270,56 | 26.873,12 |
| II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | | | |
| 1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00/Vj. 0,00 | 521.577,20 | | 519.472,91 |
| 2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 9.417.109,15/Vj. 10.380.306,77 | 10.311.609,15 | | 11.274.806,77 |
| 3. sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00/Vj. 0,00 | 19.235.063,91 | | 13.176.126,01 |
| | | 30.068.250,26 | 24.970.405,69 |
| III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten | | | |
| | | 357.378.725,19 | 308.987.817,67 |
| C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN | | | |
| 1. Transitorische Posten | | 65.701,12 | 52.297,19 |
| SUMME AKTIVA | 393.449.982,86 | 339.998.439,43 | |

| PASSIVA | 31.12.2018 EUR | 31.12.2017 EUR | VERGLEICHSAZAHLEN 31.12.2017 EUR |
|---|-----------------------|-----------------------|--|
| A. EIGENKAPITAL | | | |
| I. eingefordertes Stammkapital | | | |
| 1. Stammkapital davon eingezahlt 2.000.000,00/Vj. 2.000.000,00 | | 2.000.000,00 | 2.000.000,00 |
| II. Kapitalrücklagen | | | |
| 1. nicht gebundene | | 7.767.655,19 | 7.767.655,19 |
| III. Bilanzgewinn davon Gewinn-/Verlustvortrag 46.272,07/Vj. -30.055,70 | | 117.321,72 | 46.272,07 |
| SUMME EIGENKAPITAL | | 9.884.976,91 | 9.813.927,26 |
| B. RÜCKSTELLUNGEN | | | |
| 1. Rückstellungen für Abfertigungen | 128.655,41 | | 107.348,37 |
| 2. sonstige Rückstellungen | 8.217.890,38 | | 8.214.762,63 |
| | | 8.346.545,79 | 8.322.111,00 |
| C. VERBINDLICHKEITEN | | | |
| 1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 187.500,00/Vj. 187.500,00 davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 1.875.000,00/Vj. 2.062.500,00 | 2.062.500,00 | | 2.250.000,00 |
| 2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 83.054.740,09/Vj. 74.929.579,22 davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00/Vj. 0,00 | 83.054.740,09 | | 74.929.579,22 |
| 3. sonstige Verbindlichkeiten davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 110.315,07/Vj. 100.797,42 davon aus Steuern 114.318,53/Vj. 163.334,57 davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 2.050.573,22/Vj. 1.116.960,88 davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00/Vj. 0,00 davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 85.292.813,31/Vj. 76.234.040,10 davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 1.875.000,00/Vj. 2.062.500,00 | 2.050.573,22 | | 1.116.960,88 |
| | | 87.167.813,31 | 78.296.540,10 |
| D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN | | | |
| | | 288.050.646,85 | 243.565.861,07 |
| SUMME PASSIVA | 393.449.982,86 | 339.998.439,43 | |

| | 2018 EUR | 2018 EUR | VERGLEICHSAZAHLEN 2017 EUR |
|---|-----------------|------------------------|-------------------------------|
| 1. UMSATZERLÖSE | | 8.487.209,63 | 7.509.902,47 |
| 2. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE | | | |
| a. Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen | 0,00 | | 450,00 |
| b. Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen | 26.561,05 | | 1.674.387,62 |
| c. übrige | 771.777.290,16 | | 740.938.741,58 |
| | | 771.803.851,21 | 742.613.579,20 |
| 3. BETRIEBSLEISTUNG | | 780.291.060,84 | 750.123.481,67 |
| 4. AUFWENDUNGEN FÜR MATERIAL UND SONSTIGE BEZOGENE HERSTELLUNGSLEISTUNGEN | | | |
| a. Aufwendungen für bezogene Leistungen | -771.992.255,60 | | -742.720.202,03 |
| | | -771.992.255,60 | -742.720.202,03 |
| 5. PERSONALAUFWAND | | | |
| a. Gehälter | -4.502.252,61 | | -4.100.481,18 |
| b. Soziale Aufwendungen | | | |
| ba. Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen | -87.081,33 | | -76.208,16 |
| bb. Aufwendungen für Altersversorgung | -169.752,81 | | -159.645,71 |
| bc. Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge | -1.186.473,25 | | -1.072.201,39 |
| bd. sonstige Sozialaufwendungen | -165.448,68 | | -136.026,43 |
| | | -6.111.008,68 | -5.544.562,87 |
| 6. ABSCHREIBUNGEN | | | |
| a. planmäßige Abschreibungen | -365.397,38 | | -277.767,72 |
| | | -365.397,38 | -277.767,72 |

| | 2018 EUR | 2018 EUR | VERGLEICHSAZAHLEN 2017 EUR |
|---|---------------|----------------------|-------------------------------|
| 7. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN | | | |
| a. Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen und Ertrag fallen | -2.630,96 | | -1.835,74 |
| b. übrige | -1.819.768,22 | | -1.579.113,31 |
| | | -1.822.399,18 | -1.580.949,05 |
| 8. ZWISCHENSUMME AUS Z 1 BIS 7 (BETRIEBSERGEBNIS) | | 0,00 | 0,00 |
| 9. ERTRÄGE AUS ANDEREN WERTPAPIEREN UND AUSLEIHUNGEN DES FINANZANLAGEVERMÖGENS <i>davon aus verbundenen Unternehmen 8.252,48/Vj. 8.883,15</i> | | 8.252,48 | 8.883,15 |
| 10. SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE <i>davon aus verbundenen Unternehmen 969.202,61/Vj. 970.155,68</i> | | 1.170.807,09 | 2.033.439,79 |
| 11. ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN <i>davon an verbundene Unternehmen 195.015,55/Vj. 1.057.920,00</i> | | -1.108.009,92 | -1.965.995,17 |
| 12. ZWISCHENSUMME AUS Z 9 BIS 11 (FINANZERGEBNIS) | | 71.049,65 | 76.327,77 |
| 13. ERGEBNIS VOR STEUERN (ZWISCHENSUMME AUS Z 8 UND Z 12) | | 71.049,65 | 76.327,77 |
| 14. ERGEBNIS NACH STEUERN | | 71.049,65 | 76.327,77 |
| 15. JAHRESÜBERSCHUSS | | 71.049,65 | 76.327,77 |
| 16. GEWINN-/VERLUSTVORTRAG AUS DEM VORJAHR | | 46.272,07 | -30.055,70 |
| 17. BILANZGEWINN | | 117.321,72 | 46.272,07 |

6.2

Bilanzierungs- und Bewertungs- methoden

Der Jahresabschluss wurde gemäß den Bestimmungen der §§ 189 ff. des Unternehmensgesetzbuches (UGB) in der zum Stichtag geltenden Fassung sowie dem Rechnungslegungsänderungsgesetz 2014 (RÄG 2014) erstellt.

Der Jahresabschluss wurde unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung sowie unter Beachtung der Generalnorm, ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens zu vermitteln (§ 222 Abs. 2 UGB), aufgestellt. Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses wurden die Grundsätze der Vollständigkeit und der ordnungsmäßigen Bilanzierung eingehalten. Bei der Bewertung wurde von der Fortführung des Unternehmens ausgegangen.

Bei Vermögensgegenständen und Schulden wurde der Grundsatz der Einzelbewertung angewendet. Dem Vorsichtsprinzip wurde Rechnung getragen, indem insbesondere nur die am Abschlussstichtag verwirklichten Gewinne ausgewiesen wurden. Alle erkennbaren Risiken und drohenden Verluste, die im Geschäftsjahr 2018 oder in einem der früheren Geschäftsjahren entstanden sind, wurden berücksichtigt.

Anlagevermögen

Immaterielles Anlagevermögen

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

Als Nutzungsdauer wird ein Zeitraum von drei bis sechs Jahren zugrunde gelegt. Außerplanmäßige Abschreibungen wurden – wie im Vorjahr – nicht vorgenommen.

Sachanlagevermögen

Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich der bisher aufgelaufenen und im Berichtsjahr 2018 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 400,00 werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben.

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

Finanzanlagen

Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten – erforderlichenfalls vermindert um außerplanmäßige Abschreibungen – bilanziert.

Im Geschäftsjahr 2018 wurden – wie im Vorjahr – keine außerplanmäßigen Abschreibungen durchgeführt.

Umlaufvermögen

Vorräte

Unfertige Erzeugnisse

Die unfertigen Erzeugnisse sind zu Herstellungskosten bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Bei der Bewertung von Forderungen werden erkennbare Risiken durch Wertberichtigungen berücksichtigt.

Soweit erforderlich, wird die spätere Fälligkeit durch Abzinsung berücksichtigt.

Rückstellungen

Rückstellungen für Anwartschaften auf Abfertigungen

Die Abfertigungsrückstellung wurde nach finanzmathematischen Grundsätzen auf Basis eines Nominalzinssatzes von 2,47 % (Vorjahr 2,94 %), unter Berücksichtigung geplanter Bezugssteigerungen von 2,01 % (Vorjahr 1,98 %) und eines Pensionseintrittsalters von 65 Jahren bei Frauen und Männern ermittelt (gesetzliches Pensionsalter wird verwendet).

Sonstige Rückstellungen

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

Verbindlichkeiten

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

Änderungen von Bewertungsmethoden

Änderungen von Bewertungsmethoden wurden nicht durchgeführt.

6.3

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

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

Immaterielle Vermögensgegenstände

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

Im Bereich der immateriellen Vermögensgegenstände wurden planmäßige Abschreibungen in Höhe von EUR 244.935,58 (Vorjahr EUR 154.951,66) vorgenommen.

Sachanlagen

Im Bereich des Sachanlagevermögens wurden nutzungsbedingte Abschreibungen in Höhe von EUR 62.469,30 (Vorjahr EUR 122.213,18) vorgenommen.

Inhalt

K1

K2

K3

K4

K5

K6

Glossar

Impressum

| ANLAGENSPIEGEL | Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten | | | | | 31.12.2018 EUR | Abschreibungsbewegungen | | | | | Buchwerte | | | |
|--|---------------------------------------|-------------------|--------------------------------|-------------------|-------------------------|----------------------|--|-----------------------|---------------------------------|---------------|------------------|-----------------------|--|---------------------|---------------------|
| | 01.01.2018 EUR | ZUGÄNGE EUR | DAVON AKT. ZINSEN EUR | ABGÄNGE EUR | UMBU- CHUNGEN EUR | | KUMULIERTE AFA 01.01.2018 EUR | AFA LAUFEND EUR | ZU- SCHREI- BUNGEN EUR | ZUGANG EUR | ABGANG EUR | UMBU- CHUNG EUR | KUMULIERTE AFA 31.12.2018 EUR | 31.12.2018 EUR | 31.12.2017 EUR |
| A. ANLAGEVERMÖGEN | | | | | | | | | | | | | | | |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile | 1.042.640,75 | 405.801,79 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1.448.442,54 | 652.279,73 | 302.928,08 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 955.207,81 | 493.234,73 | 390.361,02 |
| 2. geleistete Anzahlungen | 0,00 | 19.000,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 19.000,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 19.000,00 | 0,00 | |
| II. Sachanlagen | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Bauten auf fremdem Grund | 328.346,86 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 328.346,86 | 324.704,46 | 3.309,44 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 328.013,90 | 332,96 | 3.642,40 |
| 2. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 788.019,34 | 92.879,30 | 0,00 | 19.633,79 | 0,00 | 861.264,85 | 724.727,00 | 59.159,86 | 0,00 | 0,00 | 18.840,05 | 0,00 | 765.046,81 | 96.218,04 | 63.292,34 |
| III. Finanzanlagen | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen | 14.060.925,12 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 14.060.925,12 | 10.900.925,12 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 10.900.925,12 | 3.160.000,00 | 3.160.000,00 |
| 2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen | 2.343.750,00 | 0,00 | 0,00 | 187.500,00 | 0,00 | 2.156.250,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 2.156.250,00 | 2.343.750,00 | |
| SUMME | 18.563.682,07 | 517.681,09 | 0,00 | 207.133,79 | 0,00 | 18.874.229,37 | 12.602.636,31 | 365.397,38 | 0,00 | 0,00 | 18.840,05 | 0,00 | 12.949.193,64 | 5.925.035,73 | 5.961.045,76 |

