

Vernetzt.

Expertise
am Zug.

Geschäftsbericht
2022

SCHIG mbH

Inhaltsverzeichnis

KAPITEL EINS: EINLEITUNG

1.01	Vorwort Bundesministerin	07
1.02	Bericht des Aufsichtsrates	09
1.03	Beitrag Geschäftsführung	11
1.04	Zahlen, Daten, Fakten	12

KAPITEL ZWEI: VERKEHRSDIENSTE MANAGEMENT

2.01	Mobilität auf Schiene – das leistet die SCHIG mbH	16
2.02	Verkehrsplanung: Neuerungen im Fahrplan	17
2.03	Verkehrsdiensteverträge: Abwicklung und Controlling	18
2.04	Qualität am Zug	19

KAPITEL DREI: INFRASTRUKTURKONTROLLE & NOTIFIED BODY

3.01	Zuschussverträge: Kompetenzzentrum für das Eisenbahnwesen	22
3.02	Prüfung und Beratung: Die Mittelverwendungskontrollen der SCHIG mbH	23
3.03	Aus der Praxis: Baustellenbegehung Brenner-Basistunnel Nordportal	24
3.04	Prüftätigkeiten bei den Privatbahnen	28
3.05	Notified Body: Kompetent und kundenorientiert	30
3.06	Rückblick auf die Seilbahnprüfungen 2022	31

KAPITEL VIER: FÖRDERUNGEN

4.01	Neues aus den Förderbereichen	34
4.02	Flexible Mobilität dank „Multimodaler Knoten“	35

KAPITEL FÜNF: VERANSTALTUNGEN

5.01	Gut vernetzt – die SCHIG mbH präsentiert sich nach außen	40
------	--	----

KAPITEL SECHS: JAHRESABSCHLUSS

6.01	Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung 2022	44
6.02	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	48
6.03	Erläuterungen zur Bilanz und Anlagenspiegel	50
6.04	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	56
6.05	Sonstige Angaben	61
6.06	Lagebericht	64
6.07	Rechtliche und steuerliche Verhältnisse	79
6.08	Kapitalflussrechnung 2022	80
6.09	Bestätigungsvermerk	81
6.10	Berechnung der Kennzahlen	85
GLOSSAR		86
IMPRESSUM		90

Kapitel eins

Von / bis

1.01–1.04

Einleitung



Vorwort der Bundesministerin

Leonore Gewessler, BA

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



Die Bahn ist und bleibt das wichtigste Verkehrsmittel, wenn es um ein klimafreundliches und nachhaltiges Fortkommen geht, sowohl für Menschen als auch für Güter. Deshalb freut es mich besonders, dass die SCHIG mbH kontinuierlich zur Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens in Österreichs beiträgt: Als Abwicklungsstelle für Verkehrsdienstverträge sowie Förderungen im Mobilitätsbereich als auch in der Mittelverwendungskontrolle ist die SCHIG mbH zuverlässige und stabile Partnerin des Klimaschutzministeriums (BMK). Des Weiteren tragen auch die Leistungen, die das Unternehmen in der Digitalisierung des Bahnverkehrs betreibt, dazu bei, dass der Eisenbahnbetrieb fit für die Zukunft bleibt. Dafür möchte ich mich bei allen Mitarbeiter:innen sehr herzlich bedanken!

Vermeiden, verlagern, verbessern – so lautet die Devise des Mobilitätsmasterplans 2030, der den Klimazielen Folge leistet. Um den Österreicher:innen eine umweltfreundliche und gleichzeitig zuverlässige und leistbare Mobilität auf der Schiene zu garantieren, spielen die Verkehrsdienstverträge eine tragende Rolle. Im Jahr 2022 hat die SCHIG mbH rund 104 Millionen Zugkilometer bestellt, die im Nah- und Fernverkehr das Bahnfahren für die Bevölkerung sicherstellten. Ebenso möchte ich die Leistungen der SCHIG mbH hinsichtlich der Fahrplangestaltung auf der Schiene in diesem Zusammenhang hervorheben: Im Zusammenspiel mit wichtigen Stakeholdern arbeitet die SCHIG mbH konsequent an der Umsetzung eines

integralen Taktfahrplans, der den Bahnverkehr weiterhin attraktiviert. Aber auch das Fortkommen von Gütern ist essenziell, wenn es um die Verlagerung von der Straße auf die Schiene geht. Mit der Schienengüterverkehrsförderung werden jährlich 3,5 Millionen LKW-Fahrten vermieden und Güter nachhaltig auf der Schiene transportiert. Nicht nur in diesem Segment, sondern auch für weitere Förderschienen – wie der Anschlussbahn- und Terminalförderung sowie Logistik- und Mobilitätsförderungen – ist die SCHIG mbH wichtige Ansprech- und Abwicklungspartnerin. Diesen genannten Punkten liegt die Sicherstellung einer funktionierenden und gut durchdachten Schieneninfrastruktur zugrunde. Für den Ausbau und die Modernisierung des Eisenbahnnetzes werden mit dem Rahmenplan 2023–2026 insgesamt 19 Milliarden Euro in die österreichische Schieneninfrastruktur investiert. Die SCHIG mbH übernimmt dabei eine wichtige Kontrollaufgabe und prüft die aufgewendeten Gelder sowie Zeitpläne mit kritischem und konstruktivem Blick.

Gemeinsam mit der SCHIG mbH werden wir auch weiterhin klimafreundliche Mobilität in Österreich gestalten und umsetzen!

Leonore Gewessler, BA

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

Bericht des Aufsichtsrates



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

Gemäß den Bestimmungen des Gesetzes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung sowie aufgrund der speziellen gesetzlichen Regeln für die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) hat der Aufsichtsrat auch im Jahr 2022 die Tätigkeit der Gesellschaft überwacht und an ihrer Weiterentwicklung mitgewirkt.

Im Jahr 2022 wurde entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen in jedem Quartal mindestens eine Sitzung des Aufsichtsrates abgehalten. Insgesamt fanden im Jahr 2022 vier Aufsichtsratssitzungen statt.

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

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

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

Auch im Jahr 2022 hat die SCHIG mbH dazu beigetragen, die sparsame, wirtschaftliche und zweckmäßige Verwendung der öffentlichen Mittel für die Errichtung und Erhaltung sowie den Betrieb des österreichischen Schienennetzes und damit auch Nachhaltigkeit und Beständigkeit im Verkehrsbereich sicherzustellen.

Im Namen des gesamten Aufsichtsrates möchte ich mich bei der Geschäftsführung und vor allem bei den Mitarbeitenden der SCHIG mbH für das gemeinsam Geleistete im Jahr 2022 sehr herzlich bedanken. Meinen Kolleg:innen im Aufsichtsrat danke ich sehr für die konstruktive Zusammenarbeit. Der Aufsichtsrat wird auch in Zukunft die positive Entwicklung des Unternehmens nach Kräften fördern, dabei aber auch das notwendige Maß an konstruktiver Kontrolle walten lassen.

Vorwort des Geschäftsführers

Dr. Stefan Weiss, MBA
Geschäftsführer
der SCHIG mbH



Die SCHIG mbH blickt auf ein weiteres bewegtes und forderndes Jahr zurück. 2022 konnten wir infolge der abflauenden Pandemie wieder in den Regelbetrieb zurückkehren – nun mit der Möglichkeit, weiterhin die Arbeit zum Teil im Homeoffice auszuführen.

Operativ haben wir unsere drei Kernbereiche „Infrastrukturkontrolle“, „Schienenpersonenverkehr“ sowie „Förderungen“ nach der Umstrukturierung im Jahr 2021 konsolidiert und weiter gestärkt:

In der Abteilung „Infrastrukturkontrolle und Notified Body“ kam zu den bereits gewohnten Prüftätigkeiten und Mittelverwendungskontrollen der Schieneninfrastrukturprojekte auch die Prüfung der Projekte der Privatbahnen hinzu. In der Abteilung „Verkehrsdienstemanagement“ haben wir uns neben der Abwicklung der bestehenden Verkehrsdienstverträge, mit denen der Großteil des Schienenpersonenverkehrs in Österreich bestellt wird, mit den strategischen Zukunftsfragen auseinandergesetzt. Die Abteilung „Förderungen und Register“ hat neben der bewährten Abwicklung der bestehenden Förderungen (Schienengüterverkehr, Anschlussbahnen, Mobilität etc.) bei der Förderung von emissionsfreien Bussen „EBIN“ mitgearbeitet sowie die neue Wegeentgeltförderung (SGV-Plus) vorbereitet.

Diese breitgefächerte Expertise in diesen teils unterschiedlichen, aber einander gut ergänzenden Bereichen ist das, was die SCHIG mbH ausmacht, ermöglicht diese doch ein umfassendes Eisenbahnsystemwissen, das sowohl den Absatz als auch die Infrastrukturentwicklung wichtig, dass auch unser Know-how aus der Fahrplanplanung miteinfließt, damit der Infrastruktur der Zukunft auch ein geeigneter Fahrplan zugrunde liegt.

Ansonsten liefe man Gefahr, mit viel Aufwand eine Infrastruktur zu schaffen, die dann im Betrieb nicht alle Potenziale ausschöpfen kann.

Damit dieser interne, fächerübergreifende Austausch auch tatsächlich gelingt und kein „Silodenken“ aufkommt, war es 2022 wichtig, den inneren Zusammenhalt in der SCHIG mbH wieder zu stärken. Zwar war es uns während Covid-19 gelungen, alle Tätigkeiten der SCHIG mbH in gewohnter Manier durchzuführen, dennoch blieb der soziale Kontakt und der informelle Austausch teilweise auf der Strecke. Dementsprechend war es notwendig, alle Mitarbeiter:innen der SCHIG mbH wieder zusammenzuführen und die interne Kommunikation in Schwung zu bringen. Vor allem auch deshalb, da wir während der Zeit des Lockdowns neue Aufgaben dazubekommen haben und dementsprechend unsere Personenanzahl im Jahr 2022 auf knapp 120 gewachsen ist.

Die Lockerungen haben wir nun auch wieder genutzt, um den Austausch mit externen Stakeholdern zu forcieren und den Außenauftritt der SCHIG mbH zu verbessern, was gerade im Sinne des „Employer Brandings“ wichtig ist. Schließlich brauchen wir für unsere Tätigkeiten gut ausgebildete und motivierte Menschen, denn sie sind das, was die SCHIG mbH ausmacht.

Daher möchte ich mich an dieser Stelle bei allen Mitarbeiter:innen für die hohe Einsatzbereitschaft im vergangenen Jahr bedanken. Auch dem Betriebsrat, dem Aufsichtsrat sowie unserer Eigentümerin danke ich für die konstruktive Zusammenarbeit und kontinuierliche Unterstützung und wünsche abschließend viel Vergnügen beim Lesen.

Stefan Weiss

SCHIG mbH in Zahlen

FINANZEN IN EURO

Bilanzsumme

612,2 Mio.

Anlagevermögen

5,3 Mio.

Eigenkapital

10,0 Mio.

Verbindlichkeiten kurzfristig

10,8 Mio.

Verbindlichkeiten langfristig

1,1 Mio.

Umsatzerlöse

12,3 Mio.

UNTERNEHMEN

Mitarbeiter:innen

118

OPERATIVE TÄTIGKEITEN IN EURO

Bestellte und abgewickelte
Zugkilometer

104 Mio.

mit einem Gesamtabgeltungs-
volumen von

1,6 Mrd.

Durchgeführte Qualitätsprüfungen
in bestellten Zügen

3.300

Durchgeführte Mittelverwendungskon-
trollen mit einem Gesamtvolumen von

3,2 Mrd.

Anzahl der Bau- und Betriebsbe-
willigungen für Seilbahnen

57

Vergebene Förderungen
insgesamt

166,5 Mio.

Abgewickelte Schienengüter-
verkehrsförderungen mit einem
Gesamtwert von

140 Mio.

Gesamtvolumen für
Anschlussbahn- und Terminal-
Förderung

19 Mio.

Vergebene
Mobilitätsförderungen

7,5 Mio.

Bearbeitete Anträge im
Einstellungsregister

401



Kapitel zwei

Von / bis

2.01–2.04

Verkehrsdienste Management



Mobilität auf Schiene – das leistet die SCHIG mbH

Nachhaltige Mobilität für die Bevölkerung: Der öffentliche Verkehr, und allen voran die Eisenbahn, leistet einen wichtigen Beitrag zur klimafreundlichen Mobilität in Österreich. Damit das Bahnfahren für alle leistbar gestaltet werden kann, investieren die Republik Österreich sowie die Bundesländer in gemeinwirtschaftliche Schienenverkehrsleistungen – im Jahr 2022 waren dies 1,6 Milliarden Euro. Grundlage dafür sind die sogenannten Verkehrsdiensteverträge, die die SCHIG mbH im Auftrag des Klimaschutzministeriums (BMK) und den Bundesländern beziehungsweise Verkehrsverbänden mit Eisenbahnverkehrsunternehmen schließt. Dabei wird geregelt, welche Zugfahrten im Nah- und Fernverkehr zu welcher Qualität für die Fahrgäste zu erbringen sind. Die Leistungen der SCHIG mbH umfassen dabei die Vertragsverhandlung und -erstellung, das Vertragsmanagement sowie die Abwicklung.