Finanzanlagen

Die Anteile an verbundenen Unternehmen setzen sich wie folgt zusammen:

→ Rail Test & Research Gesellschaft mit beschränkter Haftung (kurz: Rail Test & Research GmbH) – Beteiligungsbuchwert EUR 3.035.000,00 (Vorjahr EUR 3.035.000,00)

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

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen bestehen in Höhe von EUR 2.156.250,00 (Vorjahr EUR 2.343.750,00) gegenüber der Rail Test & Research GmbH. Davon hat ein Betrag von EUR 187.500,00 eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Umlaufvermögen

Vorräte

Unfertige Erzeugnisse

Der Bestand an unfertigen Erzeugnissen beträgt EUR 12.270,56 (Vorjahr EUR 26.873,12) und betrifft Kartenrohlinge für die Ausstellung von Fahrerlaubnissen für Triebfahrzeugführer.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Fristigkeit der Forderungen stellt sich folgendermaßen dar:

Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen zum 31.12.2018 bestehen wie im Vorjahr zur Gänze gegenüber der Rail Test & Research GmbH. Zur Beseitigung der Überschuldung seitens der Rail Test & Research GmbH stellt die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH einen Teil der Forderung im Nominale von EUR 2.600.000,00 (Vorjahr EUR 2.800.000,00) nachrangig.

Dies bedeutet, dass die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH im Rang hinter alle anderen Gläubiger der Rail Test & Research GmbH zurücktritt, sodass die bestehende Forderung im Ausmaß von EUR 2.600.000,00 nur insoweit befriedigt wird, als die Rail Test & Research GmbH nach Befriedigung der anderen Gläubiger zur Begleichung der Forderung an die Gesellschaft in der Lage ist.

Sonstige Forderungen

Die sonstigen Forderungen gliedern sich in folgende Positionen:

| | Summe | | davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr | |
|--|----------------------|----------------------|--|----------------------|
| | 31.12.2018 EUR | 31.12.2017 EUR | 31.12.2018 EUR | 31.12.2017 EUR |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 521.577,20 | 519.472,91 | 0,00 | 0,00 |
| Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen | 10.311.609,15 | 11.274.806,77 | 9.417.109,15 | 10.380.306,77 |
| sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände | 19.235.063,91 | 13.176.126,01 | 0,00 | 0,00 |
| SUMME | 30.068.250,26 | 24.970.405,69 | 9.417.109,15 | 10.380.306,77 |

| | Summe | | davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr | |
|--|----------------------|----------------------|--|-------------------|
| | 31.12.2018 EUR | 31.12.2017 EUR | 31.12.2018 EUR | 31.12.2017 EUR |
| Forderungen aus der Verrechnung mit Abgabenbehörden | 13.160.881,59 | 11.937.111,95 | 0,00 | 0,00 |
| Darlehen und Vorschüsse an Dienstnehmer | 9.715,58 | 12.178,98 | 0,00 | 0,00 |
| andere sonstige Forderungen | 6.064.466,74 | 1.226.835,08 | 0,00 | 0,00 |
| SUMME | 19.235.063,91 | 13.176.126,01 | 0,00 | 0,00 |

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthalten zum 31.12.2018 den Saldo aus der Rückforderung aufgrund von Leistungsstörungen und der Verbindlichkeit aufgrund des Qualitätsbonus im Zusammenhang mit dem Verkehrsdienstvertrag mit der ÖBB-Personenverkehr AG in Höhe von EUR 500.000,00 (Vorjahr EUR 0,00).

Die sonstigen Forderungen betreffen im Wesentlichen Forderungen gegenüber Abgabenbehörden.

In den sonstigen Forderungen sind Erträge in Höhe von EUR 321.280,22 (Vorjahr EUR 1.226.535,08) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden. Darin sind Forderungen gegenüber BMVIT für gemeinwirtschaftliche Leistungen in Höhe von EUR 317.609,04 (Vorjahr EUR 1.085.165,95) enthalten.

Aktive Rechnungsabgrenzung

Transitorische Posten

Die transitorischen Posten werden mit EUR 65.701,12 (Vorjahr EUR 52.297,19) ausgewiesen und umfassen alle Ausgaben, die erst im Folgejahr im Sinne einer periodenreinen Gewinnermittlung aufwandswirksam verrechnet werden.

Eigenkapital

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

Kapitalrücklagen

Nicht gebundene Kapitalrücklagen

Die Kapitalrücklage beträgt zum 31.12.2018 EUR 7.767.655,19 (Vorjahr EUR 7.767.655,19) und wurde von der Republik Österreich bereits bei der Gründung der Gesellschaft eingebracht.

Bilanzgewinn

Der Bilanzgewinn für 2018 beläuft sich auf EUR 117.321,72 (Vorjahr EUR 46.272,07).

In diesem Betrag ist ein Gewinnvortrag aus dem Jahr 2017 in Höhe von EUR 46.272,07 enthalten.

Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen bestehen aus folgenden Positionen:

In den sonstigen Rückstellungen sind u.a. die Rückstellungen für noch nicht konsumierte Urlaube in Höhe von EUR 153.037,55 (Vorjahr EUR 152.153,36), für Zeitguthaben in Höhe von EUR 74.838,47 (Vorjahr EUR 51.500,61), für ausstehende Eingangsrechnungen in Höhe von EUR 27.429,24 (Vorjahr EUR 33.891,41), für Prämien für Mitarbeiter in Höhe von EUR 564.000,00 (Vorjahr EUR 454.000,00), für drohende Verluste aus einem Zinsswap-Geschäft in Höhe von EUR 7.020.000,00 (Vorjahr EUR 7.209.000,00), für Prozesskosten in Höhe von EUR 192.400,00 (Vorjahr EUR 186.700,00), für die Behindertenausgleichstaxe in Höhe von EUR 7.453,00 (Vorjahr EUR 7.337,00) und für Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten in Höhe von EUR 168.116,75 (Vorjahr EUR 120.180,25) enthalten.

Verbindlichkeiten

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

| | 31.12.2018 EUR | 31.12.2017 EUR |
|--|---------------------|---------------------|
| Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Arbeitnehmern | 227.876,02 | 203.653,97 |
| Sonstige Rückstellungen | 7.990.014,36 | 8.011.108,66 |
| SUMME | 8.217.890,38 | 8.214.762,63 |

| | | SUMME EUR | Restlaufzeit | | |
|--|-------------|----------------------|----------------------|------------------------------|---------------------|
| | | | BIS 1 JAHR EUR | ZW. 1 UND 5 JAHREN EUR | ÜBER 5 JAHRE EUR |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 2018 | 2.062.500,00 | 187.500,00 | 750.000,00 | 1.125.000,00 |
| | 2017 | 2.250.000,00 | 187.500,00 | 750.000,00 | 1.312.500,00 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 2018 | 83.054.740,09 | 83.054.740,09 | 0,00 | 0,00 |
| | 2017 | 74.929.579,22 | 74.929.579,22 | 0,00 | 0,00 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 2018 | 2.050.573,22 | 2.050.573,22 | 0,00 | 0,00 |
| | 2017 | 1.116.960,88 | 1.116.960,88 | 0,00 | 0,00 |
| SUMME | 2018 | 87.167.813,31 | 85.292.813,31 | 750.000,00 | 1.125.000,00 |
| SUMME | 2017 | 78.296.540,10 | 76.234.040,10 | 750.000,00 | 1.312.500,00 |

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -187.500,00 auf EUR 2.062.500,00. Zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen für den Klima-Wind-Kanal der Rail Test & Research GmbH wurde im Jahr 2009 ein Darlehen in Höhe von EUR 3.750.000,00 aufgenommen. Zum Bilanzstichtag haftet das Darlehen mit einem Betrag in Höhe von EUR 2.062.500,00 (Vorjahr EUR 2.250.000,00) aus. Als Sicherstellung wurde eine Bürge- und Zahlerhaftung der Republik Österreich bestellt.

Sonstige Verbindlichkeiten

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

Passive Rechnungsabgrenzung

Die passive Rechnungsabgrenzung zeigt einen Wert von EUR 288.050.646,85 (im Vorjahr EUR 243.565.861,07) und betrifft Vorauszahlungen des BMVIT für gemeinwirtschaftliche Leistungen.

Sonstige Angaben zur Bilanz

Haftungsverhältnisse

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

| | | Restlaufzeit | | | |
|---|-------------|---------------------|---------------------|------------------------------|---------------------|
| | | SUMME EUR | BIS 1 JAHR EUR | ZW. 1 UND 5 JAHREN EUR | ÜBER 5 JAHRE EUR |
| Verbindlichkeiten gegenüber Abgabenbehörden | 2018 | 114.318,53 | 114.318,53 | 0,00 | 0,00 |
| | 2017 | 163.334,57 | 163.334,57 | 0,00 | 0,00 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungsträgern | 2018 | 110.315,07 | 110.315,07 | 0,00 | 0,00 |
| | 2017 | 100.797,42 | 100.797,42 | 0,00 | 0,00 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Dienstnehmern | 2018 | 5.764,78 | 5.764,78 | 0,00 | 0,00 |
| | 2017 | 4.405,60 | 4.405,60 | 0,00 | 0,00 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 2018 | 1.820.174,84 | 1.820.174,84 | 0,00 | 0,00 |
| | 2017 | 848.423,29 | 848.423,29 | 0,00 | 0,00 |
| SUMME | 2018 | 2.050.573,22 | 2.050.573,22 | 0,00 | 0,00 |
| SUMME | 2017 | 1.116.960,88 | 1.116.960,88 | 0,00 | 0,00 |

| GARANTIEERKLÄRUNG FÜR | | HAFTUNGSHÖHE EUR | HAFTUNGSENDE |
|--|-------------|----------------------|--------------|
| Rail Test & Research GmbH | 2018 | 19.999.991,92 | 30.12.2029 |
| | 2017 | 19.999.991,81 | 30.12.2029 |
| RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH | 2018 | 695.749,66 | 31.03.2036 |
| | 2017 | 746.166,36 | 31.03.2036 |
| | 2018 | 426.000,00 | 31.12.2030 |
| | 2017 | 461.500,00 | 31.12.2030 |
| SUMME | 2018 | 21.121.741,58 | |
| SUMME | 2017 | 21.207.658,17 | |

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Aufwendungen in Höhe von EUR 267.359,87 (Vorjahr EUR 152.990,95) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um die Abgrenzung von Aufwendungen.

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 365.057,32 (Vorjahr EUR 295.324,85) und in den nächsten fünf Jahren insgesamt auf EUR 2.934.471,41 (Vorjahr EUR 1.466.481,67). Diese betreffen im Wesentlichen Mietverpflichtungen für die Büroräumlichkeiten.

6.4

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse betragen EUR 8.487.209,63 (Vorjahr EUR 7.509.902,47).

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

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen EUR 771.803.851,21 (Vorjahr EUR 742.613.579,20) und gliedern sich wie folgt:

| | 2018 EUR | 2017 EUR |
|---|-----------------------|-----------------------|
| Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen | 0,00 | 450,00 |
| Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen | 26.561,05 | 1.674.387,62 |
| Übrige sonstige betriebliche Erträge | 771.777.290,16 | 740.938.741,58 |
| SUMME | 771.803.851,21 | 742.613.579,20 |

Übrige betriebliche Erträge

Die übrigen betrieblichen Erträge betragen EUR 771.777.290,16 (Vorjahr EUR 740.938.741,58) und bestehen aus folgenden Positionen:

| | 2018 EUR | 2017 EUR |
|--------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Zuschüsse | 771.775.990,65 | 742.276.484,14 |
| Erträge iZm Rückforderung MBS | 0,00 | -1.372.062,56 |
| Sonstige Erlöse | 1.299,51 | 34.320,00 |
| SUMME | 771.777.290,16 | 740.938.741,58 |

Aufwendungen für bezogene Leistungen

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen gliedern sich wie folgt:

| | 2018 EUR | 2017 EUR |
|--|-----------------------|-----------------------|
| Bezogene gemeinwirtschaftliche Leistungen VDV | 771.775.990,65 | 742.276.484,14 |
| Bezogene Leistungen IKN | 75.722,09 | 86.203,85 |
| Bezogene Leistungen Infra4 | 52.385,09 | 31.705,05 |
| Bezogene Leistungen FVK | 44.261,95 | 40.756,12 |
| Kartenrohlinge | 16.635,60 | 22.266,80 |
| Bezogene Leistungen ATF | 11.835,90 | 11.418,26 |
| Bezogene Leistungen E-Mobilität | 10.899,32 | 0,00 |
| Bezogene Leistungen Open Rail Lab | 4.525,00 | 0,00 |
| Bezogene Leistungen Rückforderung MBS | 0,00 | 242.344,50 |
| Bezogene Leistungen KLIEN | 0,00 | 9.023,31 |
| SUMME | 771.992.255,60 | 742.720.202,03 |

Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen

| | 2018 EUR | 2017 EUR |
|---|------------------|------------------|
| Dotierung Abfertigungsrückstellung | 21.307,04 | 16.376,66 |
| Beiträge an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen | 65.774,29 | 59.831,50 |
| SUMME | 87.081,33 | 76.208,16 |

Abschreibungen auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Planmäßige Abschreibungen

Die planmäßigen Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr EUR 365.397,38 (Vorjahr EUR 277.767,72) und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 87.629,66.

| | 2018 EUR | 2017 EUR |
|---|-------------------|-------------------|
| Planmäßige Abschreibung immaterieller Vermögensgegenstände | 244.935,58 | 154.951,66 |
| Planmäßige Abschreibung Sachanlagen | 62.469,30 | 122.213,18 |
| Sofortabschreibung geringwertiger Vermögensgegenstände | 57.992,50 | 602,88 |
| SUMME | 365.397,38 | 277.767,72 |

Personalaufwand

Der Personalaufwand hat sich gegenüber dem Vorjahr von EUR 5.544.562,87 um EUR 566.445,81 auf EUR 6.111.008,68 verändert.

Aufwendungen Angestellte

| | 2018 EUR | 2017 EUR |
|---|---------------------|---------------------|
| Gehälter | 4.502.252,61 | 4.100.481,18 |
| Abfertigungen | 21.307,04 | 16.376,66 |
| Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen | 65.774,29 | 59.831,50 |
| Aufwendungen für Altersversorgung | 169.752,81 | 159.645,71 |
| Gesetzlicher Sozialaufwand | 850.080,95 | 766.467,67 |
| Vom Entgelt abhängige Abgaben | 336.392,30 | 305.733,72 |
| Sonstige Sozialaufwendungen | 165.448,68 | 136.026,43 |
| SUMME | 6.111.008,68 | 5.544.562,87 |

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Steuern, soweit nicht Steuern vom Einkommen oder Ertrag

Die nicht ertragsabhängigen Steuern beliefen sich im Geschäftsjahr auf EUR 2.630,96 (Vorjahr EUR 1.835,74) und gliedern sich wie folgt:

| | 2018 EUR | 2017 EUR |
|-------------------------------------|-----------------|-----------------|
| sonstige Steuern und Abgaben | 2.630,96 | 1.835,74 |
| SUMME | 2.630,96 | 1.835,74 |

Übrige betriebliche Aufwendungen

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen betragen EUR 1.819.768,22 (Vorjahr EUR 1.579.113,31) und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 240.654,91. Die übrigen betrieblichen Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

| | 2018 EUR | 2017 EUR |
|--|---------------------|---------------------|
| Instandhaltungen und Reparaturen | 394.441,48 | 268.054,95 |
| Reinigung durch Dritte | 42.296,30 | 41.541,97 |
| Versicherungen | 44.379,43 | 46.783,32 |
| Transporte durch Dritte | 385,50 | 284,50 |
| Reise- und Fahrtspesen, Diäten | 68.777,51 | 62.589,93 |
| Post- und Telefongebühren | 63.583,23 | 53.611,03 |
| Miet- und Pachtaufwand, Leasing | 309.140,81 | 308.024,90 |
| Energieverbrauch, Betriebskosten | 68.801,38 | 63.464,70 |
| Kfz-Kosten PKW | 7.064,33 | 5.720,71 |
| Sitzungsgelder Kommission § 48 | 14.980,00 | 0,00 |
| Aufsichtsratsvergütungen | 33.831,53 | 29.500,00 |
| Büromaterial | 14.999,19 | 13.407,51 |
| Aufwand für Fachliteratur und Zeitungen | 25.734,77 | 25.074,75 |
| Werbe- und Repräsentationsaufwand | 67.129,97 | 76.541,99 |
| Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwand | 483.444,59 | 409.176,51 |
| Aus- und Fortbildung | 108.358,45 | 135.965,56 |
| Mitgliedsbeiträge | 22.251,51 | 16.929,61 |
| Spesen des Geldverkehrs | 2.180,22 | 2.709,95 |
| Verluste aus Anlagenabgängen | 793,74 | 218,76 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 47.925,66 | 20.357,99 |
| Skontoerträge auf übrige betriebliche Aufwendungen | -731,38 | -845,33 |
| SUMME | 1.819.768,22 | 1.579.113,31 |

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

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis schlägt sich im Geschäftsjahr mit EUR 71.049,65 (Vorjahr EUR 76.327,77) nieder. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Veränderung von EUR -5.278,12.

Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

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

| | 2018 EUR | 2017 EUR |
|-----------------------------------|-----------------|-----------------|
| Zinserträge aus Ausleihungen | 8.252,48 | 8.883,15 |
| davon aus verbundenen Unternehmen | 8.252,48 | 8.883,15 |
| SUMME | 8.252,48 | 8.883,15 |

Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge gliedern sich wie folgt:

| | 2018 EUR | 2017 EUR |
|-----------------------------------|---------------------|---------------------|
| Zinserträge | 81.291,54 | 81.019,79 |
| davon aus verbundenen Unternehmen | 74.702,61 | 75.655,68 |
| Zinserträge Swap | 1.089.515,55 | 1.952.420,00 |
| davon aus verbundenen Unternehmen | 894.500,00 | 894.500,00 |
| SUMME | 1.170.807,09 | 2.033.439,79 |

Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

| | 2018 EUR | 2017 EUR |
|----------------------------------|---------------------|---------------------|
| Haftungsentgelt | 4.316,62 | 4.691,94 |
| Zinsen für Bankkredite, Darlehen | 14.177,75 | 8.883,23 |
| Zinsaufwand Swap | 1.089.515,55 | 1.952.420,00 |
| davon an verbundene Unternehmen | 195.015,55 | 1.057.920,00 |
| SUMME | 1.108.009,92 | 1.965.995,17 |

Bilanzgewinn

Der Jahresgewinn des Geschäftsjahres 2018 beträgt EUR 71.049,65 und veränderte sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -5.278,12 (Vorjahresergebnis EUR 76.327,77).

Durch die Auflösung des Gewinnvortrages aus dem Geschäftsjahr 2017 errechnet sich ein Bilanzgewinn von EUR 117.321,72.

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

Zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (als Fixzinssahler) 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 31.12.2018 einen negativen beizulegenden Zeitwert von EUR 7.019.007,61 (Vorjahr EUR 7.208.589,68) ergeben.

Im Jahresabschluss 2018 wird das Finanzderivat wie im Vorjahr nicht als Bewertungseinheit mit dem Fremdfinanzierungsgeschäft qualifiziert, und daher ist eine bilanzielle Berücksichtigung des negativen beizulegenden Zeitwertes in Form einer Drohverlustrückstellung in Höhe von EUR 7.020.000,00 (Vorjahr EUR 7.209.000,00) 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, so dass sich für die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH keine ergebnismäßige Belastung ergibt.

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer betrug 79 (Vorjahr 73), davon 79 Angestellte (Vorjahr 73) 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 | 2018 | 21.307,04 | 0,00 | 0,00 | 21.307,04 |
| | 2017 | 16.376,66 | 0,00 | 0,00 | 16.376,66 |
| Betriebliche Mitarbeitervorsorge | 2018 | 65.774,29 | 2.293,17 | 5.229,26 | 58.251,86 |
| | 2017 | 59.831,50 | 2.273,24 | 5.172,76 | 52.385,50 |
| Aufwendungen für Pensionen (Pensionskassenbeiträge) | 2018 | 147.027,81 | 12.607,50 | 9.821,94 | 124.598,37 |
| | 2017 | 138.720,71 | 12.607,50 | 9.657,72 | 116.455,49 |
| SUMME | 2018 | 234.109,14 | 14.900,67 | 15.051,20 | 204.157,27 |
| SUMME | 2017 | 214.928,87 | 14.880,74 | 14.830,48 | 185.217,65 |

Geschäftsführer der Gesellschaft ist:

DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Die Vergütung des Geschäftsführers belief sich im Geschäftsjahr 2018 – ohne Berücksichtigung der unter Punkt 4.b. dargestellten Beträge – auf insgesamt EUR 149.881,38 (Vorjahr EUR 148.580,45).

Der Aufsichtsrat setzt sich im Geschäftsjahr 2018 aus folgenden Personen zusammen:

Sektionschef

Prof. Mag. Dr. Gerhard H. Gürtlich
(Vorsitzender ab 13.06.2018)

Ministerialrat Mag. Roland Schuster, MBA
(Stellvertreter des Vorsitzenden ab 13.06.2018, Vorsitzender bis 13.06.2018)

Sektionschefin Mag. Ursula Zechner
(Mandat per 15.05.2018 niedergelegt, Eintragung ins Firmenbuch mit 15.09.2018 erfolgt)

Ministerialrat Mag. Bernhard Bauer

DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill

Mag. Teresa Hobiger
(Mitglied ab 13.06.2018)

Mag. Stefan Rust
(Mandat per 23.05.2018 niedergelegt, Eintragung ins Firmenbuch mit 15.09.2018 erfolgt)

Ministerialrat DI Dr. Thomas Spiegel
(Mandat per 24.05.2018 niedergelegt, Eintragung ins Firmenbuch mit 15.09.2018 erfolgt)

Bernhard Themessl
(Mitglied ab 13.06.2018)

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 32.000,00 (Vorjahr EUR 29.500,00) entstanden.

Rail Test & Research GmbH, Wien

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR -2.518.538,12 (Vorjahr EUR -2.798.774,80); Jahresüberschuss 2018 EUR 280.236,68 (Vorjahr Jahresüberschuss EUR 977.091,46)

RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH, Regensburg

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR 100.548,18 (Vorjahr EUR 89.449,03); Jahresüberschuss 2018 EUR 11.099,15 (Vorjahr Jahresüberschuss EUR 10.894,33)

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die im Jahresabschluss nicht berücksichtigt sind

Im Geschäftsjahr 2018 wurden von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH drei neue Verkehrsdiensteverträge mit der ÖBB-Personenverkehr AG für den Zeitraum von 2019 bis 2028 abgeschlossen. Darüber hinaus wurden die Arbeiten zur Vorbereitung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdiensteverträge für den Zeitraum 2020 bis 2029 weitergeführt, welche planmäßig bis zum Dezember 2019 abgeschlossen werden sollen. Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH nimmt dabei als zentrale Vergabe- und Abwicklungsstelle die Bestellung der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Bundes- wie auch auf Landesebene zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Personenbeförderungsleistungen vor.

Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung wird der Generalversammlung vorschlagen, den Bilanzgewinn in Höhe von EUR 117.321,72 (Vorjahr EUR 46.272,07) auf neue Rechnung vorzutragen.

Angaben über Beziehungen des Unternehmens zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Die Aufgaben der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH sind insbesondere in § 3 Abs. 1 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geregelt, wobei der dort definierte Umfang der Tätigkeiten durch die Übertragung weiterer Aufgaben durch den Vertreter des Eigentümers Republik Österreich, den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), erweitert werden kann, was in der Vergangenheit auch geschehen ist. Somit besteht ein überwiegender Teil der Leistungsbeziehungen der Gesellschaft mit dem BMVIT. Dafür erhält die Gesellschaft einen leistungsgerechten Aufwandsersatz, entweder aufgrund konkreter Leistungsvereinbarungen mit dem BMVIT (wie z. B. über die Abwicklung von Förderprogrammen, die Wahrnehmung der Aufgabe einer Zuweisungsstelle gemäß dem 6. Teil des Eisenbahngesetzes 1957 oder die Verwaltung von Registern wie dem Fahrzeug-Einstellungsregister und dem Fahrerlaubnis-Register) oder als Basisfinanzierung aufgrund der gesetzlichen Kostentragungspflicht des Bundes gemäß § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz. Die Umsatzerlöse daraus beliefen sich im Geschäftsjahr 2018 auf EUR 7.429.397,61 (Vorjahr EUR 6.659.058,27).

Mit den Tochtergesellschaften Rail Test & Research GmbH und RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH bestehen jeweils Dienstleistungsvereinbarungen über die Erbringung administrativer Tätigkeiten durch die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (wie Buchhaltung und Controlling, Managementleistungen etc.). Die Erlöse daraus belaufen sich für das Geschäftsjahr 2018 auf in Summe EUR 123.626,00 (Vorjahr EUR 121.201,96). Weiters bestehen Cash-Pooling-Vereinbarungen über die gemeinsame Verwaltung liquider Mittel und die damit verbundene marktübliche Verzinsung von Forderungen bzw. Verbindlichkeiten verbundener Unternehmen.

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

Die Republik Österreich stellte der Gesellschaft aufgrund einer zur Aufnahme eines Darlehens gewährten Bundeshaftung im Geschäftsjahr 2018 ein Haftungsentgelt von EUR 4.316,62 (Vorjahr EUR 4.691,94) in Rechnung.

Wien, am 23. April 2019



DI Dr. Ulrich Puz, MBA

der Schieneninfrastruktur-
Dienstleistungsgesellschaft mbH
für das Geschäftsjahr 2018

Lagebericht gem. §§ 243 und
267 UGB

Struktur der Schieneninfrastruktur- Dienstleistungsgesellschaft mbH und Angaben über Beteiligungen

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH („SCHIG mbH“) besteht als Gesellschaft seit 22 Jahren und wurde im November 1996 als Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH gegründet. Im Zuge der ÖBB-Reform 2005 ist der Finanzierungsbereich der SCHIG mbH zu den ÖBB transferiert worden. Die SCHIG mbH wurde gem. § 2 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz idGF per 1. Jänner 2005 als „Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH“ neu gegründet (Abspaltung zur Neugründung).

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

Dienstleistungen im Zusammenhang mit Mittelverwendungskontrolle und im Rahmen der Projektabwicklung

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

Die Tätigkeiten umfassen folgende Bereiche:

- Zeitnahe Überprüfung (in kostenmäßiger, terminlicher und qualitativer Hinsicht) von Eisenbahnbauprojekten;

- Spezialprüfungen von Projekten oder Teilprojekten im Infrastrukturbereich;

- Abrechnungskontrolle von gewährten Zuschüssen der Europäischen Kommission für das transeuropäische Verkehrsnetz (CEF);

- Mitwirkung bei der Erstellung und Weiterentwicklung der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz sowie die Kontrolle der Einhaltung dieser Zuschussverträge;

- Betreiben einer akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle (Benannten Stelle oder Notified Body) auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens;

- Durchführung von Sachverständigentätigkeiten gemäß österreichischem Eisenbahnrecht.

Als zentrale Aufgabe im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie obliegt der SCHIG mbH gem. § 3 Abs. 1 Z 9 SCHIG der Abschluss von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Zusammenhang mit § 7 ÖPNRV-G 1999, BGBl. I Nr. 204 und deren Abwicklung. Im Zusammenhang mit der Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets soll die SCHIG mbH hinkünftig (teilweise bereits ab Dezember 2018) ebenfalls als zentrale Beauftragungs- und Abwicklungsstelle des Gesamtangebots der von Bund und Ländern zu finanzierenden gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen gemäß §§ 7 und 13 des ÖPNRV-G 1999 agieren.

Weiters ist die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle für Förderprogramme des BMVIT (Anschlussbahn- und Terminalförderungen, Beihilfeprogramm für Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen, ETCS-Level 2, Urbane E-Mobilität, Mikro-ÖV, Intermodale Schnittstelle Radverkehr, Innovationsförderung Kombierter Verkehr) sowie für die Förderprogramme zur Umsetzung des nationalen Aktionsplanes „Intelligente Verkehrssysteme (IVS)“ des Klima- und Energiefonds (KLI.EN) tätig.

Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Liberalisierung des Eisenbahnwesens

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

→ Durchführung der Fahrzeugcodevergabe;

→ Führung des Einstellungsregisters;

→ Tätigkeit als Trassenzuweisungsstelle und Entgelterhebende Stelle für Privatbahnen;

→ Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr;

→ Führung des Fahrerlaubnisregisters und Ausstellung der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer.

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

Die Rail Test & Research GmbH (RTR) besitzt mit dem Klima-Wind-Kanal in Wien die weltweit einzige Anlage, in der Tests an Schienenfahrzeugen unter extremen klimatischen und aerodynamischen Bedingungen durchgeführt werden können. Als Private Partner fungiert die Betreibergesellschaft Rail Tec Arsenal Fahrzeugversuchsanlage GmbH. Um die effektive Nutzungskapazität der Anlage zu erhöhen, ist die Errichtung einer dritten Vorbereitungshalle sowie der Um- bzw. Zubau der Steuerwarte in den Jahren 2019/2020 vorgesehen. Mit zusätzlichen Investitionskosten von rd. EUR 3 Mio. ist zu rechnen.

Die RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (Rollende Landstraße – RoLa) hat mit dem RoLa-Standort Regensburg das erste grenzüberschreitende PPP-Projekt dieser Art für die SCHIG mbH realisiert. Infrastrukturbetreiber des RoLa-Terminals ist die Bayernhafen GmbH. Der operative Betrieb der RoLa-Verbindung Trento – Regensburg wurde vorläufig eingestellt; am Aufbau einer neuen RoLa-Zugverbindung wird gearbeitet.

Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage

Gesamtwirtschaftliches Umfeld, Marktumfeld und Trends

In ihrer gesamtwirtschaftlichen Prognose für Österreich 2018 bis 2021 vom Dezember 2018¹ hat die Oesterreichische Nationalbank (OeNB) die Wachstumsaussichten des realen BIP für 2018 gegenüber dem Vorjahr 2017 mit 2,7 % angesetzt. Damit wurde der Wert gegenüber dem Stand der Prognose zur Jahresmitte 2018, in welcher für dieses Jahr von einem Wachstum der österreichischen Wirtschaft von 3,1 % ausgegangen wurde, nach unten revidiert; die Einschätzung der konjunkturellen Lage blieb jedoch grundsätzlich unverändert.

Für 2019 prognostiziert die OeNB im Dezember 2018 ein Wachstum des realen BIP von 2,0 %. Dies bedeutet zwar einen Rückgang gegenüber dem Jahr 2018, da die österreichische Wirtschaft den Konjunkturmehrpunkt überschritten hat und nun auf einen stabilen Wachstumspfad einschwenkt, das Wachstum soll dennoch deutlich ausfallen. Dieses Wachstum wird auch weiterhin von der Auslands- als auch der Inlandsnachfrage getragen. Nachdem im Jahr 2018 die Märkte im Euroraum etwas schwächer gewachsen sind als die Märkte außerhalb des Euroraums, geht die OeNB davon aus, dass sich das Bild im Jahr 2019 mit dem erwarteten Anhalten des Aufschwungs im Euroraum umkehren wird. Es wird zwar eine Abschwächung der Exporte prognostiziert, jedoch stellt die Exportwirtschaft auch weiterhin eine wesentliche Konjunkturstütze dar. Wichtige Impulse für die heimische Konjunktur gehen lt. OeNB auch in der näheren Zukunft von der Inlandsnachfrage aus. Im Jahr 2018 profitierten die Haushaltseinkommen von der positiven Beschäftigungsentwicklung und den im Vergleich zum Vorjahr höheren Lohnabschlüssen. Der private Konsum wird in den Jahren 2019 und 2020 annahmegemäß nicht an Schwung verlieren, da der Effekt aus der sukzessive nachlassenden Beschäftigungsdynamik auf die Einkommensentwicklung der privaten Haushalte durch die Wirkung steuerlicher Maßnahmen (Familienbonus Plus) sowie höhere Lohnsteigerungen kompensiert wird.

¹ Gesamtwirtschaftliche Prognose der OeNB für Österreich 2018 bis 2021 (Dezember 2018): https://www.oenb.at/dam/jcr:2f859f8a-ec3e-4718-bf23-d55d043c8181/SH_Prognose_Dezember%202018.pdf, abgerufen am 15. März 2019

Auch die Investitionen erweisen sich derzeit als maßgebliche Stütze der österreichischen Konjunktur. Obwohl der Zyklus der Ausrüstungsinvestitionen bereits sehr lange andauert, deutet lt. OeNB die derzeit sehr hohe Kapazitätsauslastung darauf hin, dass es zu keinem abrupten Ende kommen wird. Vielmehr zeichnet sich ein langsames Auslaufen in den kommenden Jahren ab. Als förderlich erweisen sich die zurzeit für Unternehmensinvestitionen nach wie vor sehr günstigen Finanzierungsbedingungen. Neben den Ausrüstungsinvestitionen haben sich im Jahr 2018 Nichtwohnbauinvestitionen und andere Investitionen (darin enthalten die für Infrastrukturprojekte maßgeblichen Tiefbauinvestitionen) mit einem Anstieg um 2,6 % sehr positiv entwickelt, was einer Reihe von öffentlichen Infrastrukturmaßnahmen geschuldet ist, welche sich auch in den folgenden Jahren positiv auswirken werden. In diesem Bereich wird für das Jahr 2019 Wachstum von 2,2 % von der OeNB erwartet.

Für die Folgejahre geht die OeNB davon aus, dass sich die Wachstumsraten der österreichischen Wirtschaft stabilisieren. Für das Jahr 2020 erwartet die OeNB daher für Österreich einen nur leichten Rückgang des BIP-Wachstums auf 1,9 %.