Die Fahrplangestaltung im Schienenpersonenverkehr ist ebenso eine Kernaufgabe der SCHIG mbH, die sich hierbei in engen Abstimmungen mit sämtlichen relevanten Akteuren befindet. Die Planung erfolgt im Sinne eines integralen Taktfahrplans (ITF), also mit optimalen Anschlüssen an bestimmten Knotenpunkten. Über die Landesgrenzen hinaus engagiert sich die SCHIG mbH ebenso für einen gut funktionierenden internationalen Fernverkehr. Seit Oktober 2022 ist die SCHIG mbH Mitglied der Plattform EuroLink, bei welchem Vertreter:innen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Ministerien und Aufgabenträger:innen aus über 15 europäischen Ländern langfristige Fahrplankonzepte erstellen. Dabei steht das Prinzip eines integralen Taktfahrplans auf europäischer Ebene im Vordergrund, womit der internationale Schienenpersonenverkehr noch weiter attraktiviert werden soll.

Die von der SCHIG mbH bestellten Züge werden hinsichtlich der vereinbarten Leistungen sowie Qualität kontrolliert. Einen wichtigen Teil nehmen dabei die Qualitätsprüfer:innen der SCHIG mbH ein, die quer durch Österreich unterwegs sind und Vor-Ort-Kontrollen in den Zügen durchführen. Wie diese Prüfungen aussehen, lesen Sie im Beitrag „Qualität am Zug“.

Verkehrsplanung: Neuerungen im Fahrplan

Auch im Jahr 2022 wurde der bewährte Weg der Vorjahre weiter beschritten und in Abstimmung zwischen SCHIG mbH, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden und Ländern die Weiterentwicklung der gemeinwirtschaftlich bestellten Verkehrsdienste in Österreich vorangetrieben.

Dem Wunsch, die Eisenbahn als klimafreundliches Verkehrsmittel einem möglichst breiten Personenkreis zugänglich zu machen und im Mobilitätsalltag der Menschen zu verankern, wurde speziell durch Verkehrsausweitungen zu den Tagesrandzeiten und neue Angebote im Bereich der Freizeit- und Tourismusverkehre Rechnung getragen.

Das sind die Neuerungen aus dem Fahrplan 2022/2023:

- **Dem Trend zu Nachtzugreisen entsprechend werden mit der Erweiterung des Mailänder Nachtzuges über Genua nach La Spezia interessante touristische Reiseziele an der Riviera angefahren.**
- **Ebenso neu ins Netz der Nightjet-Verbindungen wurde Stuttgart aufgenommen, wodurch der süddeutsche Raum leichter aus dem Osten Österreichs – und umgekehrt – erreichbar wird.**
- **Darüber hinaus wird der beliebte Nachtzug mit Autobeförderung nach Split öfter und über einen längeren Zeitraum verkehren.**
- **Gänzlich neu ist der sogenannte Silva Nortica von Wien über die Franz-Josefs-Bahn nach Prag und retour, welcher einmal täglich – am Wochenende zweimal – das Waldviertel und den südböhmischen Raum verbindet.**
- **Die tägliche Führung des Direktzugs zwischen Wien und Stainach-Irdning verbessert die Erreichbarkeit der Tourismusregion Salzkammergut mit Orten wie Bad Ischl, Hallstatt und Bad Aussee, was nicht zuletzt im Hinblick auf den Status der Region als Kulturhauptstadt 2024 bedeutsam ist.**
- **Eine neue Wochenendverbindung zwischen Wien und Bischofshofen über das Gesäuse und das Ennstal, ein zusätzliches Intercityzugpaar zwischen Graz und Linz und zwei neue Schnellzugverbindungen auf der Südachse zwischen Wien und Villach sind weitere Meilensteine im Fernverkehr, die in Anbetracht der steigenden Fahrgastzahlen wohl genau zur rechten Zeit kommen.**
- **Auch im Nahverkehr konnten respektable Verbesserungen des Angebots erreicht werden. So verkehren zwischen Bischofshofen und Schladming statt einzelner Verbindungen zur Hauptverkehrszeit die Regionalzüge neu im tagesdurchgängigen Zweistundentakt.**
- **Der grenzüberschreitende Verkehr auf der Neusiedler Seebahn zwischen Pamhagen und Fertöszentmiklós in Ungarn wird nun täglich im einheitlichen Zweistundentakt angeboten, während in Westösterreich die Regionalzuglinie R5 öfter als bisher St. Margrethen in der Schweiz und Feldkirch umsteigefrei verbindet.**
- **In Kärnten sind zwischen Villach und Spittal-Millstätter See an Werktagen zwei Nahverkehrszüge pro Stunde unterwegs, was einer Verdoppelung des Angebots entspricht.**
- **Darüber hinaus konnte im Rosental der elektrische Betrieb aufgenommen werden, ebenso wie auf der Marchegger Ostbahn zwischen Stadlau und Marchegg, womit die vormals eingesetzten Dieselfahrzeuge durch neue elektrische Garnituren ersetzt wurden.**
- **Weiters ist die innere Aspangbahn neu im täglichen Stundentakt und die Wiener S45 am Wochenende im 10-Minuten-Intervall unterwegs.**
- **Besonders hervorzuheben sind die neuen Tagesrandverbindungen auf vielen Linien in ganz Österreich sowohl in der Früh als auch in den Abendstunden, wodurch noch mehr Menschen eine komfortable und klimafreundliche Mobilität angeboten wird.**

Verkehrsdiensteverträge: Abwicklung und Controlling

Mit dem Ziel, ein österreichweites Grundangebot im Schienenpersonenverkehr zu schaffen und nachhaltigen Verkehr für die Bevölkerung anzubieten, müssen Zugfahrten bestellt werden, die sich rein über den Ticketverkauf nicht finanzieren lassen. Basis für die gemeinwirtschaftliche Finanzierung durch Bund und Länder sind die Verkehrsdiensteverträge, die die SCHIG mbH mit Eisenbahnverkehrsunternehmen abschließt. Der Leistungsumfang der SCHIG mbH besteht dabei in der Vertragsverhandlung, der Erstellung der Verträge, dem regionsweisen Management sowie der Vertragsabwicklung. Im Jahr 2022 hat die SCHIG mbH rund 104 Millionen Zugkilometer bei Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellt, wobei gut 100 Millionen Zugkilometer auf die ÖBB-Personenverkehr AG (ÖBB PV-AG) und 4 Millionen Zugkilometer auf die österreichischen Privatbahnen entfallen. Das Gesamtabgeltungsvolumen lag im Jahr 2022 bei 1,6 Milliarden Euro.

Um eine hohe Qualität für die Fahrgäste sicherzustellen, ist in den Verkehrsdiensteverträgen ein umfassendes Qualitäts- und Leistungscontrolling vorgeschrieben. Die SCHIG mbH erhebt die Qualitäts- und Leistungsdaten und wertet diese entsprechend aus. Dies geschieht durch automatische Messungen mittels Datenverarbeitung. Für die ÖBB-PV AG werden Leistungsdaten mit einem Umfang von ca. 4.000 Zugfahrten am Tag ermittelt. Überwacht werden dabei ausgefallene Zugfahrten, die tatsächlich erreichte Pünktlichkeit sowie die vorhergesehene Zugbildung. Bei den Privatbahnen erfolgt eine automatisierte Erhebung der Pünktlichkeitswerte.

Die Leistungsstörungen sind in den Verkehrsdiensteverträgen genau nach Sachverhalten definiert:

- **Zugausfall: betrifft Zugfahrten, die nicht verkehren bzw. auch auf einer Teilstrecke ausfallen oder vorzeitig beendet werden. Eine zu frühe Abfahrt und Verspätungen fließen ebenso in die Bewertungen ein wie das Auslassen eines Haltes.**
- **Nicht erbrachte Fahrstunden von Zugbleiter:innen.**
- **Bordservice, welches vereinbart, aber nicht erbracht wurde.**

Die IT-Leistungen sind in diesem Zusammenhang seitens der SCHIG mbH in den vergangenen Jahren enorm gewachsen. Große Datenmengen erreichen unsere Systeme laufend, die man entsprechend aufbereitet, um sie in weiterer Folge auswertbar zu machen. Nicht nur Leistungsabrechnungen werden dadurch erleichtert und gleichzeitig beschleunigt, auch die Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen wurde effizienter, da sich eingebrachte Anrechnungswünsche der Unternehmen durch die punktgenaue Aufbereitung minimieren lassen.

Qualität am Zug

Damit die Qualität in österreichischen Personenzügen gewährleistet, aber auch gesteigert wird, kontrolliert die SCHIG mbH all jene Züge, die über die Verkehrsdiensteverträge bestellt werden. Die Messkriterien setzen sich dabei aus objektiven sowie subjektiv wahrgenommenen Parametern zusammen. Bei den subjektiven Bewertungen werden Fahrgastbefragungen herangezogen, die objektiven Kriterien hingegen lassen sich durch automatische Messungen eruieren (z. B. Pünktlichkeit der Züge) und werden von den Qualitätsprüfer:innen der SCHIG mbH erhoben. Um einen Anreiz zur Steigerung der Qualität zu schaffen, bewertet man die Eisenbahnverkehrsunternehmen nach vordefinierten Kriterien, was wiederum an ein Bonus-Malus-System geknüpft ist. Für jeden Parameter ist ein Zielwert festgelegt, die objektiven und subjektiven Qualitätskriterien sind dabei im Verhältnis 70:30 gesplittet.

VOR-ORT-ÜBERPRÜFUNGEN IN DEN ZÜGEN

Die SCHIG mbH beschäftigt derzeit fünf Qualitätsprüfer:innen, die das ganze Jahr quer durch Österreich Personenzüge nach unterschiedlichen Kriterien akribisch prüfen. Sie achten in den Zügen auf Sauberkeit, die Schadensfreiheit der Garnituren sowie Fahrgastinformationen. Seit 2019 führen sie ihre Kontrollen digital mittels Tablet durch und übermitteln ihre Ergebnisse über einen vordefinierten Prüfbogen direkt ins Haus der SCHIG mbH. Die Eisenbahnunternehmen können die Ergebnisse aus den Qualitätsprüfungen ebenfalls jederzeit einsehen. Im Jahr 2022 waren die Qualitätsprüfer:innen rund 3.300 Arbeitsstunden im Einsatz und haben mehr als 2.900 Züge der ÖBB-Personenverkehr AG kontrolliert sowie über 400 Stichproben in den Privatbahnen vorgenommen. Dabei sind über 6.600 Erhebungsbögen ausgefüllt und ausgewertet worden.

Wie läuft die Arbeit der Qualitätsprüfer:innen ab? Die Prüftouren werden vorab mittels Tourenplan festgelegt, wobei hier darauf geachtet wird, dass Strecken oder Wagenmaterial ganzjährig in einem ausgewogenen Verhältnis überprüft werden. Ebenfalls wird darauf geachtet, nicht dasselbe Wagenmaterial innerhalb eines Tages zu prüfen. Die Qualitätsprüfer:innen bereiten sich dann auf ihre Touren vor und planen diese hinsichtlich der Umsteigesituationen. Beim Einfahren der Züge beginnt dann die eigentliche Kontrolle: Zugbildung, Zugzielanzeige, Sauberkeit und die Funktionalitäten werden während der

Fahrt geprüft und in den digitalen Prüfbogen eingetragen. Mängel können via Fotos und Kommentaren dokumentiert werden. Gleichzeitig ist ständige Aufmerksamkeit für eventuelle unvorhersehbare Ereignisse gefragt, wie beispielsweise ein außerplanmäßiger Halt und die damit einhergehende Informationspflicht durch das Zugbegleitpersonal oder dem:r Triebfahrzeugführer:in.

Auch die Bordgastronomie sowie die Leistungen des Zugbegleitpersonals werden auf den Touren geprüft, wobei diese Kriterien nicht für das Qualitätsmanagement herangezogen werden, sondern über die Leistungsstörungen definiert sind (weitere Informationen dazu im Beitrag „Verkehrsdiensteverträge: Abwicklung und Controlling“). Das Zugbegleitpersonal wird dabei auf dessen Erreichbarkeit und Erscheinungsbild sowie die Sicherheit und Ordnung im Zug kontrolliert.

Was macht die Arbeit der Qualitätsprüfer:innen aus? Die Kontrollen der Prüfer:innen sichert die Qualität in den Zügen dauerhaft und steigert diese bestenfalls. Ein gewisses Fingerspitzengefühl ist dafür notwendig, denn die Arbeit erfordert nicht nur ständige Konzentration, sondern auch die Fähigkeit, subjektive Wahrnehmungen möglichst objektiv zu bewerten. Trotz mehrjähriger, professioneller Erfahrung achten die Kolleginnen und Kollegen stets darauf, den Blick des Fahrgastes zu bewahren.