Ähnlich der Einschätzung der OeNB prognostizierte auch das WIFO zu Beginn des Jahres 2019 eine Abschwächung des Wirtschaftswachstums, für 2019 geht das WIFO von einer Wachstumsrate von 2,0 % gegenüber 2,7 % im Jahr 2018 aus. Die österreichische Wirtschaft befand sich zum Jahresende 2018 zwar in der Hochkonjunktur, jedoch kündigte sich in den Prognosemodellen bereits eine Abkühlung – wenn auch auf hohem Niveau – an. Das Wachstum im Euroraum verlief zwar zäh, aber kontinuierlich, in Osteuropa bleibt die Konjunktur weiterhin dynamisch. Eine weitere Beschleunigung ist jedoch nicht zu erwarten, somit wird vom WIFO für 2019 robustes, aber geringeres Wachstum prognostiziert. Dieser Trend soll sich im Jahr 2020 fortsetzen, daher wird das Wachstum in diesem Jahr bereits mit nur mehr 1,8 % angenommen.

Der Aufschwung der Bauwirtschaft, der über die letzten Jahre angehalten hat, schwächt sich nunmehr bereits wahrnehmbar ab. Obwohl der Sektor weiter expandieren wird, wird diese Expansion durch die Verflachung der Zunahme im Neubau von Wohnbauten gebremst. Die Rolle des Tiefbausektors als neuer Wachstumsmotor in der Baubranche festigt sich in Europa und auch in Österreich zusehends. Dies resultiert aus dem hohen Bedarf an Infrastrukturinvestitionen sowie einer gegenüber den Vorjahren verbesserten Situation der öffentlichen Haushalte. Mit der Konjunkturabschwächung wird daher die Bedeutung öffentlicher Baunachfrage wieder zunehmen. Das WIFO verweist hier auf die Infrastrukturprogramme der ASFINAG und der ÖBB, wobei sich die Produktion im Bahnbau im Prognosezeitraum stabil entwickeln wird, ab 2020 wird vom WIFO sogar mit einer kräftigen Ausweitung gerechnet.²

Zum Ende des 1. Quartals 2019 hat das WIFO seine Konjunkturprognose für die Jahre 2019 und 2020 aktualisiert. Es wird eine Stabilisierung der Industriekonjunktur prognostiziert, d. h. es wird davon ausgegangen, dass der Abschwung in diesem Bereich durch wirtschaftspolitische Maßnahmen abgefedert werden kann. Für den österreichischen Außenhandel wird eine Schwächung angenommen, jedoch wird dieser weiterhin Wachstumsimpulse liefern. Zur Stütze der Konjunktur in Österreich wird lt. WIFO immer stärker der private Konsum, dies vor allem durch die Wirkung von leicht überdurchschnittlichen Lohnabschlüssen für 2019 und einer tendenziell expansiven Fiskalpolitik auf die Haushaltseinkommen. Das WIFO senkt jedoch die Prognose für das Wachstum des BIP im Jahr 2019 auf 1,7 %; für 2020 bleibt die Prognose unverändert.³

² WIFO Monatsberichte 2019, 92 (1), S. 3 f. und S. 8 f.; 92 (2), S. 97 ff.
³ Prognose für 2019 und 2020: Stabilisierung der Konjunktur im 2. Halbjahr 2019 (29. März 2019): https://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument_jart?publikationsid=61723&mimetype=application/pdf, abgerufen am 2. April 2019

Das IHS zeigte sich in seiner Prognose vom Dezember 2018 vorsichtiger als die OeNB bzw. das WIFO. Für die Jahre 2019 und 2020 erwartete das Institut ein Wachstum der österreichischen Wirtschaft von 1,7 % bzw. 1,6 %. Dies wurde vor allem damit begründet, dass sich das kräftige Wachstum der heimischen Wirtschaft im Einklang mit der nachlassenden Konjunkturdynamik im Euroraum merklich verlangsamt hat. Hier sieht das IHS vor allem beträchtliche außenwirtschaftliche Risiken (wie Brexit bzw. protektionistische Handelspolitik), was zu einem Einschwenken der österreichischen Wirtschaft auf einen moderateren Wachstumspfad führen wird. Ende März 2019 hat das IHS seine Wachstumsprognose für 2019 gegenüber der Dezember-Prognose leicht auf 1,5 % zurückgenommen, was im Wesentlichen mit den Auswirkungen der Verschlechterung der Konjunkturaussichten im Euroraum auf die heimische Exportindustrie begründet wird.⁴

Mit Beschluss des Europäischen Parlaments vom 14. Dezember 2016 wurde das 4. Eisenbahnpaket verabschiedet, welches unter anderem die Anpassung der Struktur der Eisenbahnunternehmen der EU (Änderung der RL 2012/34/EU) sowie die Marktöffnung des inländischen Personenverkehrs beinhaltet. Die geplante Marktöffnung und Liberalisierung der gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsdienste (Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) führt zu einer nunmehr bevorzugten Wahl der wettbewerblichen Vergabe von Schienenpersonenverkehrsdiensten. Allerdings wird auch künftig eine auf gewissen Leistungsindikatoren basierende Möglichkeit der Direktvergabe bestehen. Diese Regelungen sollen zur Entstehung eines sozial verträglichen und für Eisenbahnkunden und -kundinnen nützlichen Wettbewerbs führen. Im Lichte dieser Änderungen des 4. Eisenbahnpakets, welche sukzessive bis 2023 in Kraft treten werden, werden vonseiten des Bundes sowie der Länder als zuständige Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die Vorbereitungen für die Gestaltung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrs-diensteverträge für den Zeitraum 2019 bis 2028 bzw. 2020 bis 2029/2034 getroffen.

⁴ Prognose der österreichischen Wirtschaft 2018–2020 (20. Dezember 2018): <http://irihs.ihs.ac.at/4863/1/prognose201218.pdf>, abgerufen am 15. März 2019;
Prognose der österreichischen Wirtschaft 2019–2020 (29. März 2019): <http://irihs.ihs.ac.at/4958/1/prognose290319.pdf>, abgerufen am 29. März 2019

Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse der SCHIG mbH beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 8,5 Mio. (Vj. rd. EUR 7,5 Mio.), pro beschäftigter Person bedeutet das bei einem durchschnittlichen Personalstand von 79 Personen (Vj. 73 Personen) einen Betrag von rd. TEUR 107 (Vj. rd. TEUR 103). Dies entspricht einem Anstieg der Umsatzerlöse der SCHIG mbH um rd. TEUR 977 oder rd. 13,0 % gegenüber dem GJ 2017. 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 Verkehrs-diensteverträge für den gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr gemäß den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Nachdem am 3. Februar 2011 rückwirkend mit 1. April 2010 der Verkehrs-dienstevertrag (VDV) zwischen der SCHIG mbH und der ÖBB-Personenverkehr AG in Kraft getreten war, wurden von der SCHIG mbH bis Oktober 2012 weitere VDV mit elf Privatbahnen abgeschlossen, welche rückwirkend zum 1. Jänner 2011 in Kraft traten. Am 3. Juni 2014 wurde ein weiterer VDV mit der ÖBB-Personenverkehr AG zur besseren Verbindung der Landeshauptstädte Graz und Linz abgeschlossen.

In Summe betrug der damit für den Zeitraum von 1. Jänner 2018 bis 31. Dezember 2018 erfolgte Bestellumfang der SCHIG mbH ca. 78,4 Mio. (Vj. 78,3 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 2018 bis 31. Dezember 2018 wendet der Bund für die bestellten Verkehrsleistungen im Wege der SCHIG mbH EUR 759,9 Mio. (Vj. EUR 742,2 Mio.) auf; unter Berücksichtigung von Leistungsstörungen und der Ergebnisse der Qualitätskontrollen im Jahr 2018 beläuft sich der Gesamtaufwand voraussichtlich auf EUR 759,6 Mio. (Vj. EUR 742,7 Mio.). Dieser Betrag ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen sowie in den Aufwendungen für bezogene Leistungen der SCHIG mbH enthalten.

Am 6. Dezember 2016 hat die SCHIG mbH von dem ihr gemäß § 5 Abs. 2 des mit der ÖBB-Personenverkehr AG abgeschlossenen Verkehrs-dienstevertrags eingeräumten Recht neuerlich Gebrauch gemacht, die ÖBB-Personenverkehr AG zu verpflichten, für bestimmte beauftragte Verkehrsleistungen ab Dezember 2017 neue Elektrotriebwagen einzusetzen. Dadurch erhöht sich der von der SCHIG mbH an die ÖBB-Personenverkehr AG zu leistende jährliche Abgeltungsbetrag. Im Fahrplanjahr 2019 beträgt die entsprechende Erhöhung schließlich rund EUR 27,3 Mio.

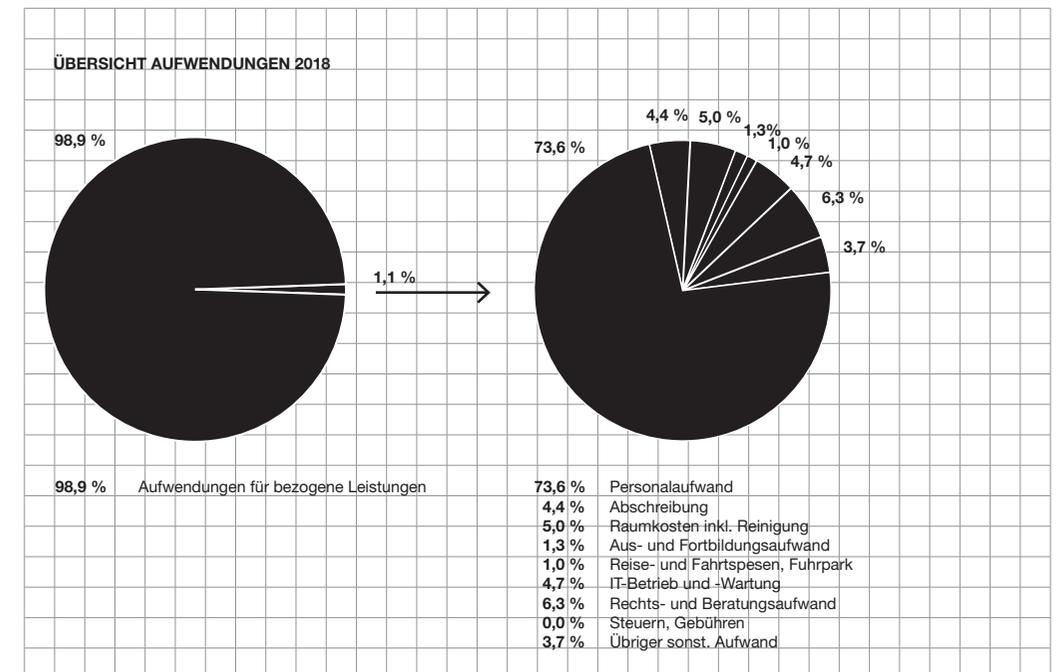
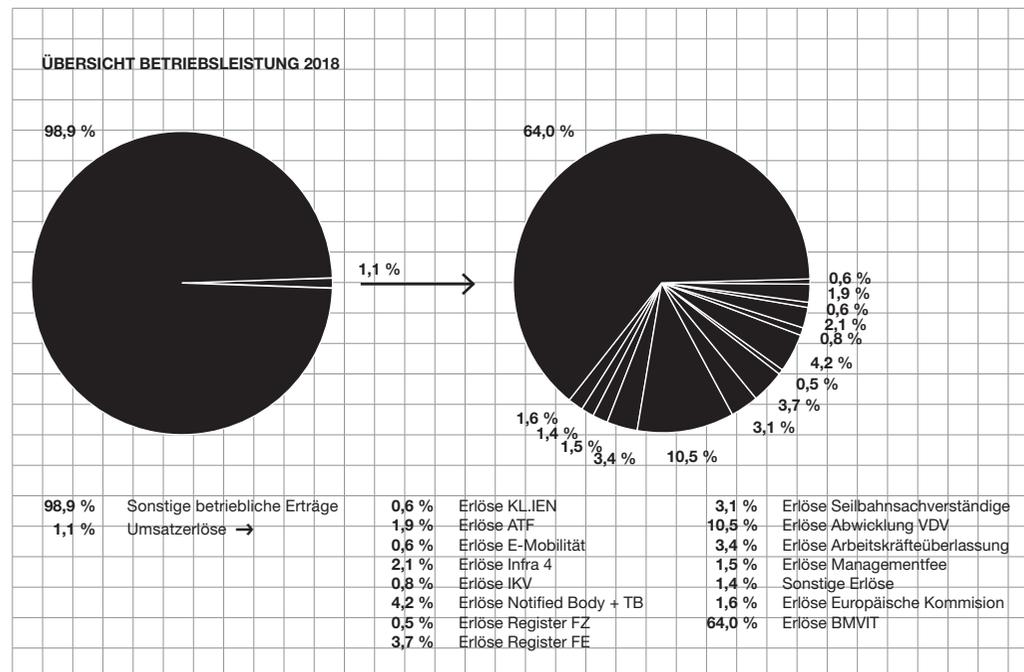
Am 26. November 2018 (VDV SPNV Vorarlberg) und 7. Dezember 2018 (VDV SPNV Steiermark und VDV SPNV Kärnten) konnte die SCHIG mbH für die Bundesländer Vorarlberg, Steiermark und Kärnten erfolgreich Verkehrs-diensteverträge über das zuvor von Bund und jeweiligem Bundesland gemeinsam festgelegte Gesamtangebot für den Zeitraum 2019 bis 2028 abschließen. Die Abwicklung dieser Verträge wird durch die SCHIG mbH erfolgen.