„Die Arbeit in der Qualitätsprüfung ist sehr speziell – wer kann schon von sich behaupten, Zugfahren zum Job gemacht zu haben? Man erlebt täglich etwas Neues, kein Tag ist wie der andere. Wir sind sehr stolz darauf, zur Qualität in den österreichischen Zügen täglich beizutragen.“

Oliver Agardi, Qualitätsprüfer der SCHIG mbH



Kapitel drei

Von / bis

3.01–3.06

Infrastrukturkontrolle & Notified Body



Zuschussverträge: Kompetenzzentrum für das Eisenbahnwesen

Es ist Aufgabe der SCHIG mbH, die Zuschussverträge, welche zwischen dem Klimaschutzministerium (BMK) und der ÖBB-Infrastruktur AG abgeschlossen werden, zu überwachen. Mit den Zuschussverträgen wird die Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG sichergestellt. Dabei regelt § 55b des Eisenbahngesetzes (EisbG) die Finanzierungsverträge zur Eisenbahninfrastruktur, § 42 des Bundesbahngesetzes legt fest, dass es Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG ist, eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur zu planen, zu bauen und instand zu halten. Die SCHIG mbH prüft die Einhaltung der Zuschussverträge und unterstützt das BMK bei der jährlichen Fortschreibung und Weiterentwicklung.

Der Rechnungshof führte über die Dauer von zwei Jahren eine Prüfung der Zuschussverträge durch, wobei in diesem Zuge auch das BMK und die SCHIG mbH geprüft

wurden. Der im Anschluss erschienene Rechnungshofbericht „Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB“ zeichnete ein äußerst positives Bild der Arbeit der SCHIG mbH. Besonders die Bereiche Werterhalt und Instandhaltung des Netzes mit den entsprechenden Prüftätigkeiten sowie Jahresberichten der SCHIG mbH wurden vom Rechnungshof hervorgehoben. Man sehe diese als wichtige Schritte in Richtung Beurteilung der Wirkung der Zuschüsse an, so das Resümee des Rechnungshofes^[1]. Aus diesem Grund wird empfohlen, an den wichtigen Analysen und Berichten der SCHIG mbH festzuhalten.

Auch in weiteren Punkten spricht sich der Rechnungshof klar für die Tätigkeiten der SCHIG mbH aus und empfiehlt umfangreichere Kompetenzen und Aufgaben für das Unternehmen, das in diesem Zusammenhang als Kompetenzzentrum für das Eisenbahnwesen titulierte wird.

^[1] vgl. Rechnungshofbericht: „Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB“, in: www.rechnungshof.gv.at, November 2021, https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/Bund_2021-38_Zuschussvertraege_OEBB.pdf, letzter Aufruf im März 2023.

Prüfung und Beratung: Die Mittelverwendungskontrollen der SCHIG mbH

Über 3 Milliarden Euro fließen jährlich in den Ausbau der österreichischen Bahninfrastruktur. Das österreichische Eisenbahnnetz, das bereits jetzt einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leistet, wird somit weiterhin fit für die Zukunft gemacht. Aufgabe der SCHIG mbH ist es, die dafür vom Klimaschutzministerium (BMK) aufgebrauchten Mittel entsprechend zu kontrollieren und nachzuvollziehen. Zum Leistungsspektrum der Infrastrukturkontrolle gehört unter anderem die Mittelverwendungskontrolle, wobei hier die Einhaltung von Budgets und Zeitplänen kontrolliert wird.

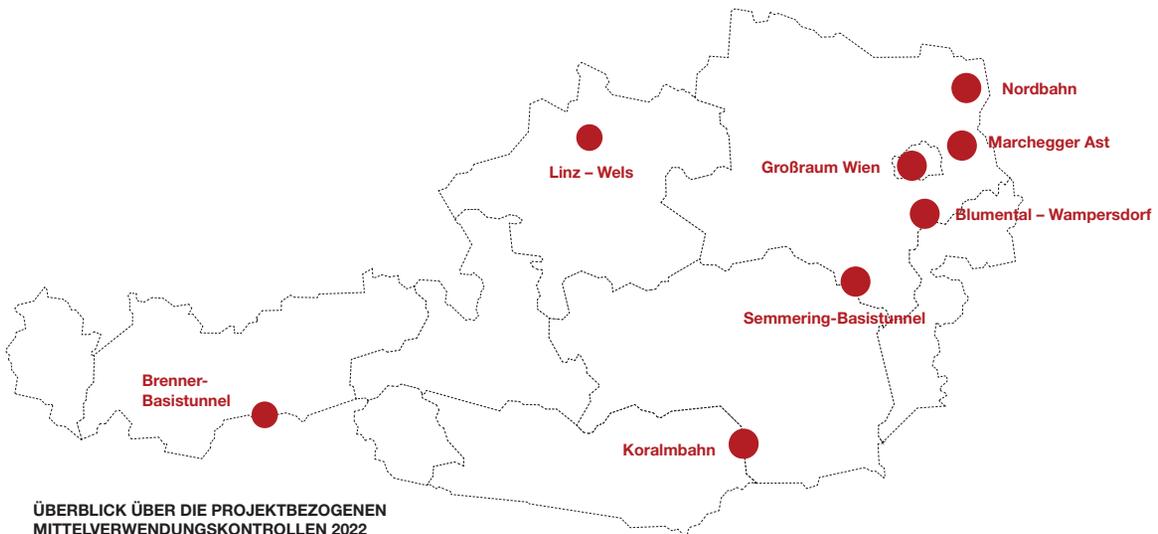
Die strategische Mittelverwendungskontrolle umfasst die Teilbereiche Infrastrukturentwicklung, Werterhalt, Instandhaltung, Eisenbahnkreuzungen, Ausrüstung, Streckenelektrifizierung und Regionalbahnprogramm. Im Bereich der projektbezogenen Mittelverwendungskontrollen arbeitete die SCHIG mbH im Jahr 2022 an folgenden Eisenbahninfrastrukturvorhaben:

- **Koralmbahn**
- **Semmering-Basistunnel**
- **Brenner-Basistunnel**
- **Blumental – Wampersdorf**
- **Großraum Wien**
- **Linz – Wels**
- **Marchegger Ast**
- **Nordbahn**
- **Kostenkontrolle für kleine und mittlere Projekte – TKP**

Die Mitarbeiter:innen der SCHIG mbH gestalten mit ihrem kritischen, aber immer konstruktiven Blickwinkel die Entwicklung einer intelligenten, wirtschaftlichen Eisenbahninfrastruktur in Österreich maßgeblich mit. Durch die Einbindung der SCHIG von Beginn an ist ein zeitnahes Einwirken ins Projektgeschehen möglich.

„Unsere Expertinnen und Experten gewährleisten mit hoher technischer Expertise und ihrem Verständnis für die Eisenbahn und Infrastruktur einen sparsamen und effizienten Umgang mit den aufgewendeten Mitteln. Wir begleiten, beraten und prüfen die zukunftsweisenden Projekte der ÖBB-Infrastruktur AG auf Augenhöhe mit den Projektverantwortlichen.“

Andreas Szukits,
Abteilungsleiter Infrastrukturkontrolle
und Notified Body



ÜBERBLICK ÜBER DIE PROJEKTBEZOGENEN
MITTELVERWENDUNGSKONTROLLEN 2022
DER SCHIG MBH

Aus der Praxis: Baustellenbegehung Brenner- Basistunnel Nordportal

Der Brenner-Basistunnel (BBT) ist eines der bedeutendsten Verkehrsinfrastrukturprojekte in Europa. Durch seine zentrale Lage am Skandinavien-Mittelmeer-Korridor bzw. am Korridor München – Verona kommt ihm eine entsprechend hohe Bedeutung zu.

Die SCHIG mbH führt für den österreichischen Teil des BBT die Mittelverwendungskontrolle durch. Dabei wird einerseits im Rahmen eines Controllings begutachtet, ob die eingesetzten Mittel rechtmäßig, sparsam, wirtschaftlich und zweckmäßig verwendet werden. Andererseits leistet die SCHIG mbH mit ihrer umfassenden technischen Expertise beratende und begleitende Tätigkeiten für das Projekt. Als Beispiele anzuführen sind die Begleitung bei der Erstellung von Tunnelbauausschreibungen (beispielsweise für die Tunnelbaulose H41 Sillschlucht – Pfons, H52 Hochstegen und H53 Pfons – Brenner), die Begleitung bei der Erstellung von Ausschreibungen der Ingenieur-Dienstleistungen für die eisenbahntechnische Ausrüstung sowie grundsätzliche Beratungen zur bahntechnischen Ausrüstung.

Im Rahmen der Mittelverwendungskontrolle macht sich die SCHIG mbH auch regelmäßig vor Ort ein Bild vom laufenden Baufortschritt. Im September 2022 führte ein Baustellenbesuch das für den BBT zuständige Team der SCHIG mbH, Nurcan Bayram und Peter Krejcarek, zum Nordportal des BBT in die Sillschlucht bei Innsbruck (Baulos H21) sowie nach Steinach am Brenner bzw. Wolf zum Tunnelbaulos Hochstegen (Baulos H52). Begleitet wurden sie vom Bereichsleiter Projekt- und Prozessmanagement der BBT SE, Stephan Rieder, die Führungen wurden vom Projektleiter Sillschlucht, Martin Keinprecht, bzw. vom stellvertretenden Projektleiter Wolf, Matthias Hofmann, vorgenommen.

Der Projektbereich Sillschlucht erstreckt sich von der bereits fertig umgebauten Einfahrt in den Innsbrucker Hauptbahnhof über eine Länge von rund 600 m bis zum Nordportal des BBT. Dieser Abschnitt ist zwar kurz, weist aber bautechnisch eine hohe Komplexität auf.



Bauzustand Projektbereich Sillschlucht



Endzustand Sillschlucht

An Baumaßnahmen umfasst dieser Projektbereich unter anderem:

- je rund 100 m lange Vortriebe der beiden Haupttunnelröhren des BBT
- die Errichtung des Vortunnels „Silltal“ in offener Bauweise
- die Errichtung von zwei Eisenbahnbrücken über die Sill zwischen dem Tunnel „Silltal“ und dem Nordportal des BBT
- die Herstellung einer Stützmauer auf Bohrpfählen

- **Hangsicherungsmaßnahmen**
- **den Rückbau einer Wehranlage in der Sill samt Verlegung**
- **die wasserbauliche Neugestaltung eines Flussabschnittes der Sill**
- **eine Wanderwegbrücke**

Erschwert werden die Arbeiten durch schwierige geologische Bedingungen, enge Platzverhältnisse sowie teilweise Rücksichtnahme auf die Wasserführung der Sill (Niederwasserperiode). Die SCHIG mbH konnte sich vor Ort von den plangemäßen Baufortschritten in der Sillschlucht trotz der schwierigen Randbedingungen überzeugen.



Bauzustand Nordportal Brenner-Basistunnel



Endzustand Nordportal Brenner-Basistunnel



Bauzustand Südportal Vortunnel „Silltal“; davor Widerlager für Eisenbahnbrücken über die Sill, dahinter Hanganschnitt für offene Bauweise



Endzustand Eisenbahnbrücken über die Sill und Vortunnel „Silltal“



Bauzustand (Stützmauer, neues Sill-Flussbett, Wanderwegbrücke)



Endzustand

Der zweite Teil der Besichtigung führte die SCHIG mbH zum Baulos Hochstegen (Los H52), welches im Februar 2022 startete. Das Los umfasst Vortriebe des Erkundungsstollens und der Haupttunnel durch die sogenannte Hochstegenzone. Diese Zone stellt eine wasserführende Störungszone mit einer komplexen Geologie dar. Für die Durchführung der in diesem Bereich anspruchsvollen Tunnelvortriebe sind umfangreiche Injektionsmaßnahmen erforderlich. Weitere Leistungen betreffen die Vortriebe für die im Bereich der Nothaltestelle St. Jodok gelegene Überleitstelle.

Das Tunnelausbruchsmaterial wird per Förderbänder zur Deponie Padastertal transportiert. Die Besichtigung der Deponie mit einem maximalen Volumen von rund 7 Mio. Kubikmetern bildete den Abschluss.