Darüber hinaus wurde vom BMVIT die beabsichtigte Vergabe des vom Bund und dem jeweiligen Land abgestimmten Gesamtangebots im Schienenpersonennahverkehr der Regionen Tirol, Salzburg, Oberösterreich und Ostregion für den Zeitraum 2020 bis 2029 bzw. 2034 vorangekündigt. Dies geschah auch für den Schienenpersonennahverkehr für den Zeitraum 2020 bis 2029 bzw. 2034. Zur Abstimmung des Gesamtangebots im Schienenpersonennahverkehr in den jeweiligen Regionen bzw. zur Planung des Fahrplanangebots im Schienenpersonennahverkehr gingen diesen Vorankündigungen umfangreiche Verkehrsplanungsarbeiten in der SCHIG mbH voraus. Der Abschluss und die Abwicklung all dieser Verträge soll durch die SCHIG mbH erfolgen.

Der nachfolgende Überblick über die Betriebsleistung im GJ 2018 zeigt deren Zusammensetzung sowie Details zu den Umsatzerlösen.

Auch im GJ 2018 wurde weiterhin an der Verbesserung der Abwicklungseffizienz gearbeitet. Der Personalaufwand verzeichnete im Berichtsjahr mit rd. EUR 6,1 Mio. (Vj. EUR 5,5 Mio.) einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr, der durchschnittliche Personalaufwand pro beschäftigter Person der SCHIG mbH im Berichtsjahr stieg leicht auf rd. TEUR 77 (Vj. rd. TEUR 76) an. Die durchschnittliche Anzahl an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern stieg um sechs Personen von 73 auf 79 im GJ 2018.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund der in den Verkehrs-diensteverträgen vorgesehenen Wertanpassung im Berichtsjahr insgesamt auf rd. EUR 772,0 Mio. (Vj. rd. EUR 742,7 Mio.). Die Intensität der Aufwendungen für bezogene Leistungen blieb mit rd. 98,9 % im GJ 2018 gegenüber dem Vorjahr (99,0 %) nahezu unverändert.



Überblick zur Ertragslage

Die SCHIG mbH erzielte im Berichtsjahr ein positives Finanzergebnis von rd. TEUR 71 (Vj. rd. TEUR 76). Das EBIT 2018 betrug rd. TEUR 90 (Vj. rd. TEUR 90) und blieb damit gegenüber dem Jahr 2017 unverändert.

Im Geschäftsjahr 2017 wurde der Ausweis der Auswirkungen aus dem Zinsswap auf das Finanzergebnis in selbigem geändert. Statt der bisherigen Saldierung der Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Zinsswap werden diese nun unsaldiert im Finanzergebnis gezeigt. Die aus dem Zinsswap resultierenden Zinsaufwendungen wurden dem Fachgutachten KFS/BW 3 der Kammer der Steuerberater und Wirtschaftsprüfer entsprechend bei der Ermittlung des EBIT aufgrund ihrer außerordentlichen Bedeutung dem Ergebnis vor Steuern nicht hinzugerechnet. Dies wurde für das Geschäftsjahr 2018 beibehalten.

Die Umsatzrentabilität lag im GJ 2018 mit rd. 1,1 % (Vj. rd. 1,2 %) auf Vorjahresniveau. Da sowohl das Finanzergebnis als auch das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen unverändert sind, blieb auch die Eigenkapitalrentabilität im GJ 2018 mit rd. 0,7 % in etwa auf Vorjahresniveau.

Struktur der Gewinn- und Verlust-Rechnung

Die Struktur der Gewinn- und Verlust-Rechnung der SCHIG mbH hat sich im GJ 2018 gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich nicht wesentlich verändert; maßgeblichster Einflussfaktor ist die Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen aus bezogenen Leistungen im Zusammenhang mit den Verkehrsdiensteverträgen. Das Finanzergebnis ging mit TEUR 71 gegenüber dem Jahr 2017 leicht zurück.

| ÜBERBLICK ZUR ERTRAGSLAGE | 2018 | 2017 | VERÄNDERUNG |
|---|-------|-------|-------------|
| EBIT (in TEUR) | 90 | 90 | 0 |
| EBIT-Marge (Umsatzrentabilität) (in %) | 1,1 % | 1,2 % | -0,1 % |
| Ergebnis vor Steuern (in TEUR) | 71 | 76 | -5 |
| Eigenkapitalrentabilität (Ergebnis vor Steuern/ Eigenkapital) (in %) | 0,7 % | 0,8 % | -0,1 % |

| STRUKTUR DER GUV-RECHNUNG | 2018 TEUR | % | 2017 TEUR | % | VERÄNDE- RUNG TEUR |
|--------------------------------------|--------------|---------|--------------|---------|--------------------------|
| Umsatzerlöse | 8.487 | 1,1 % | 7.510 | 1,0 % | 977 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 771.804 | 98,9 % | 742.614 | 99,0 % | 29.190 |
| Betriebsleistung | 780.291 | 100,0 % | 750.123 | 100,0 % | 30.168 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | 771.992 | 98,9 % | 742.720 | 99,0 % | 29.272 |
| Personalaufwand | 6.111 | 0,8 % | 5.545 | 0,7 % | 566 |
| Abschreibungen | 365 | 0,0 % | 278 | 0,0 % | 88 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 1.822 | 0,2 % | 1.581 | 0,2 % | 241 |
| Gesamtaufwand | 780.291 | 100,0 % | 750.123 | 100,0 % | 30.168 |
| Betriebsergebnis | 0 | 0,0 % | 0 | 0,0 % | 0 |
| Finanzergebnis | 71 | 0,0 % | 76 | 0,0 % | -5 |
| Ergebnis vor Steuern | 71 | 0,0 % | 76 | 0,0 % | -5 |

Vermögens- und Finanzlage

Der starke Anstieg der Bilanzsumme im Berichtsjahr auf rd. EUR 393,5 Mio. resultiert weitestgehend aus den Auswirkungen der Verkehrs-dienstverträge auf die entsprechenden Positionen des Nettoumlaufvermögens.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen (Anlagenintensität) ging aufgrund des Anstiegs der Bilanzsumme auf 1,5 % (Vj. 1,8 %) zurück. Der Anlagendeckungsgrad I lag bei 166,8 % (Vj. 164,6 %), der Anlagendeckungsgrad II bei 319,1 % (Vj. 322,0 %).

Das Nettoumlaufvermögen ist zum 31. Dezember 2018 gegenüber dem Vorjahr auf rd. EUR 3,6 Mio. (Vj. rd. EUR 2,9 Mio.) angestiegen.

Die Eigenmittelquote nach § 23 URG beträgt zum 31. Dezember 2018 rd. 2,5 % (Vj. rd. 2,9 %), was bedeutet, dass sie den im § 22 leg cit festgelegten Schwellenwert von 8,0 % unterschritten hat. Die fiktive Schuldentilgungsdauer gemäß § 24 URG ist – wie im Vorjahr – nicht ermittelbar. Im Ergebnis liegen jedoch die Voraussetzungen für die Vermutung eines Reorganisationsbedarfes im Sinne des § 22 Abs. 1 Z 1 leg cit nicht vor, da zum Bilanzstichtag die liquiden Mittel der SCHIG mbH deren Verbindlichkeiten deutlich überstiegen.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Free Cashflow belief sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 48,6 Mio. (Vj. rd. EUR 124,9 Mio.). Die zahlungswirksame Veränderung des Fonds der liquiden Mittel ging von rd. EUR 124,7 Mio. im Vorjahr auf rd. EUR 48,4 Mio. zurück. Dies resultiert im Wesentlichen aus der Veränderung der Forderungen, der Verbindlichkeiten sowie der passiven Rechnungsabgrenzung, welche im Zusammenhang mit den Verkehrs-dienstverträgen stehen.

| ÜBERBLICK ZUR VERMÖGENS- UND FINANZLAGE | 31.12.2018 | 31.12.2017 | VERÄNDERUNG |
|---|------------|------------|-------------|
| Bilanzsumme (in TEUR) | 393.450 | 339.998 | 53.452 |
| Anlagenintensität (in %) | 1,5 % | 1,8 % | -0,2 % |
| Anlagendeckungsgrad I (in %) | 166,8 % | 164,6 % | 2,2 % |
| Anlagendeckungsgrad II (in %) | 319,1 % | 322,0 % | -2,8 % |
| Eigenmittelquote nach URG (in %) | 2,5 % | 2,9 % | -0,4 % |

Hinweis: Da die Drohverlustrückstellung im Zusammenhang mit dem Zinsswap im Jahr 2018 als langfristig ausgewiesen wird, wurden die Vorjahreszahlen in dieser Darstellung entsprechend angepasst.

Entwicklung der Bilanzstruktur

| BILANZSTRUKTUR | 31.12.2018 TEUR | STRUKTUR 2018 | 31.12.2017 TEUR | STRUKTUR 2017 | VERÄNDE- RUNG TEUR |
|----------------------------|--------------------|------------------|--------------------|------------------|--------------------------|
| Langfristiges Vermögen | 15.342 | 3,9 % | 16.341 | 4,8 % | -999 |
| Kurzfristiges Vermögen | 378.108 | 96,1 % | 323.657 | 95,2 % | 54.451 |
| Bilanzsumme | 393.450 | 100,0 % | 339.998 | 100,0 % | 53.452 |
| Eigenkapital | 9.885 | 2,5 % | 9.814 | 2,9 % | 71 |
| Langfristiges Fremdkapital | 9.024 | 2,3 % | 9.379 | 2,8 % | -355 |
| Kurzfristiges Fremdkapital | 374.541 | 95,2 % | 320.806 | 94,4 % | 53.736 |

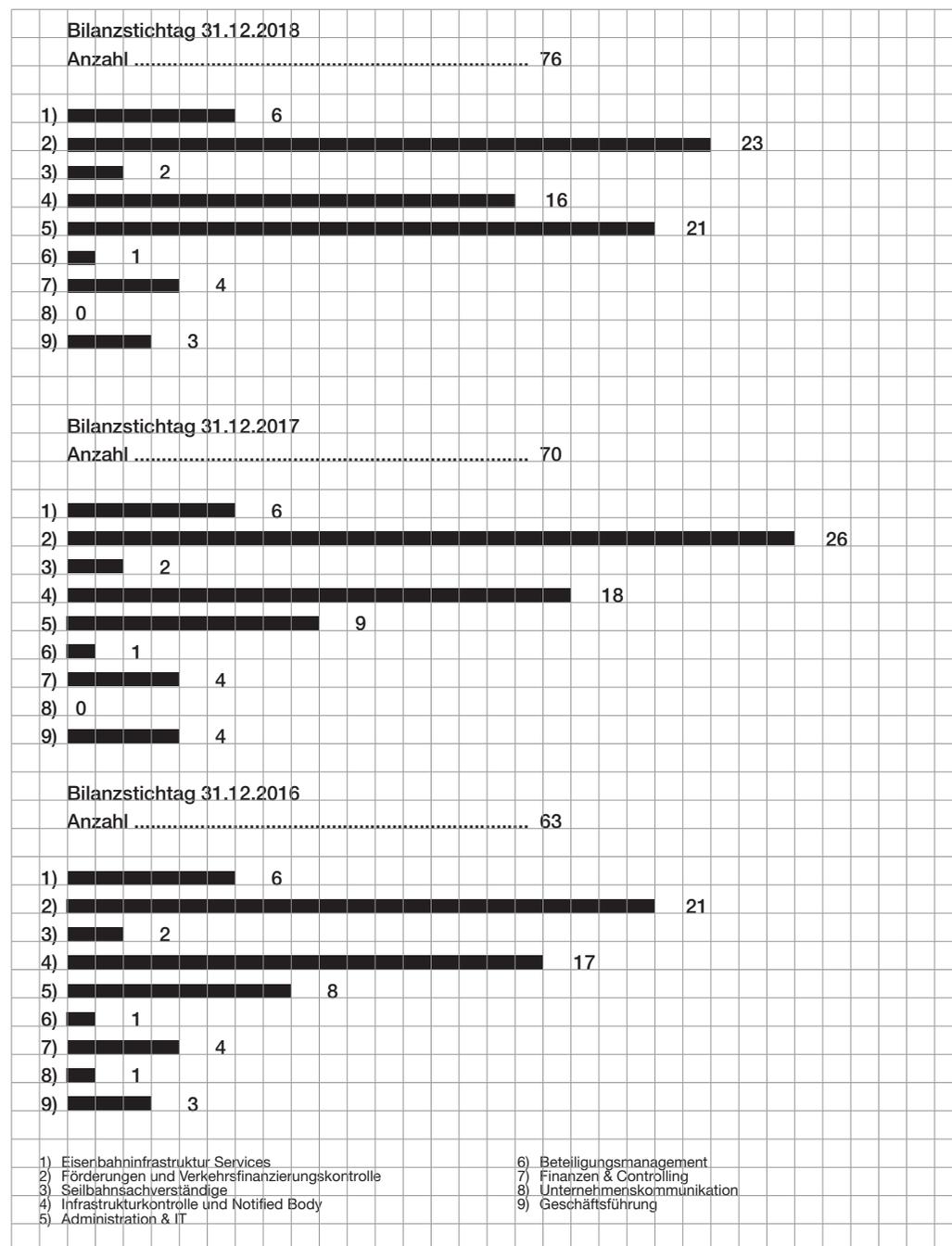
Hinweis: Da die Drohverlustrückstellung im Zusammenhang mit dem Zinsswap im Jahr 2018 als langfristig ausgewiesen wird, wurden die Vorjahreszahlen in dieser Darstellung entsprechend angepasst.

| AUSZUG AUS DER KAPITALFLUSSRECHNUNG | 2018 TEUR | 2017 TEUR | VERÄNDERUNG TEUR |
|---|----------------|----------------|---------------------|
| Kapitalfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit | 48.909 | 125.035 | -76.127 |
| Kapitalfluss aus der Investitionstätigkeit | -330 | -133 | -198 |
| Free Cashflow | 48.578 | 124.903 | -76.324 |
| Kapitalfluss aus der Finanzierungstätigkeit | -188 | -188 | 0 |
| Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel | 48.391 | 124.715 | -76.324 |
| Liquide Mittel zu Jahresbeginn | 308.988 | 184.272 | 124.715 |
| Liquide Mittel am Jahresende | 357.379 | 308.988 | 48.391 |

Personalbericht

Der Personalstand (Angestellte) zum 31. Dezember 2018⁵ der SCHIG mbH setzt sich – nach Abteilungen – wie folgt zusammen:

Aufgrund einer Änderung in der Aufbauorganisation wurden im Jahr 2018 zwei Unternehmensbereiche mit insgesamt zehn Angestellten von der Abteilung Förderungen und Verkehrsfinanzierungskontrolle in die Abteilung Administration & IT umgliedert.



⁵ In Karenz befindliche Personen (2) sowie Personen im Mutterschutz (3) sind in der Zahl der Angestellten per 31. Dezember 2018 wie auch in den Vorjahren nicht enthalten

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

| PERSONALFLUKTUATION (KOPFZAHL) | 2018 | 2017 |
|--------------------------------|------|------|
| Neuaufnahmen | 19 | 13 |
| Abgänge | -12 | -6 |

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

| | UNTER 30 JAHRE | 30-49 JAHRE | AB 50 JAHRE | FRAUEN-ANTEIL | DURCHSCHNITTS-ALTER |
|------------|----------------|-------------|-------------|---------------|---------------------|
| 31.12.2018 | 15,8 % | 64,5 % | 19,7 % | 43,4 % | 40,6 Jahre |
| 31.12.2017 | 20,0 % | 61,4 % | 18,6 % | 40,0 % | 39,8 Jahre |

MA nach absolvierten Ausbildungen per 31. Dezember 2018

| | GESAMT | | DAVON FRAUEN | | DAVON MÄNNER | |
|-------------------------------|---------|-------|--------------|------|--------------|------|
| | ABSOLUT | IN % | ABSOLUT | IN % | ABSOLUT | IN % |
| MA gesamt | 76 | 100 % | 33 | 43 % | 43 | 57 % |
| MA mit Universitätsabschluss | 43 | 57 % | 15 | 35 % | 28 | 65 % |
| MA mit Fachhochschulabschluss | 7 | 9 % | 2 | 29 % | 5 | 71 % |
| MA mit Matura (HAK, HTL, AHS) | 17 | 22 % | 12 | 71 % | 5 | 29 % |
| übrige MA | 9 | 12 % | 4 | 44 % | 5 | 56 % |

Sozialleistungen

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

- **Einzahlung in eine Betriebspensionskasse** (3 % der Bemessungsgrundlage basierend auf dem Bruttomonatsbezug pro Person);

- **Einzahlung in eine Lebensversicherung** (Er- und Ablebensversicherung oder weitere Pensionsvorsorge, monatlich EUR 25,- pro Person);

- **Verpflegungsgutscheine jeweils im Rahmen der steuerlichen Grenzen** (EUR 4,40 bzw. EUR 1,10 pro Arbeitstag gemäß § 3 Abs. 1 Z 17 EStG pro Person);

- **Jobticket (VOR-Jahreskarte Kernzone Wien, EUR 365,- pro Person);**

- **Unterstützung von Sport- und Kulturaktivitäten.**

Bericht über die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens und Risikobericht

Voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens

In den kommenden Jahren ist eine der wesentlichen Zielsetzungen des Bundes und der Länder bei der Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets die Harmonisierung des derzeit bestehenden dualen Bestellsystems. Dabei soll die SCHIG mbH hinkünftig als zentrale Beauftragungs- und Abwicklungsstelle aller von Bund und Ländern zu finanzierenden gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen agieren. Dadurch soll eine effiziente und kompetente Beauftragung und Abwicklung von gemeinwirtschaftlich beauftragten Schienenpersonenverkehrsleistungen nach für ganz Österreich einheitlichen Leistungs- und Qualitätsstandards gewährleistet werden. Demnach wird die SCHIG mbH vom Bund beauftragt werden, für das jeweilige Bundesland ein zuvor von Bund und Bundesland gemeinsam festgelegtes Gesamtangebot bei dazu geeigneten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu beauftragen und in weiterer Folge die Vertragsabwicklung durchzuführen. Im Jahr 2016 wurde damit begonnen, die dafür notwendigen Umsetzungsmaßnahmen zu definieren. Für die Bundesländer Vorarlberg, Steiermark und Kärnten konnten bereits Verkehrsdienstverträge über das vom Bund und dem jeweiligen Land abgestimmte Gesamtangebot im Schienenpersonennahverkehr für den Zeitraum 2019 bis 2028 abgeschlossen werden. Gemäß den Vorankündigungen des BMVIT im Jahr 2018 werden nun die Verkehrsdienstverträge für die übrigen Bundesländer sowie den Fernverkehr vorbereitet.

Der Benannten Stelle ist es im GJ 2018 gelungen, das geplante Umsatzziel von TEUR 270 (Vj. TEUR 250) deutlich zu überschreiten.

Nachdem die Kooperation als Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds im Jahr 2014 beendet wurde, verbleiben mit Status Ende 2018 nur mehr vereinzelte Klimafonds-Projekte, deren Abwicklung spätestens 2020 abgeschlossen ist. Dieses „Phasing-Out“ der Klimafondsförderungen in der SCHIG mbH wurde von einer sukzessiven Übernahme der Aufgabenträgerschaft durch das BMVIT begleitet, die neben einer (thematisch) vertieften Fortsetzung von Klimafondsprogrammen eine Fülle weiterer Aufgaben mit sich brachte: Förderrichtlinien für neue Förderschienen wurden im Auftrag des BMVIT entwickelt und sind zwischenzeitlich genehmigt (Logistikförderung 2019 – 2023) bzw. in Genehmigung (Förderprogramm „Digitale vernetzte Mobilität“ 2019/20 – 2023/24). Zusätzlich wurde 2018 das Förderprogramm „Innovationsförderung kombinierter Verkehr“ an die SCHIG mbH zur Abwicklung übergeben. Zu erwarten sind Fortsetzungen der von der SCHIG mbH im Auftrag des BMVIT abgewickelten Förderschienen Urbane E-Mobilität im Kontext der #mission2030. Neben der Tätigkeit als Förderabwicklungsstelle erfolgen, in verwandten Themenbereichen, auch laufende thematische sowie konzeptionelle Beauftragungen durch das BMVIT, wodurch sich die SCHIG mbH zunehmend als ausgelagerter „Thinktank“ des Hauptauftraggebers BMVIT profilieren kann.

Somit wird die SCHIG mbH auch weiterhin ihre bisher durchgeführten Tätigkeiten sorgfältig und auf hohem Niveau erledigen, ihre Expertise ausweiten und dem BMVIT als Know-how-Spezialist zur Verfügung stehen. Die fachliche Unterstützung und Beratung des BMVIT in allen Themenstellungen des Bereichs Mobilität stellt auch in Zukunft eine wesentliche Aufgabe der SCHIG mbH dar.