„Der Brenner-Basistunnel ist so interessant, weil es sich um ein grenzüberschreitendes Projekt zwischen Österreich und Italien handelt. Baustellenbegehungen und persönliche Gespräche vor Ort sind wichtig, um einen umfassenden Einblick zu bekommen und so Entscheidungen und Maßnahmen objektiv beurteilen zu können.“

Nurcan Bayram,
Referentin Infrastrukturkontrolle
und Notified Body



Deponie Padastertal



Ortsbrust im Bereich der Hochstegenzone



Arbeiten im Bereich der Aufweitungskaverne bei der Überleitstelle St. Jodok

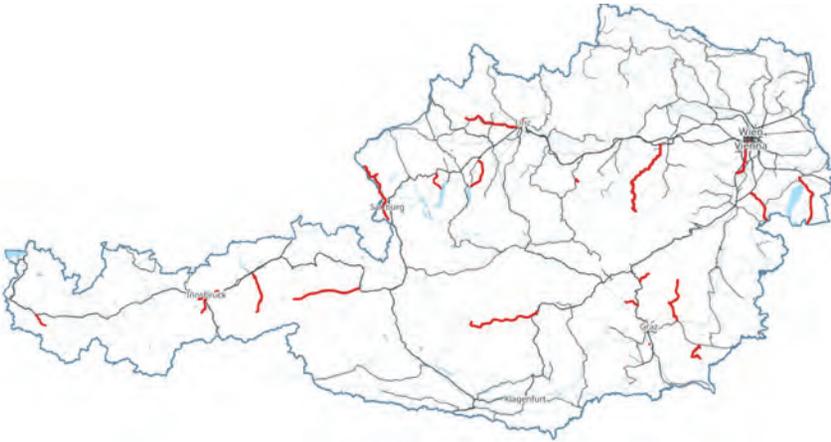
Prüftätigkeiten bei den Privatbahnen

Im Auftrag des Klimaschutzministeriums (BMK) führt die SCHIG mbH seit 2021 die Mittelverwendungskontrolle Privatbahnen für Verträge über Zuschüsse bzw. Finanzierungsbeiträge für die Schieneninfrastruktur von Privatbahnen und Stadtrationalbahnen durch. Die Leistungen der Expertinnen und Experten der SCHIG mbH reichen von der Betrachtung der Projektkosten im Zuge von Begleitzprüfungen über die Gegenüberstellung von Projektfortschritten sowie Zahlungsflüssen bis zur aktiven Begleitung von umfangreichen Infrastrukturprojekten. Somit unterstützt die SCHIG mbH das BMK bei der Sicherstellung der zweckmäßigen Verwendung der bereitgestellten Finanzierungsbeiträge.

Der Prüfauftrag der Mittelverwendungskontrolle Privatbahnen umfasst bisher insgesamt 19 Übereinkommen mit Privatbahnen, die mit Bundesmitteln (mit)finanziert werden. Diese umfassen im Einzelnen Finanzierungsbeiträge für die Schieneninfrastruktur der folgenden Privatbahnen bzw. Stadtrationalbahnen:

- **Neusiedler Seebahn GmbH**
- **Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG**
- **Niederösterreichische Verkehrs-Organisationsgesellschaft m.b.H.**
- **Wiener Lokalbahnen GmbH**
- **Linzer Lokalbahn AG**
- **Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf AG**
- **Lokalbahn Lambach – Vorchdorf AG**
- **Lokalbahn Vöcklamarkt – Attersee AG**
- **Salzburg AG – Ausbau Nordost der Salzburger Lokalbahn**
- **Salzburg AG – Salzburger Regionalstadtbahn (Planung der Verlängerung nach Süden)**
- **Pinzgauer Lokalbahn**
- **Cargo Center Graz Betriebsgesellschaft**
- **Steiermärkische Landesbahnen inkl. Anteil der Lokalbahn Mixnitz – St. Erhard**
- **Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnbahn GmbH (Regionalbahn Völs und Stubaitalbahnbahn)**
- **Zillertaler Verkehrsbetriebe AG – Zillertalbahnbahn**
- **Montafonerbahnbahn AG**
- **Stadtrationalbahnbahn Linz (Planung)**
- **Regionalbahnbahn Tiroler Zentralraum – Abschnitt Rum**

Die Übereinkommen im Gesamtprüfportfolio der Mittelverwendungskontrolle Privatbahnen für die Jahre 2021–2025 haben ein Finanzierungsvolumen von insgesamt rund EUR 750 Mio.



**LAGE DER ÜBEREINKOMMEN IM
GESAMTPRÜFPORTFOLIO IM BUNDESGBIET**

Notified Body: Kompetent und kundenorientiert

Partnerschaftliche Zusammenarbeit und Qualität für die Kundschaft: Als Kompetenzzentrum für Eisenbahnwesen betreibt die SCHIG mbH auch einen Notified Body (Benannte Stelle), der wesentlich zu einem sichereren und grenzüberschreitenden Bahnbetrieb beiträgt. Mit dem hohen technischen und eisenbahnspezifischen Verständnis der Mitarbeiter:innen und durch einen ständigen Verbesserungsprozess arbeitet die SCHIG mbH stets daran, ihrer Kundschaft optimale Lösungen zu bieten.

Mitte 2022 erweiterte die SCHIG mbH ihr Portfolio und hat jetzt auch die Berechtigung für die Zulassung von Qualitätssicherungssystemen für die Fertigung von Teilsystemen und Interoperabilitätskomponenten im Akkreditierungsumfang. Die EG-Prüfung von Baumustern und die Zulassung und Überwachung des QMS der Serienfertigung kann nun in einer Hand erfolgen.

Der Notified Body der SCHIG mbH bietet folgende Leistungen für die Technischen Spezifikationen für Interoperabilität (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)**

Dank der hohen Standards bezüglich Sicherheit in den Normen und Vorschriften, die in Korrelation mit den TSI stehen, kann das entsprechende Sicherheitsniveau weiterhin beibehalten und zusätzlich ausgebaut werden.

BESTIMMTE STELLE FÜR DIE SCHWEIZ:

Die Interoperabilitätsrichtlinie 2016/797 der Europäischen Union sieht sogenannte Bestimmte Stellen für die Prüfung der notifizierten nationalen technischen Regeln vor. Im Zuge des Akkreditierungsaudits im Mai 2022 wurde der Bereich der Berechtigung um die Notifizierten Nationalen Technischen Vorschriften (NNTV) der Schweiz für Personen mit eingeschränkter Mobilität, Lärm und Tunnelsicherheit erweitert. Die SCHIG mbH hat auch die notifizierten nationalen technischen Regeln Österreichs im Akkreditierungsumfang. Die Anforderungen der Interoperabilitätsrichtlinie an Bestimmte Stellen sind jenen an Notified Bodies gleichgehalten.

Rückblick auf die Seilbahnprüfungen 2022

Die SCHIG mbH greift auf ein umfangreiches technisches Know-how zurück – nicht nur im Eisenbahn- sondern auch im Seilbahnwesen, wo sie Gutachtertätigkeiten in Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren durchführt. Das Team der Seilbahnsachverständigen im Seilbahnwesen, angesiedelt in der Abteilung „Infrastrukturkontrolle und Notified Body“, stellt seine Expertise für die Fachbereiche Seilbahntechnik und seilbahnspezifische Elektro- und Sicherungstechnik zur Verfügung. Hauptsächlich werden die SCHIG-Mitarbeiter:innen als nicht-amtliche Sachverständige vom Klimaschutzministerium (BMK) als oberste Seilbahnbehörde bestellt.

Seit Beginn der Covid-19-Pandemie ist die Branche von starken Unsicherheiten geprägt: Nach einer katastrophalen Wintersaison 2020/21 konnte in der Wintersaison 2021/2022 eine deutliche Erholung festgestellt werden. Das Jahr 2022 war dann von erheblichen Unsicherheiten bei den Baukosten und von einer Explosion der Energiepreise geprägt. Dennoch wurden die nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG mbH im Jahr 2022 bei elf Baugenehmigungs- und sechs Betriebsbewilligungsverfahren größeren Umfangs sowie bei über 40 kleineren Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren als Gutachter bestellt. Auch die Mitwirkung bei der Ausarbeitung neuer Richtlinien für das Seilbahnwesen gehört zu den Aufgaben der Seilbahnsachverständigen der SCHIG mbH.



Hoadlbahn in der Axamer Lizum

Eines der Projekte aus dem Jahr 2022 war die Betriebsbewilligung der neu errichteten Hoadlbahn in der Axamer Lizum, die nach nur einjähriger Bauzeit fertiggestellt wurde. Die An- und Abreise zur Anlage erfolgt manchmal recht originell – per Pistenraupe.

Da auch die entsprechenden Aus- und Weiterbildungen für die Mitarbeitenden sicherzustellen sind, wurde im Jahr 2022 die jährlich durchzuführende Auffrischung der Kenntnisse der für die Tätigkeit erforderlichen Sicherheits- und Rettungstechniken durchgeführt – und mit Bravour gemeistert.



Anreise mit der Pistenraupe



Weiterbildung für die Mitarbeitenden



Kapitel vier

Von / bis

4.01–4.02

Förderungen



Neues aus den Förderbereichen

Auch im Jahr 2022 war die SCHIG mbH mit der Beratung und Abwicklung der Förderschienen im Mobilitätsbereich beschäftigt. Sowohl auf als auch abseits der Schiene wurden Gelder im Auftrag des Klimaschutzministeriums (BMK) zielgerichtet ausgeschüttet. Diese Förderprogramme tragen maßgeblich dazu bei, das österreichische Verkehrssystem – allen voran im Bereich Güterverkehr – nachhaltig mitzugestalten. Den Zielkategorien des Mobilitätsmasterplans 2030 entsprechend, sind die Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung bestehender Systeme gemeinsamer Hauptzweck der Förderungen. Aktuell betreut die SCHIG mbH die Förderschienen Schienengüterverkehrsförderung, Anschlussbahn- und Terminalförderung, IKV – Investitionsförderprogramm Kombiniertes Verkehr, Logistikförderung, Förderung Rechts-Abbiegeassistenzsysteme sowie (als beratende Instanz) EBIN – Emissionsfreie Busse und Infrastruktur.

Im Dezember 2022 startete der Förderauftrag zu SGV-Plus, wobei die Schienengüterverkehrsförderung mit dem Jahr 2023 um die Wegeentgeltförderung ergänzt wird. Damit werden Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen als auch das Wegeentgelt, das im Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ an die ÖBB-Infrastruktur AG entrichtet wird, gefördert.

Die Digitalisierung im Bereich Anschlussbahn- und Terminalförderung nahm im Jahr 2022 Fahrt auf, wobei die Förderexpertinnen und -experten die Basis für die Umstellung auf eine vordergründig digitale Arbeitsweise geschaffen haben. Zum einen wurde die In-House-Arbeit mit den digitalen Systemen vorbereitet, zum anderen hat man auch die Zusammenarbeit mit den Kunden digitalisiert. So werden Vor-Ort-Termine nun von einer Person durchgeführt, die mittels Tablet und Videocall eine Kollegin bzw. einen Kollegen für eine Vier-Augen-Überprüfung miteinbindet. Dies spart nicht nur Kosten, sondern bietet auch Revisionsicherheit. Des Weiteren wurde die Vorarbeit für eine Datenbank geleistet, die alle Informationen an einer Stelle bündelt und abrufbar macht. Dies ermöglicht zukünftig schnellere Entscheidungshilfen für das Klimaschutzministerium (BMK).

Im Bereich der Mobilitätsförderungen wurde im Jahr 2022 der Abschluss des Förderprogramms „Urbane Elektromobilität“ gefeiert. In einem rund dreistündigen Programm stellte man die erfolgreich geförderten Projekte in Graz, Klagenfurt, Linz sowie Vorarlberg dem interessierten Publikum vor. Einen ausführlichen Veranstaltungsbericht finden Sie auf den folgenden Seiten.

Flexible Mobilität dank „Multimodaler Knoten“

Die SCHIG mbH fördert nicht nur auf der Schiene, sondern auch intelligente Ideen und Lösungen, die einem nachhaltigen Verkehrssystem dienen. Im Rahmen der Mobilitätsförderungen wurde in einer mehrjährigen Laufzeit das Programm „E-Mobilität für alle: Urbane Elektromobilität“ bearbeitet, wobei spannende Projekte in Städten und Regionen Förderungen erhielten. Nach Abschluss des Programms hat die SCHIG mbH ebendiese Projekte vor den Vorhang geholt und im Rahmen einer Veranstaltung präsentiert. Am 5. Oktober 2022 lud die SCHIG mbH sämtliche relevante Stakeholder in die Kunst- und Eventlocation „Gironcoli-Kristall“, um gemeinsam mit den Fördernehmer:innen die Projekte dem interessierten Publikum vorzustellen.

Smart und nachhaltig – sogenannte Multimodale Knoten sind Ergebnis des Förderprogramms „E-Mobilität für alle: Urbane Elektromobilität“. Es handelt sich dabei um Mobilitätsknotenpunkte, womit Städte und Regionen Verkehrsangebote schaffen und gleichzeitig den Verzicht auf den eigenen Pkw unterstützen. Gefördert wurden dabei Multimodale Knoten in Graz, Klagenfurt, Linz sowie Vorarlberg. An allen Mobilitätsknotenpunkten wird nun E-Carsharing angeboten und je nach Standort stehen außerdem E-Taxis, die entsprechende Ladeinfrastruktur, Bikesharing, Fahrradboxen, Paketstationen oder auch Trolley-Sharingssysteme bereit.