Risikobericht

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

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

Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten

Originäre Finanzinstrumente

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

Derivative Finanzinstrumente

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

Am 25. Jänner 2005 hat die SCHIG mbH zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos für eine Finanzierung der Rail Test & Research GmbH über ein Volumen von EUR 20,0 Mio. einen Zinsswap-Vertrag als Fixzinszahler mit der Republik Österreich, vertreten durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur, abgeschlossen (Laufzeit bis Ende 2029). Die Zeitwertermittlung zum 31. Dezember 2018 erfolgte im Rahmen einer finanzmathematischen „Mark to Market“-Bewertung unter Zugrundelegung der Marktverhältnisse zum Bilanzstichtag und ergab einen negativen beizulegenden Zeitwert iHv rd. EUR 7,0 Mio. (Vj. EUR 7,2 Mio.). Die zum 31. Dezember 2010 erstmals gebildete Drohverlustrückstellung wurde entsprechend auf diesen Wert angepasst (Anwendung der AFRAC-Stellungnahme „Die unternehmensrechtliche Bilanzierung von Derivaten und Sicherungsinstrumenten“). Durch den Wechsel von einem variablen zu einem Fixzinssatz wurde das Ziel verfolgt, den zugrunde liegenden langfristigen Kredit abzusichern bzw. zukünftige Zinszahlungen genauer kalkulierbar zu machen. Damit wird auch der zukünftige Liquiditätsbedarf genauer plan- und berechenbar. Gemäß Expertenmeinung sollten sich die Ergebnisse von Zinsswaps über die gesamte Kreditlaufzeit grundsätzlich neutralisieren.

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

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

Die SCHIG mbH hat im Geschäftsjahr 2018 weiter am Ausbau eines risikoorientierten Kontrollumfelds gearbeitet und wird dies auch im Geschäftsjahr 2019 fortsetzen. Oberste Priorität nimmt bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens ein. Im Rahmen des implementierten Risikomanagementsystems werden die finanzwirtschaftlichen Risiken laufend bewertet sowie durch geeignete Maßnahmen begrenzt. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle und transparente Steuerung der quantifizierbaren Risikopositionen innerhalb eines konkret zu vereinbarenden Handlungsrahmens. Dazu hat sich die SCHIG mbH entsprechende Richtlinien gegeben. Nachstehend werden die wichtigsten Finanzierungsrisiken näher erörtert.

Liquiditätsrisiko

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

Zinsrisiko

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

Währungsrisiko

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

Kontrahentenrisiko

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

Internes Kontrollsystem*Allgemeine Informationen*

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

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

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

Dieses System basiert somit auf den Maßstäben des international bewährten Rahmenkonzepts für interne Kontrollsysteme (COSO – Internal Control and Enterprise Risk Management Frameworks des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) und bietet dem Management ein umfassendes Analyse- und Steuerungsinstrument. Unterstützt wird das IKS von einem Qualitätsmanagement-System, wofür die SCHIG mbH im Jahr 2008 erstmals die Zertifizierung nach ISO 9001:2008 erhalten hat, die Rezertifizierung im Jahr 2017 erfolgte dann nach der neuen ISO 9001:2015.

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

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

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

Berichterstattung zum rechnungslegungsbezogenen Internen Kontrollsystem

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

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

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

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

Die Verbuchung der Geschäftsfälle erfolgte im Geschäftsjahr 2018 grundsätzlich auf EDV-Anlagen mittels der Software RZL. Die Bilanzierung wurde im Geschäftsjahr 2018 von der Kanzlei Schachner & Partner Wirtschaftsprüfung und Steuerberatung GmbH & Co KG durchgeführt. Der Jahresabschluss wurde im Berichtsjahr von der Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. geprüft.

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

Bericht über die Forschung und Entwicklung

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

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

Das von 2015 bis 2017 laufende Projekt wurde erfolgreich abgeschlossen und endabgerechnet. Ein Folgeprojekt mit ähnlichem Inhalt und einem Gesamtbudget von rd. TEUR 540 wurde Anfang 2018 gestartet und läuft bis Ende 2020.

Im Jahr 2017 wurde das Projekt Open Rail Lab ins Leben gerufen. Zielsetzung dieses Projektes ist es, das System Bahn im Lichte der Digitalisierung von Grund auf zu erneuern und mit neuen Technologien den Fortbestand der Eisenbahn auf Nebenstrecken zu ermöglichen.

Mithilfe dieses Innovations- und Forschungszentrums und Partnerschaften in der Industrie sollen Anregungen für die Gestaltung der Mobilität der Zukunft, wie etwa automatisiertes Fahren, gegeben werden. Auf einer 25 Kilometer langen Teststrecke soll die Funktion verschiedener Entwicklungsfelder von Schienenfahrzeugen auf ihr Systemverhalten hin überprüft werden können; somit wird dadurch die Möglichkeit geschaffen, neue Systeme im Bereich Digitalisierung und Mobilität 4.0 auf offener Strecke zu testen.

Anmerkungen zum Lagebericht

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

Wien, am 23. April 2019

Der Geschäftsführer:



DI Dr. Ulrich Puz, MBA

6.7

Kapital- flussrechnung 2018

| KAPITALFLUSSRECHNUNG | 2018 EUR | 2017 EUR |
|--|--------------------|--------------------|
| Ergebnis vor Steuern | 71.050 | 76.328 |
| -/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang vom Anlagevermögen | 794 | -231 |
| +/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens | 365.397 | 277.768 |
| Zunahme/Abnahme von langfristigen Rückstellungen | -167.693 | -1.030.624 |
| Cashflow aus dem ordentlichen Ergebnis | 269.548 | -676.759 |
| Zunahme/Abnahme von kurzfristigen Rückstellungen | 192.128 | -1.583.187 |
| Zunahme/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva | 803.955 | -2.512.405 |
| Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva | 47.642.958 | 129.807.822 |
| Nettogeldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit | 48.908.589 | 125.035.471 |
| Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen) | 0 | 450 |
| Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang und sonstigen Finanzinvestitionen | 187.500 | 187.500 |
| Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen) | -517.681 | -320.583 |
| Nettogeldfluss aus der Investitionstätigkeit | -330.181 | -132.633 |
| Auszahlungen für Tilgung von (Finanz-)Krediten | -187.500 | -187.500 |
| Nettogeldfluss aus der Finanzierungstätigkeit | -187.500 | -187.500 |
| Nettogeldfluss gesamt | 48.390.908 | 124.715.338 |
| Liquide Mittel zu Jahresbeginn | 308.987.818 | 184.272.480 |
| Liquide Mittel am Jahresende | 357.378.725 | 308.987.818 |

Hinweis: Da die Drohverlustrückstellung im Zusammenhang mit dem Zinsswap im Jahr 2018 als langfristig ausgewiesen wird, wurden die Vorjahreszahlen in dieser Darstellung entsprechend angepasst.

Wir haben den Jahresabschluss der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Wien, bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2018, der Gewinn- und Verlustrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Anhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der beigefügte Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. Dezember 2018 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Grundlage für das Prüfungsurteil

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

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

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

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

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses

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

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

Darüber hinaus gilt:

→ Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

→ Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.

→ Wir beurteilen die Angemessenheit der vom gesetzlichen Vertreter angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der vom gesetzlichen Vertreter dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.

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

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

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

Bericht zum Lagebericht

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

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

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

Urteil

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

Erklärung

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

Wien, am 23. April 2019

Ernst & Young
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Stefan Uher eh
Wirtschaftsprüfer

ppa Mag. Gerald Steckbauer eh
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.

6.9

Berechnung der Kennzahlen

| | |
|--|--|
| Eigenkapital | Stammkapital + Kapitalrücklagen +/- Bilanzgewinn / -verlust |
| Eigenmittelquote nach URG | Eigenkapital / Gesamtkapital |
| Nettoumlaufvermögen | Kurzfristiges Umlaufvermögen – Kurzfristiges Fremdkapital |
| EBIT | Ergebnis vor Steuern + Zinsen und ähnliche Aufwendungen gem. § 231 Abs. 2 Z 15 UGB |
| EBIT-Marge | 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 |
| Anlagenintensität | Anlagevermögen / Gesamtvermögen <small>(abzgl. Kostenbeiträge Dritter)</small> |
| Anlagendeckungsgrad I | Eigenkapital / Anlagevermögen <small>(abzgl. Kostenbeiträge Dritter)</small> |
| Anlagendeckungsgrad II | Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital / Anlagevermögen <small>(abzgl. Kostenbeiträge Dritter)</small> |

A-Z

Glossar:

| | | |
|----------|---------------------|--|
| A | Abs. | Absatz |
| | abzgl. | abzüglich |
| | AFRAC | Austrian Financial Reporting and Auditing Committee |
| | AG | Aktiengesellschaft |
| | AHS | Allgemeinbildende höhere Schule |
| | ATF | Anschlussbahn- und Terminalförderung |
| B | BGBI | Bundesgesetzblatt |
| | BIP | Bruttoinlandsprodukt |
| | BMVIT | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie |
| | bzw. | beziehungsweise |
| C | CEF | Connecting Europe Facility (Infrastrukturförderprogramm der EU) |
| | Co | Compagnie |
| | COSO | Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission |
| D | DI | Diplomingenieur/-in |
| | Dr. | Doktor/-in |
| E | EBIT | Earnings before Interest and Tax (Ergebnis vor Zinsen und Steuern) |
| | EDV | Elektronische Datenverarbeitung |
| | EG | Europäische Gemeinschaft |
| | EstG | Einkommensteuergesetz in der geltenden Fassung |
| | ETCS | European Train Control System (europäisches Zugsicherungssystem) |
| | EU | Europäische Union |
| | EUK | Europäische Kommission |
| | EUR | Euro |
| | Eurostat | Statistisches Amt der EU |
| F | f., ff. | folgende |
| | FE | Fahrerlaubnis (-register) |
| | FZ | Fahrzeugeinstellungsregister |
| G | gem. | gemäß |
| | GJ | Geschäftsjahr |
| | GmbH, GesmbH | Gesellschaft mit beschränkter Haftung |
| | GuV-Rechnung | Gewinn- und Verlustrechnung |
| H | HAK | Handelsakademie |
| | HTL | Höhere Technische Lehranstalt |
| I | idgF | in der geltenden Fassung |
| | IHS | Institut für Höhere Studien |
| | iHv | in der Höhe von |
| | IKS | Internes Kontrollsystem |

| | | |
|------------|---|---|
| | Infra 4 inkl. ISO IT | Abteilung Infra 4 – Gesamtverkehr der Sektion II des BMVIT inklusive International Organization for Standardization Informationstechnik |
| K | KFS/BW | Fachgutachten des Fachsenats für Betriebswirtschaft der Kammer der Wirtschaftstreuhänder (nunmehr Kammer der Steuerberater und Wirtschaftsprüfer) |
| | KG KLI.EN | Kommanditgesellschaft Klima- und Energiefonds |
| L | leg cit | Abkürzung für lateinisch „legis citatae“ (Bedeutung: „des zitierten Gesetzes“) |
| | It. | laut |
| M | MA | Mitarbeiter, Mitarbeiterin(nen) |
| | MBA | Master of Business Administration |
| | Mikro-ÖV | Mikro-Öffentlicher-Verkehr (Förderprogramm für lokale und kleinregionale ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum) |
| | Mio. | Million(en) |
| N | Nr. | Nummer |
| O-Ö | ÖBB | Österreichische Bundesbahnen |
| | OeNB | Oesterreichische Nationalbank |
| | ÖPNRV-G 1999 | Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 |
| P | p. a. | per annum |
| | PPP | Public Private Partnership |
| R | rd. | rund |
| | RL | Richtlinie |
| | RoLa | RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH; Rollende Landstraße |
| | RTR | Rail Test & Research Gesellschaft mbH |
| S | S. | Seite |
| | SCHIG | Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz idgF |
| | SCHIG mbH | Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH |
| | SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| T | TB | Technisches Büro |
| | TEUR | Tausend Euro |
| U | u. a. | unter anderem |
| | UGB | Unternehmensgesetzbuch in der geltenden Fassung |
| | URG | Unternehmensreorganisationsgesetz in der geltenden Fassung |
| V | VDV | Verkehrsdienstevertrag für den gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr |
| | Vj. | Vorjahr |
| | VOR | Verkehrsverbund Ost-Region |
| W | WIFO | Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung |
| Z | Z | Ziffer |
| | z. B. | zum Beispiel |