„Projekte wie diese sind ein Blick in die Zukunft und spiegeln den Paradigmenwechsel wider, der gerade stattfindet: weg vom Besitzen, hin zum Nutzen. Solche Mobilitätsknoten ermöglichen, dass ich in der Nähe je nach Bedarf ein Fahrrad oder E-Auto ausborgen kann oder mein Paket abhole“,

so Stefan Weiss im Rahmen seiner Eröffnungsrede. Mit einem wissenschaftlichen Beitrag zum Thema Sharing und Mobilitätsknotenpunkte läutete Martin Fellendorf von der TU Graz die Vorträge ein. Anschließend stellten Mark Perz, Vorstand der Holding Graz (KombiMo II), Jutta Rinner, Vorstandin der LINZ AG (KombiMo III), Birgit Pobatschnig von der Stadt Klagenfurt (hi MOBIL) sowie Christian Hillbrand, Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Vorarlberg (VMOBIL), die Projekte in anschaulichen Präsentationen vor.



Stefan Weiss bei der Eröffnungsrede

„Die Verschneidung mit dem öffentlichen Verkehr ist unser Schlüssel zum Erfolg. Unsere Multimodalen Knoten sollen es den Nutzer:innen leicht machen, freiwillig auf das eigene Auto zu verzichten. Immerhin ersetzt eines unserer tim-Sharing-Autos 19 private Pkws – darauf sind wir besonders stolz, denn das ist ein nachhaltiger Mehrwert für die Stadt“,

so Mark Perz über den Erfolg in Graz.



Mark Perz, Vorstand der Holding Graz

Jutta Rinner über die Strategie in Linz:

„Unsere Vision ist: für jeden Weg das richtige Verkehrsmittel! Wir wollen sowohl Öffi-Nutzer:innen als auch all jene Leute abholen, die im Alltag ein Auto brauchen. Die Auswahl der Standorte spielt hier genauso eine wichtige Rolle wie ein umfassender Kundenservice.“

Alexandra Reinagl, Geschäftsführerin der Wiener Linien, war ebenfalls für einen Vortrag geladen und gab einen Einblick in die „Mobile Freiheit in Wien“. In der Bundeshauptstadt vereinen WienMobil-Stationen an neuralgischen Plätzen einen Mobilitätsmix aus öffentlichen Verkehrsmitteln und Shared Mobility.

„Wien ist eine stark wachsende Stadt und wenn wir bis 2040 CO₂-Neutralität erreichen wollen, müssen wir neben klassischen öffentlichen Verkehrsmitteln neue, geteilte Mobilitätsformen ausbauen und nahtlos einbinden“,

so Alexandra Reinagl.



V. l. n. r.: Martin Fellendorf, Stefan Weiss, Jutta Rinner, Birgit Pobatschnig, Mark Perz, Christian Hillbrand, Rudolf Sebastnik, Ulrike Farnik



Podiumsdiskussion mit Christian Hillbrand, Birgit Pobatschnig, Jutta Rinner, Ulrike Farnik, Alexandra Reinagl, Martin Fellendorf, Mark Perz

Hans-Jürgen Salmhofer (BMK) und Rudolf Sebastnik (Teamleiter Mobilitätsförderungen in der SCHIG mbH) rundeten das Programm ab und richteten Dankesworte an die Projektpartner:innen. Die Veranstaltung moderierte Ulrike Farnik, Abteilungsleiterin Förderungen und Register in der SCHIG mbH.



Abschlussworte von Rudolf Sebastnik und Hans-Jürgen Salmhofer

Ermöglicht wurde die erfolgreiche Umsetzung der Projekte in Graz, Linz, Klagenfurt und Vorarlberg durch die Vergabe von Fördermitteln. Die entsprechenden Finanzmittel für das Förderprogramm wurden vom Klimaschutzministerium (BMK) zur Verfügung gestellt und von der SCHIG mbH abgewickelt. Das Programm wählte aufgrund der hohen Anschaffungskosten von E-Fahrzeugen den Ansatz „des Nutzens statt des Besitzens“. Zu diesem Zweck sollten die erforderlichen Infrastrukturen errichtet, bedarfsgerechte, funktionsfähige, marktnahe Elektromobilitätsangebote und -services entwickelt und im Rahmen von Demonstrationsvorhaben der Kundschaft zur Verfügung gestellt werden. Dabei war die Kooperation von Infrastruktur- und Flottenbetreibern von besonderer Bedeutung. Gefördert wurden Projekte mit einer Laufzeit von maximal drei Jahren, wobei investive Maßnahmen mit maximal 40 % und erforderliche Forschungs- und Entwicklungsarbeiten (maximal 20 % der Projektgesamtkosten) mit maximal 50 % gefördert wurden. Das Programm lief insgesamt von 2014 bis 2021 und gliederte sich in zwei Ausschreibungen, die Förderschiene war insgesamt mit EUR 5,5 Millionen dotiert.



Dem Publikum wurde ein rund dreistündiges Programm geboten



Ein anschließendes Get-together rundete das Programm ab



Kapitel fünf

Von / bis

5.01–5.01

Veranstaltungen



Gut vernetzt – die SCHIG mbH präsentiert sich nach außen

Das Highlight unserer Veranstaltungsaktivitäten im Jahr 2022 fand im Oktober als SCHIG-Event rund um die erfolgreiche Förderung der Multimodalen Knoten statt. Die Kolleginnen und Kollegen haben zur Realisierung des Events viel Arbeit und Energie aufgebracht, was zu einem vollen Erfolg geführt hat: Die geförderten Mobilitätsprojekte wurden mit eindrucksvollen Präsentationen vor den Vorhang geholt und im Anschluss bot sich die Möglichkeit zur weiteren Vernetzung.

Doch auch abseits des eigenen Events hat sich die SCHIG mbH im vergangenen Jahr auf verschiedenen Bühnen präsentiert. Den Start machte die Geschäftsführung am Logistik-Forum „Faktencheck Kombiniertes Verkehr“ der GSV (Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen). Namhafte Vertreter:innen der Logistik-Branche nahmen zum Thema nachhaltiger und klimaneutraler Güterverkehr Stellung. SCHIG-CEO Stefan Weiss gab einen Überblick zu den aktuellen Förderungen im Bereich Schiene – allen voran die Schienengüterverkehrsförderung –, die von der SCHIG mbH abgewickelt werden.

„Der Erfolg gibt uns recht, wenn man sich den Modal-Split-Anteil der Schiene in der Höhe von beinahe 30 % ansieht. Der liegt deutlich über dem EU-Schnitt, lediglich die Schweiz hat einen noch höheren Anteil“,

so Weiss.

Im April folgte dann das „Forum Verkehr“, wo sich die Verkehrsbranche zum zweitägigen Austausch traf, wobei Dekarbonisierung und Nachhaltigkeit die großen Themenschwerpunkte der Veranstaltung waren. Am ersten Tag fand die Podiumsdiskussion unter dem Titel „Reiseverhalten diskutiert: Flug-, Bahn- & Individualverkehr“ statt, wobei Stefan Weiss als Vertreter der Bahnbranche auftrat.

„Die SCHIG mbH ist ein wichtiger Player im österreichischen Eisenbahnwesen. Neben unserer Rolle als Kontrollinstanz, Besteller der Schienenpersonenzüge sowie Förderabwicklungsstelle sind wir Knotenpunkt und beratende Instanz zwischen den Stakeholdern in der Branche und sehen vor allem Potenzial in der Kommunikation über die Landesgrenzen hinaus“,

so lautete das Statement von Stefan Weiss bei der Regionalkonferenz Deutschlandtakt in Nürnberg. Als österreichischer Vertreter der Bahnbranche folgte dieser der Einladung des deutschen Bundesministeriums für Digitales und Verkehr in das Deutsche Bahn Museum. Vertreter:innen aus Wirtschaft, Gesellschaft und Politik stellten sich den Fragen der Bürger:innen und brachten unterschiedliche Perspektiven in die Paneldiskussion ein.



Stefan Weiss am Logistik-Forum



Podiumsdiskussion am Forum Verkehr

Nicht nur in Deutschland, auch in den Niederlanden fanden die Themen der SCHIG auf der internationalen Bühne Anklang. Beim World Passenger Festival 2022 in Amsterdam traten sowohl Stefan Weiss als auch Harald Buschbacher (Verkehrsplaner in der Abteilung Verkehrsdienste Management) auf. Stefan Weiss nahm an der Diskussionsrunde „Creating the conditions for wide spread modal shift to public transport: A hopeless pipedream or realistic vision?“ teil, während Harald Buschbacher zum Thema „Creating optimized conditions for a sustainable mobility system“ referierte. Begleitet wurden sie von Kollegen bzw. einer Kollegin aus der Fachabteilung Verkehrsdienste Management, die sich vor Ort über die neuesten Entwicklungen zu den Themen Innovation und Digitalisierung im Bereich Schienenpersonenverkehr informierten.

Um die SCHIG mbH auch bei Studierenden und Berufseinsteiger:innen bekannter zu machen, hat die SCHIG mbH ihre Auftritte auf Messen weiter vorangetrieben. Im vergangenen November fand die Teconomy Vienna 2022 an der Technischen Universität Wien statt – dieses Mal auch unter der Mitwirkung der SCHIG mbH. Die Studierenden konnten sich umfangreich über die Berufsperspektiven und Jobchancen im Eisenbahnwesen informieren und spannende Einblicke in die Eisenbahnbranche erlangen. Die Kolleginnen und Kollegen der SCHIG mbH standen einen Tag lang zu den Themen Bahn, Infrastruktur, Technik, Mobilität und IT Rede und Antwort. Mit Erfolg: Im Anschluss an die Messe hat sich eine Studentin erfolgreich beworben und arbeitet nun in der Abteilung Infrastrukturkontrolle und Notified Body mit.



Regionalkonferenz Deutschlandtakt in Nürnberg



Teconomy 2022 an der TU Wien



Die SCHIG mbH am World Passenger Festival



Kapitel sechs

Von / bis

6.01–6.10

SCHIG mbH

Jahres- abschluss 2022



Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz zum 31. Dezember 2022

AKTIVA	31.12.2022 EUR	31.12.2022 EUR	VERGLEICHSAZAHLEN 31.12.2021 EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile	260.383,88		353.853,65
		260.383,88	
II. Sachanlagen			
1. Bauten auf fremdem Grund	82.913,07		95.743,47
2. technische Anlagen und Maschinen	4.282,45		7.137,42
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	385.840,52		444.068,04
		473.036,04	546.948,93
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	3.160.000,00		3.035.000,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.406.250,00		1.593.750,00
		4.566.250,00	4.628.750,00
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen <i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00/Vj. 0,00</i>	1.218.823,25		606.688,79
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen <i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 316.209,44 / Vj. 5.525.618,33</i>	1.210.709,44		6.420.118,33
3. sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände <i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00/Vj. 0,00</i>	90.594.668,30		30.446.426,44
		93.024.200,99	37.473.233,56
II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten			
		513.810.209,50	554.727.119,25
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
1. Transitorische Posten		105.476,08	105.886,28
SUMME AKTIVA		612.239.556,49	597.835.791,67

PASSIVA	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR	VERGLEICHSSZAHLEN 31.12.2021 EUR
A. EIGENKAPITAL			
I. eingefordertes Stammkapital			
1. Stammkapital <i>davon eingezahlt 2.000.000,00 / Vj. 2.000.000,00</i>		2.000.000,00	2.000.000,00
II. Kapitalrücklagen			
1. nicht gebundene		7.767.655,19	7.767.655,19
III. Bilanzgewinn <i>davon Gewinnvortrag 233.660,95 / Vj. 213.785,79</i>			
		256.588,00	233.660,95
SUMME EIGENKAPITAL		10.024.243,19	10.001.316,14
B. RÜCKSTELLUNGEN			
1. Rückstellungen für Abfertigungen	230.560,51		163.766,28
2. sonstige Rückstellungen	85.604.887,21		21.953.923,61
		85.835.447,72	22.117.689,89
C. VERBINDLICHKEITEN			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <i>davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 187.500,00 / Vj. 187.500,00</i> <i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 1.125.000,00 / Vj. 1.312.500,00</i>	1.312.500,00		1.500.000,00
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <i>davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 7.490.743,48 / Vj. 71.031.329,24</i> <i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 / Vj. 0,00</i>	7.490.743,48		71.031.329,24
3. sonstige Verbindlichkeiten <i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 211.913,95 / Vj. 158.320,45</i> <i>davon aus Steuern 349.313,03 / Vj. 157.057,97</i> <i>davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 3.073.906,10 / Vj. 3.076.919,87</i> <i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 / Vj. 0,00</i> <i>davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 10.752.149,58 / Vj. 74.295.749,11</i> <i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 1.125.000,00 / Vj. 1.312.500,00</i>	3.073.906,10		3.076.919,87
		11.877.149,58	75.608.249,11
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
		504.502.716,00	490.108.536,53
SUMME PASSIVA		612.239.556,49	597.835.791,67

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Jänner 2022 bis 31. Dezember 2022

	2022 EUR	2022 EUR	VERGLEICHSAHLEN 2021 EUR
1. UMSATZERLÖSE		12.299.651,16	11.170.262,33
2. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE			
a. Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	98,75		2.586,16
b. Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	77.825,86		204.763,77
c. übrige	1.335.018.321,97		1.270.889.079,37
		1.335.096.246,58	1.271.096.429,30
3. BETRIEBSLEISTUNG		1.347.395.897,74	1.282.266.691,63
4. AUFWENDUNGEN FÜR MATERIAL UND SONSTIGE BEZOGENE HERSTELLUNGSLEISTUNGEN			
a. Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.335.088.055,01		-1.271.038.534,40
5. PERSONALAUFWAND			
a. Gehälter	-6.993.553,94		-6.225.225,48
b. Soziale Aufwendungen	-2.494.818,30		-2.166.905,87
ba. Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeiterversorgungskassen	-168.746,72		-103.513,06
bb. Aufwendungen für Altersversorgung	-273.352,96		-239.774,85
bc. Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-1.843.580,98		-1.647.845,93
bd. sonstige Sozialaufwendungen	-209.137,64		-175.772,03
		-9.488.372,24	-8.392.131,35
6. ABSCHREIBUNGEN			
a. planmäßige Abschreibungen	-372.525,62		-482.800,25
		-372.525,62	-482.800,25

	2022 EUR	2022 EUR	VERGLEICHSAHLEN 2021 EUR
7. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN			
a. Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen und Ertrag fallen	-3.383,32		-2.590,82
b. übrige	-2.443.561,55		-2.350.634,81
		-2.446.944,87	-2.353.225,63
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 9.990,58 / Vj. 2.993,45</i>		9.990,58	2.993,45
10. SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE <i>davon aus verbundenen Unternehmen 975.377,71 / Vj. 994.485,95</i>		6.207.985,66	2.784.463,81
11. ERTRÄGE AUS DEM ABGANG VON UND DER ZUSCHREIBUNG ZU FINANZANLAGEN		0,00	0,00
12. ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN <i>davon an verbundene Unternehmen -5.262.665,56 / Vj. -1.823.000,00</i>		-6.195.049,19	-2.767.582,10
13. ZWISCHENSUMME AUS Z 9 BIS 12 (FINANZERGEBNIS)		22.927,05	19.875,16
14. ERGEBNIS VOR STEUERN (ZWISCHENSUMME AUS Z 8 UND Z 13)		22.927,05	19.875,16
15. ERGEBNIS NACH STEUERN		22.927,05	19.875,16
16. JAHRESÜBERSCHUSS		22.927,05	19.875,16
17. GEWINNVORTRAG AUS DEM VORJAHR		233.660,95	213.785,79
18. BILANZGEWINN		256.588,00	233.660,95

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

Bei der Bewertung wurde von der Fortführung des Unternehmens ausgegangen. Bei Vermögensgegenständen und Schulden wurde der Grundsatz der Einzelbewertung angewendet. Dem Vorsichtsgrundsatz wurde Rechnung getragen, indem insbesondere nur die am Abschlussstichtag verwirklichten Gewinne ausgewiesen wurden. Alle erkennbaren Risiken und drohenden Verluste, die im Geschäftsjahr 2022 oder in einem der früheren Geschäftsjahre entstanden sind, wurden berücksichtigt.

Anlagevermögen

IMMATERIELLES ANLAGEVERMÖGEN

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet, vermindert um planmäßige Abschreibungen entsprechend der Nutzungsdauer. Die planmäßigen Abschreibungen werden linear vorgenommen. Als Nutzungsdauer wird ein Zeitraum von 3 bis 6 Jahren zugrunde gelegt. Außerplanmäßige Abschreibungen wurden – wie im Vorjahr – nicht vorgenommen.

SACHANLAGEVERMÖGEN

Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich der bisher aufgelaufenen und im Berichtsjahr 2022 planmäßig fortgeführten Abschreibungen bewertet. Zur Ermittlung der Abschreibungssätze wird generell die lineare Abschreibungsmethode gewählt.

Der Rahmen der Nutzungsdauer beträgt wie im Vorjahr für die einzelnen Anlagegruppen:

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

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

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

FINANZANLAGEN

Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten – erforderlichenfalls vermindert um außerplanmäßige Abschreibungen – bilanziert. Im Geschäftsjahr 2022 wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen durchgeführt.

Umlaufvermögen

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 1,54 % (Vorjahr 1,49 %), unter Berücksichtigung geplanter Bezugssteigerungen von 3,30 % (Vorjahr 1,61 %) und eines Pensionseintrittsalters von 65 Jahren (Vorjahr 65 Jahren) bei Frauen und Männern ermittelt (gesetzliches Pensionsalter wird verwendet).

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

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

VERBINDLICHKEITEN

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

ÄNDERUNGEN VON BEWERTUNGSMETHODEN

Änderungen von Bewertungsmethoden wurden nicht durchgeführt.

Erläuterungen zur Bilanz

ANLAGENSPIEGEL	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					31.12.2022 EUR
	01.01.2022 EUR	ZUGÄNGE EUR	DAVON AKT. ZINSEN EUR	ABGÄNGE EUR	UMBUCHUN- GEN EUR	
A. ANLAGEVERMÖGEN						
I. Immaterielle Vermögensgegenstände						
1. gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile	1.920.699,89	115.114,71	0,00	0,00	0,00	2.035.814,60
II. Sachanlagen						
1. Bauten auf fremdem Grund	128.303,96	0,00	0,00	0,00	0,00	128.303,96
2. technische Anlagen und Maschinen	8.564,91	0,00	0,00	0,00	0,00	8.564,91
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.550.264,03	90.028,25	0,00	2.619,95	0,00	1.637.672,33
III. Finanzanlagen						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	14.060.925,12	0,00	0,00	0,00	0,00	14.060.925,12
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.593.750,00	0,00	0,00	187.500,00	0,00	1.406.250,00
SUMME	19.262.507,91	205.142,96	0,00	190.119,95	0,00	19.277.530,92

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 208.584,48 (Vorjahr EUR 269.401,01) vorgenommen.

SACHANLAGEN

Im Bereich des Sachanlagevermögens wurden nutzungsbedingte Abschreibungen in Höhe von EUR 163.941,14 (Vorjahr EUR 211.551,24) vorgenommen.

FINANZANLAGEN

Die Anteile an verbundenen Unternehmen setzen sich wie folgt zusammen:

- **Rail Test & Research Gesellschaft mit beschränkter Haftung (kurz: Rail Test & Research GmbH) – Beteiligungsbuchwert EUR 3.035.000,00 (Vorjahr EUR 3.035.000,00)**
- **RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH – Beteiligungsbuchwert EUR 125.000,00 (Vorjahr EUR 0,00).**
Da im Geschäftsjahr der Grund für die Wertminderung weggefallen ist, wurde die Beteiligung an der RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH in Höhe von EUR 125.000,00 zugeschrieben.

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen bestehen in Höhe von EUR 1.406.250,00 (Vorjahr EUR 1.593.750,00) gegenüber der Rail Test & Research GmbH. Davon hat ein Betrag von EUR 187.500,00 eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Abschreibungsbewegungen							Buchwerte		
KUMULIERTE AFA 01.01.2022 EUR	AFA LAUFEND EUR	ZUSCHREI- BUNGEN EUR	ZUGÄNGE EUR	ABGÄNGE EUR	UMBUCHUN- GEN EUR	KUMULIERTE AFA 31.12.2022 EUR	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR	
1.566.846,24	208.584,48	0,00	0,00	0,00	0,00	1.775.430,72	260.383,88	353.853,65	
32.560,49	12.830,40	0,00	0,00	0,00	0,00	45.390,89	82.913,07	95.743,47	
1.427,49	2.854,97	0,00	0,00	0,00	0,00	4.282,46	4.282,45	7.137,42	
1.106.195,99	148.255,77	0,00	0,00	2.619,95	0,00	1.251.831,81	385.840,52	444.068,04	
11.025.925,12	0,00	125.000,00	0,00	0,00	0,00	10.900.925,12	3.160.000,00	3.035.000,00	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.406.250,00	1.593.750,00	
13.732.955,33	372.525,62	125.000,00	0,00	2.619,95	0,00	13.977.861,00	5.299.669,92	5.529.552,58	

Umlaufvermögen

FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Die Fristigkeit der Forderungen stellt sich folgendermaßen dar:

	Summe		davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	
	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.218.823,25	606.688,79	0,00	0,00
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	1.210.709,44	6.420.118,33	316.209,44	5.525.618,33
sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	90.594.668,30	30.446.426,44	0,00	0,00
SUMME	93.024.200,99	37.473.233,56	316.209,44	5.525.618,33

Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen zum 31.12.2022 bestehen wie im Vorjahr zur Gänze gegenüber der Rail Test & Research GmbH.

Sonstige Forderungen

Die sonstigen Forderungen gliedern sich in folgende Positionen:

	Summe		davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	
	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR
Forderungen aus der Verrechnung mit Abgabenbehörden	7.910.876,31	16.114.334,69	0,00	0,00
Darlehen und Vorschüsse an Dienstnehmer	15.645,60	15.733,58	0,00	0,00
andere sonstige Forderungen	82.668.146,39	14.316.358,17	0,00	0,00
SUMME	90.594.668,30	30.446.426,44	0,00	0,00

In den sonstigen Forderungen sind Erträge in Höhe von EUR 81.121.196,39 (Vorjahr EUR 1.476.461,81) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden. Darin sind Forderungen gegenüber

dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) für gemeinwirtschaftliche Leistungen in Höhe von EUR 80.823.312,77 (Vorjahr EUR 797.742,09) enthalten.

Aktive Rechnungsabgrenzung

TRANSITORISCHE POSTEN

Die transitorischen Posten werden mit EUR 105.476,08 (Vorjahr EUR 105.886,28) 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 31.12.2022 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 2022 beläuft sich auf EUR 256.588,00 (Vorjahr EUR 233.660,95). In diesem Betrag ist ein Gewinnvortrag aus dem Jahr 2021 in Höhe von EUR 233.660,95 enthalten.

Rückstellungen

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Die sonstigen Rückstellungen bestehen aus folgenden Positionen:

	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR
Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Arbeitnehmern	473.385,78	407.914,95
Übrige sonstige Rückstellungen	85.131.501,43	21.546.008,66
SUMME	85.604.887,21	21.953.923,61

In den sonstigen Rückstellungen sind u. a. die Rückstellungen für noch nicht konsumierte Urlaube in Höhe von EUR 345.870,27 (Vorjahr EUR 292.550,02), für Zeitguthaben in Höhe von EUR 127.515,51 (Vorjahr EUR 115.364,93), für Prämien für Mitarbeiter in Höhe von EUR 770.000,00 (Vorjahr EUR 700.000,00), für drohende Verluste aus einem Zinsswap-Geschäft in Höhe von EUR 1.211.000,00 (Vorjahr EUR 6.420.000,00), für die Behindertenausgleichstaxe in Höhe von EUR 15.908,00 (Vorjahr EUR 14.328,00) und

für Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten in Höhe von EUR 731.607,81 (Vorjahr EUR 685.272,21) enthalten. In den Rückstellungen für ausstehende Eingangsrechnungen in Höhe von EUR 82.402.985,62 (Vorjahr EUR 13.676.408,45) ist ein Betrag von EUR 82.369.212,77 (Vorjahr EUR 13.636.588,45) enthalten, der im Zusammenhang mit den von der Gesellschaft abgeschlossenen Verkehrsdienstverträgen steht.

Verbindlichkeiten

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

		Restlaufzeit			
		SUMME EUR	BIS 1 JAHR EUR	ZW. 1 UND 5 JAHREN EUR	ÜBER 5 JAHRE EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2022	1.312.500,00	187.500,00	750.000,00	375.000,00
	2021	1.500.000,00	187.500,00	750.000,00	562.500,00
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2022	7.490.743,48	7.490.743,48	0,00	0,00
	2021	71.031.329,24	71.031.329,24	0,00	0,00
Sonstige Verbindlichkeiten	2022	3.073.906,10	3.073.906,10	0,00	0,00
	2021	3.076.919,87	3.076.919,87	0,00	0,00
SUMME	2022	11.877.149,58	10.752.149,58	750.000,00	375.000,00
SUMME	2021	75.608.249,11	74.295.749,11	750.000,00	562.500,00

VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER KREDITINSTITUTEN

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -187.500,00 auf EUR 1.312.500,00. 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 1.312.500,00 (Vorjahr EUR 1.500.000,00) aus. Als Sicherstellung wurde eine Bürge- und Zahlerhaftung der Republik Österreich bestellt.

SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

		Restlaufzeit			
		SUMME EUR	BIS 1 JAHR EUR	ZW. 1 UND 5 JAHREN EUR	ÜBER 5 JAHRE EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Abgabenbehörden	2022	349.313,03	349.313,03	0,00	0,00
	2021	157.057,97	157.057,97	0,00	0,00
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungsträgern	2022	211.913,95	211.913,95	0,00	0,00
	2021	158.320,45	158.320,45	0,00	0,00
Verbindlichkeiten gegenüber Dienstnehmern	2022	7.633,07	7.633,07	0,00	0,00
	2021	5.452,90	5.452,90	0,00	0,00
Sonstige Verbindlichkeiten	2022	2.505.046,05	2.505.046,05	0,00	0,00
	2021	2.756.088,55	2.756.088,55	0,00	0,00
SUMME	2022	3.073.906,10	3.073.906,10	0,00	0,00
SUMME	2021	3.076.919,87	3.076.919,87	0,00	0,00

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Aufwendungen in Höhe von EUR 589.263,30 (Vorjahr EUR 377.063,34) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirk-

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

Passive Rechnungsabgrenzung

Die passive Rechnungsabgrenzung zeigt einen Wert von EUR 504.502.716,00 (im Vorjahr EUR 490.108.536,53) und betrifft im Wesentlichen Vorauszahlungen des BMK für gemeinwirtschaftliche Leistungen.

Sonstige Angaben zur Bilanz

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

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

GARANTIEERKLÄRUNG FÜR		HAFTUNGSHÖHE EUR	HAFTUNGSENDE
Rail Test & Research GmbH	2022	19.999.995,19	30.12.2029
	2021	19.999.998,07	30.12.2029
	2022	2.400.000,00	15.07.2030
	2021	2.700.000,00	15.07.2030
	2022	622.222,22	15.07.2030
	2021	700.000,00	15.07.2030
RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH	2022	544.499,56	31.03.2036
	2021	574.749,58	31.03.2036
	2022	301.750,00	31.12.2030
	2021	319.500,00	31.12.2030
SUMME	2022	23.868.466,97	
SUMME	2021	24.294.247,65	

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 805.685,59 (Vorjahr

EUR 732.661,85) und in den nächsten fünf Jahren insgesamt auf EUR 3.995.711,18 (Vorjahr EUR 3.627.614,47). Diese betreffen im Wesentlichen Mietverpflichtungen für die Büroräumlichkeiten.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse betragen EUR 12.299.651,16 (Vorjahr EUR 11.170.262,33).

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

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen EUR 1.335.096.246,58 (Vorjahr EUR 1.271.096.429,30) und gliedern sich wie folgt:

	2022 EUR	2021 EUR
Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen	98,75	2.586,16
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	77.825,86	204.763,77
Übrige sonstige betriebliche Erträge	1.335.018.321,97	1.270.889.079,37
SUMME	1.335.096.246,58	1.271.096.429,30

ÜBRIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Die übrigen betrieblichen Erträge betragen EUR 1.335.018.321,97 (Vorjahr EUR 1.270.889.079,37) und bestehen aus folgenden Positionen:

	2022 EUR	2021 EUR
Zuschüsse	1.335.002.439,77	1.270.887.943,85
Sonstige Erlöse	15.882,20	1.135,52
SUMME	1.335.018.321,97	1.270.889.079,37

Aufwendungen für bezogene Leistungen

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen gliedern sich wie folgt:

	2022 EUR	2021 EUR
Bezogene gemeinwirtschaftliche Leistungen VDV	1.335.002.439,77	1.270.887.943,85
Bezogene Leistungen LogF6/IVS	42.559,83	57.397,00
Bezogene Leistungen IKN	18.442,51	37.322,47
Bezogene Leistungen VDM	15.259,20	13.794,00
Bezogene Leistungen ATF	9.353,70	7.451,13
Kartenrohlinge	0,00	34.625,95
SUMME	1.335.088.055,01	1.271.038.534,40

Personalaufwand

Der Personalaufwand hat sich gegenüber dem Vorjahr von EUR 8.392.131,35 um EUR 1.096.240,89 auf EUR 9.488.372,24 verändert.

AUFWENDUNGEN ANGESTELLTE

	2022 EUR	2021 EUR
Gehälter	6.993.553,94	6.225.225,48
Abfertigungen	66.794,23	12.584,75
Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	101.952,49	90.928,31
Aufwendungen für Altersversorgung	273.352,96	239.774,85
Gesetzlicher Sozialaufwand	1.336.209,92	1.190.333,85
Vom Entgelt abhängige Abgaben	507.371,06	457.512,08
Sonstige Sozialaufwendungen	209.137,64	175.772,03
SUMME	9.488.372,24	8.392.131,35

AUFWENDUNGEN FÜR ABFERTIGUNGEN UND LEISTUNGEN AN BETRIEBLICHE MITARBEITERVORSORGEKASSEN

	2022 EUR	2021 EUR
Dotierung Abfertigungsrückstellung	66.794,23	12.584,75
Beiträge an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	101.952,49	90.928,31
SUMME	168.746,72	103.513,06

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

Die planmäßigen Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr EUR 372.525,62 (Vorjahr EUR 482.800,25) und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -110.274,63.

	2022 EUR	2021 EUR
Planmäßige Abschreibung immaterieller Vermögensgegenstände	208.584,48	269.401,01
Planmäßige Abschreibung Sachanlagen	163.941,14	211.551,24
Sofortabschreibung geringwertiger Vermögensgegenstände	0,00	1.848,00
SUMME	372.525,62	482.800,25

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

Die nicht ertragsabhängigen Steuern beliefen sich im Geschäftsjahr auf EUR 3.383,32 (Vorjahr EUR 2.590,82) und gliedern sich wie folgt:

	2022 EUR	2021 EUR
sonstige Steuern und Abgaben	3.383,32	2.590,82
SUMME	3.383,32	2.590,82

ÜBRIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen betragen EUR 2.443.561,55 (Vorjahr EUR 2.350.634,81) und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 92.926,74. Die übrigen betrieblichen Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

Die im Geschäftsjahr anfallenden Aufwendungen für den Abschlussprüfer betragen für die Prüfung des Jahresabschlusses EUR 10.470,00 (Vorjahr EUR 10.010,00).

	2022 EUR	2021 EUR
Instandhaltungen und Reparaturen	507.272,90	476.998,91
Reinigung durch Dritte	89.049,97	78.967,97
Versicherungen	75.041,26	67.614,63
Transporte durch Dritte	1.112,42	200,50
Reise- und Fahrtspesen, Diäten	73.451,50	34.783,52
Post- und Telefongebühren	93.066,31	98.842,21
Miet- und Pachtaufwand, Leasing	736.801,42	703.088,77
Energieverbrauch, Betriebskosten	136.023,78	123.141,85
Kfz-Kosten PKW	13.960,82	3.405,85
Sitzungsgelder	31.935,13	18.128,80
Beigestelltes Personal	18.156,20	0,00
Aufsichtsratsvergütungen	33.186,35	32.500,00
Büromaterial	4.181,91	6.628,95
Aufwand für Fachliteratur und Zeitungen	33.758,26	31.682,97
Werbe- und Repräsentationsaufwand	66.062,83	44.134,58
Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwand	312.947,29	398.119,18
Aus- und Fortbildung	89.247,45	113.584,56
Mitgliedsbeiträge	25.934,34	24.623,46
Spesen des Geldverkehrs	3.973,63	4.449,82
Sonstige betriebliche Aufwendungen	98.457,31	89.775,71
Skontoerträge auf übrige betriebliche Aufwendungen	-59,53	-37,43
SUMME	2.443.561,55	2.350.634,81

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis schlägt sich im Geschäftsjahr mit EUR 22.927,05 (Vorjahr EUR 19.875,16) nie-

der. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Veränderung von EUR 3.051,89.

ERTRÄGE AUS ANDEREN WERTPAPIEREN UND AUSLEIHUNGEN DES FINANZANLAGEVERMÖGENS

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

	2022 EUR	2021 EUR
Zinserträge aus Ausleihungen	9.990,58	2.993,45
davon aus verbundenen Unternehmen	9.990,58	2.993,45
SUMME	9.990,58	2.993,45

SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge gliedern sich wie folgt:

Die Zinserträge werden mit der von den Banken auf Guthaben eingehobenen Verwahrgebühr in Höhe von EUR 43.195,54 (Vorjahr EUR 33.077,87) saldiert ausgewiesen.

	2022 EUR	2021 EUR
Zinserträge	26.035,10	23.064,37
davon aus verbundenen Unternehmen	55.920,48	55.968,18
Zinserträge Swap	6.181.950,56	2.761.399,44
davon aus verbundenen Unternehmen	919.457,23	938.517,77
SUMME	6.207.985,66	2.784.463,81

ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

	2022 EUR	2021 EUR
Haftungsentgelt	2.817,49	3.189,00
Zinsen für Bankkredite, Darlehen	9.990,58	2.993,66
Zinsaufwand Swap	6.182.241,12	2.761.399,44
davon an verbundene Unternehmen	5.262.665,56	1.823.000,00
SUMME	6.195.049,19	2.767.582,10

Bilanzgewinn

Der Jahresgewinn des Geschäftsjahres 2022 beträgt EUR 22.927,05 und veränderte sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 3.051,89 (Vorjahresergebnis EUR 19.875,16).

Unter Berücksichtigung des Gewinnvortrages aus dem Geschäftsjahr 2021 errechnet sich ein Bilanzgewinn von EUR 256.588,00.

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

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

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

Die Bewertung hat zum Bilanzstichtag per 31.12.2022 einen negativen beizulegenden Zeitwert von EUR 1.210.732,15 (Vorjahr EUR 6.419.821,97) ergeben.

Im Jahresabschluss 2022 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 1.211.000,00 (Vorjahr EUR 6.420.000,00) erforderlich.

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

Sonstige Angaben

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer betrug 118 (Vorjahr 108), davon 118 Angestellte (Vorjahr 108) 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	2022	66.794,23	0,00	0,00	66.794,23
	2021	12.584,75	0,00	0,00	12.584,75
Betriebliche Mitarbeitervorsorge	2022	101.952,49	2.305,46	5.838,72	93.808,31
	2021	90.928,31	2.344,46	5.710,25	82.873,60
Aufwendungen für Pensionen (Pensionskassenbeiträge)	2022	238.877,96	15.375,00	10.962,90	212.540,06
	2021	208.099,85	15.375,00	10.747,98	181.976,87
SUMME	2022	407.624,68	17.680,46	16.801,62	373.142,60
SUMME	2021	311.612,91	17.719,46	16.458,23	277.435,22

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

Die Vergütung des Geschäftsführers belief sich im Geschäftsjahr 2022 – ohne Berücksichtigung der unter Punkt 4.b. dargestellten Beträge – auf insgesamt EUR 150.902,58 (Vorjahr EUR 153.452,23).

**DER AUFSICHTSRAT SETZTE SICH IM GESCHÄFTSJAHR
2022 AUS FOLGENDEN PERSONEN ZUSAMMEN:****MINISTERIALRAT MAG. ROLAND SCHUSTER, MBA**
(Vorsitzender)**DI SONJA WIESHOLZER**
(Stellvertreterin des Vorsitzenden)**DI MARTINA GURA, BED****STEFANIE PEER, PHD****DI HANS-JÜRGEN SALMHOFER****JOHANNES SITER, BA, M.A.I.S****PATRYCJA FEICHTER, BSC****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 33.186,35 (Vorjahr EUR 32.500,00) entstanden.

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

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital
EUR 3.330.053,93 (Vorjahr EUR - 2.259.743,30);
Jahresüberschuss 2022 EUR 5.589.797,23 (Vorjahr
Jahresüberschuss EUR 1.295.122,14)

**ROLA REGENSBURG PROJEKTGESELLSCHAFT MBH,
REGENSBURG**

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital
EUR 126.683,07 (Vorjahr EUR 127.740,10); Jahres-
verlust 2022 EUR 1.057,03 (Vorjahr Jahresgewinn
EUR 1.636,61)

**Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die im Jahresabschluss
nicht berücksichtigt sind**

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

Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung wird der Generalversammlung vorschlagen, den Bilanzgewinn in Höhe von EUR 256.588,00 (Vorjahr EUR 233.660,95) auf neue Rechnung vorzutragen.

Angaben über Beziehungen des Unternehmens zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Die Aufgaben der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH sind insbesondere in § 3 Abs. 1 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geregelt, wobei der dort definierte Umfang der Tätigkeiten durch die Übertragung weiterer Aufgaben durch die Vertreterin des Eigentümers Republik Österreich, die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), erweitert werden kann, was in der Vergangenheit auch geschehen ist. Somit besteht ein überwiegender Teil der Leistungsbeziehungen der Gesellschaft mit dem BMK. Dafür erhält die Gesellschaft einen leistungsgerechten Aufwandsersatz, entweder aufgrund konkreter Leistungsvereinbarungen mit dem BMK (wie z. B. über die Abwicklung von Förderprogrammen) oder als Basisfinanzierung aufgrund der gesetzlichen Kostentragungspflicht des Bundes gemäß § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz. Die Umsatzerlöse daraus beliefen sich im Geschäftsjahr 2022 auf EUR 10.647.317,28 (Vorjahr EUR 9.776.174,24).

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 2022 auf in Summe EUR 133.816,76 (Vorjahr EUR 131.192,92). 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 53.102,99 (Vorjahr EUR 52.620,74) verrechnet wird.

Die Republik Österreich stellte der Gesellschaft aufgrund einer zur Aufnahme eines Darlehens gewährten Bundeshaftung im Geschäftsjahr 2022 ein Haftungsentgelt von EUR 2.817,49 (Vorjahr EUR 3.189,00) in Rechnung.

Wien, am 27. April 2023



Dr. Stefan Weiss, MBA

Lagebericht gem. §§ 243 und 267 UGB

der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH für das Geschäftsjahr 2022.

Struktur der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und Angaben über Beteiligungen

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH („SCHIG mbH“) besteht als Gesellschaft seit 26 Jahren und wurde im November 1996 als Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH gegründet. Im Zuge der ÖBB-Reform 2005 ist der Finanzierungsbereich der SCHIG mbH zu den ÖBB transferiert worden. Die SCHIG mbH wurde gem. § 2 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz idGF per 1. Jänner 2005 als „Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH“ neu gegründet (Abspaltung zur Neugründung).

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

DIENSTLEISTUNGEN IM ZUSAMMENHANG MIT MITTELVERWENDUNGSKONTROLLE UND IM RAHMEN DER PROJEKTABWICKLUNG

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

Die Tätigkeiten umfassen folgende Bereiche:

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

Als zentrale Aufgabe im Auftrag der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie obliegt der SCHIG mbH gem. § 3 Abs. 1 Z 9 SCHIG der Abschluss von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Zusammenhang mit § 7 ÖPNRV-G 1999, BGBl. I Nr. 204, und deren Abwicklung. Im Zusammenhang mit der Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets agiert die SCHIG mbH seit Dezember 2019 (teilweise bereits seit Dezember 2018) ebenfalls als zentrale Beauftragungs- und Abwicklungsstelle des Gesamtangebots der von Bund und Ländern zu finanzierenden gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen gemäß §§ 7 und 13 des ÖPNRV-G 1999.

Weiters ist die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle für Förderprogramme des BMK (Anschlussbahn- und Terminalförderungen, Beihilfenprogramm für Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen, Urbane E-Mobilität, Mikro-ÖV, Intermodale Schnittstelle Radverkehr, Innovationsförderung Kombiniertes Verkehr, Logistikkförderung, Förderprogramm Rechtsabbiegeassistent) sowie für die Förderprogramme zur Umsetzung des nationalen Aktionsplanes „Intelligente Verkehrssysteme“ tätig.

DIENSTLEISTUNGEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER LIBERALISIERUNG DES EISENBahnWESENS

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

- Durchführung der Fahrzeugcodevergabe;
- Führung des Einstellungsregisters;
- Tätigkeit als Trassenzuweisungsstelle und entgelt erhebende Stelle für Privatbahnen;
- Führung des Infrastrukturregisters;
- Führung des SOLAS-Registers;
- Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr.

Mit 1. Mai 2001 wurden die bisher von der SCHIG mbH wahrgenommenen Zuständigkeiten für die Ausstellung der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer:innen und die Führung des Fahrerlaubnisregisters an das BMK übertragen.

DIE SCHIG MBH FÜHRT ZWEI TOCHTERGESELLSCHAFTEN ZUR UMSETZUNG VON PPP-ProjekTEN

Die Rail Test & Research GmbH (RTR) besitzt mit dem Klima-Wind-Kanal in Wien die weltweit einzige Anlage, in der Tests an Schienenfahrzeugen unter extremen klimatischen und aerodynamischen Bedingungen durchgeführt werden können. Als Private Partner fungiert die Betriebsgesellschaft Rail Tec Arsenal Fahrzeugversuchsanlage GmbH. Um die effektive Nutzungskapazität der Anlage zu erhöhen, wurde im Jahr 2020 mit der Errichtung einer dritten Vorbereitungshalle sowie dem Um- bzw. Zubau der Steuerwarte begonnen. Die Inbetriebnahme erfolgte im Jahr 2022, die Investitionskosten beliefen sich auf rd. EUR 3,7 Mio.

Die RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (Rolende Landstraße – RoLa) hat mit dem RoLa-Standort Regensburg das erste grenzüberschreitende PPP-Projekt dieser Art für die SCHIG mbH realisiert. Infrastrukturbetreiber des RoLa-Terminals ist die Bayernhafen GmbH & Co. KG. Der operative Betrieb der RoLa-Verbindung Trento – Regensburg wurde eingestellt. Der Betreibervertrag mit der Bayernhafen GmbH & Co. KG wurde im Dezember 2022 verlängert, an einer Neuaufstellung des Geschäftsmodells wird gearbeitet.

Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage

GESAMTWIRTSCHAFTLICHES UMFELD, MARKTUMFELD UND TRENDS

In ihrer gesamtwirtschaftlichen Prognose für Österreich 2022 bis 2025 vom Dezember 2022¹⁾ führt die Oesterreichische Nationalbank (OeNB) aus, dass die Wirtschaftsentwicklung in Österreich im Jahr 2022 zweigeteilt war. Das erste Halbjahr war noch wesentlich von Aufholprozessen geprägt, die nach dem Abflauen der durch das Coronavirus (SARS-CoV-2) im 1. Quartal 2022 verursachten starken Pandemiewelle eingesetzt haben, während die zweite Jahreshälfte aufgrund des im Februar 2022 begonnenen russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine und der hohen Inflation deutlich schwächer ausfiel. Eine entsprechende Entwicklung der Wirtschaft war im gesamten Euroraum erkennbar.

Laut Pressemitteilung der Statistik Austria vom 28. Februar 2023²⁾ wuchs laut vorläufiger Berechnung zur Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung die Wirtschaft im Jahr 2022 real um 5,0 %. Die Statistik Austria sieht dies ebenfalls darin begründet, dass die österreichische Wirtschaft nach einem starken Aufschwung in der ersten Jahreshälfte im zweiten Halbjahr deutlich an Dynamik verloren hat. Das kräftige Jahreswachstum wurde im Wesentlichen durch den Dienstleistungsbereich, der im Jahr da-

vor noch deutlich von der Pandemie beeinträchtigt war, getrieben.

Für das Jahr 2023 erwartete die OeNB in ihrer gesamtwirtschaftlichen Prognose für Österreich 2022 bis 2025 ein Wachstum des realen BIP von lediglich 0,6 %. Dem liegt die Annahme zugrunde, dass das BIP über den Jahreswechsel real schrumpfen wird, sich die internationale Konjunktur im Verlauf des Jahres 2023 nur zögerlich erholt und die Inflation weiterhin auf hohem Niveau bleibt, was dazu führt, dass mit einem Anstieg der realen Konsumausgaben, welche expansive Wirkung hätten, nicht gerechnet wird. Das Wachstum der Weltwirtschaft wird im Jahr 2023 deutlich unter ihrem langjährigen Durchschnitt bleiben, wobei sich die stetig abnehmenden Lieferengpässe jedoch expansiv auswirken sollten. Für das Jahr 2024 prognostizierte die OeNB eine deutliche Erholung der globalen Konjunktur und ein Nachlassen des Inflationsdrucks, was das Wirtschaftswachstum in Österreich auf 1,7 % beschleunigen sollte. Für dieses Jahr wird auch ein Rückgang der Inflation prognostiziert, was die Haushalte durch den damit verbundenen Reallohnanstieg zu einem verstärkten Konsumwachstum nutzen sollten. Im Jahr 2025 sollte die Wirtschaft dann um 1,6 % wachsen.

¹⁾ Gesamtwirtschaftliche Prognose der OeNB für Österreich 2022 bis 2025 (Dezember 2022): https://www.oenb.at/dam/jcr:f135e230-63e0-4b87-b2ee-bb428aba775a/gesamtwirtschaftliche_prognose_dezember%202022.pdf, abgerufen am 11. April 2023

²⁾ Korrigierte Pressemitteilung 13.014-042/23 der Statistik Austria (28. Februar 2023): https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2023/02/20230228BIP2022Q4_Korrektur.pdf, abgerufen am 11. April 2023

Auch das WIFO prognostiziert für das Jahr 2023 mit 0,3 % ein gegenüber dem Jahr 2022 stark reduziertes Wachstum des BIP in Österreich. Der weltweite Konjunkturabschwung hat in der zweiten Jahreshälfte auch Österreich erfasst, was aufgrund der anhaltend hohen Energiepreise, der kräftigen Preisdynamik und der Unsicherheit über die weitere Entwicklung zu einer Stagnation der Wirtschaftsleistung in 2023 führt. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Auswirkungen dieser dämpfenden Faktoren im Laufe des Jahres abschwächen; daher erwartet das WIFO für das Folgejahr 2024 wieder einen Anstieg des BIP-Wachstums auf 1,8 %. Für das Jahr 2023 sieht das WIFO aufgrund der Stagnation des europäischen Bauwesens auch entsprechende Auswirkungen auf die Bauwirtschaft in Österreich. Die Wachstumsabschwächung durch die markante Steigerung der Baukosten dürfte hier sogar noch stärker ausfallen. Ausgleichende Impulse könnten vom Tiefbau ausgehen. Hier sind die Konjunkturaussichten deutlich positiver als in den übrigen Segmenten der Bauwirtschaft. Weiterhin erweist sich der mit den EU-Klimazielen verbundene Investitionsbedarf als Wachstumsmotor; hinzu kommt der stetige Ausbau der Bahninfrastruktur gemäß dem zuletzt verabschiedeten ÖBB-Rahmenplan.^[3]

Das WIFO hält in seiner Konjunkturprognose 1/2023 vom März 2023 an der Prognose eines BIP-Wachstums im Jahr 2023 von 0,3 % fest. In der zweiten Jahreshälfte 2023 sollte eine Belebung der Konjunktur einsetzen; die Erwartung für 2024 bleibt daher mit einem Wachstum von 1,8 % ebenfalls unverändert.^[4] Auch die OeNB belässt im März 2023 ihre Wachstumsprognosen für 2023 (0,6 %) und 2024 (1,7 %) unverändert.^[5] Lediglich das IHS revidiert in seiner Frühlings-Prognose der österreichischen Wirtschaft 2023–2024 die Wachstumserwartungen von Dezember 2022 für 2023 (0,4 %) und 2024 (1,2 %) leicht nach oben und rechnet nun mit einem Anstieg des realen BIP in 2023 von 0,5 % und 2024 von 1,4 %.^[6]

Mit Beschluss des Europäischen Parlaments vom 14. Dezember 2016 wurde das 4. Eisenbahnpaket verabschiedet, welches unter anderem die Anpassung der Struktur der Eisenbahnunternehmen der EU (Änderung der RL 2012/34/EU) sowie die Marktöffnung des inländischen Personenverkehrs beinhaltet.

Die geplante Marktöffnung und Liberalisierung der gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsdienste (Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) führt zu einer nunmehr bevorzugten Wahl der wettbewerblichen Vergabe von Schienenpersonenverkehrsdiensten. Allerdings wird auch künftig eine auf gewissen Leistungsindikatoren basierende Möglichkeit der Direktvergabe bestehen. Diese Regelungen sollen zur Entstehung eines sozial verträglichen und für Eisenbahnkundinnen und -kunden nützlichen Wettbewerbs führen. Im Lichte dieser Änderungen des 4. Eisenbahnpakets, welche sukzessive bis 2023 in Kraft treten werden, wurden vonseiten des Bundes sowie der Länder als zuständige Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstverträge für den Zeitraum 2019 bis 2028 bzw. 2020 bis 2029/2034 sowie ab 2021 dementsprechend vorbereitet.

UMSATZENTWICKLUNG

Die Umsatzerlöse der SCHIG mbH beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 12,3 Mio. (Vj. rd. EUR 11,2 Mio.), pro beschäftigter Person bedeutet das bei einem durchschnittlichen Personalstand von 118 Personen (Vj. 108 Personen) einen Betrag von rd. TEUR 104 (Vj. rd. TEUR 103). Dies entspricht einem Anstieg der gesamten Umsatzerlöse der SCHIG mbH um rd. EUR 1,1 Mio. oder rd. 10,1 % gegenüber dem GJ 2021. Der überwiegende Umsatzanteil resultiert aus der Kostentragungspflicht des Bundes laut § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz.

ERTRAGSLAGE

Seit dem Jahr 2010 unterstützt die SCHIG mbH das BMK bei der Neugestaltung der Verkehrsdienstverträge für den gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr gemäß den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Mit Beginn des Jahres 2020 liefen die letzten VDV der ersten Generation (in Kraft ab 2010 bzw. 2011) aus. Am 26. November 2018 (VDV SPNV Vorarlberg) und 7. Dezember 2018 (VDV SPNV Steiermark und VDV SPNV Kärnten) konnte die SCHIG mbH für die Bundesländer Vorarlberg, Steiermark und Kärnten erfolgreich Verkehrsdienstverträge mit der ÖBB-PV AG über das zuvor von Bund und jeweiligem Bundesland gemeinsam festgelegte Gesamtangebot für den Zeitraum 2019 bis 2028 abschließen.

³ WIFO Monatsberichte 2/2023: https://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=70669&mime_type=application/pdf, abgerufen am 11. April 2023

⁴ WIFO Konjunkturprognose 1/2023: Konjunkturbelebung ab dem 2. Halbjahr 2023 (März 2023): https://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=70711&mime_type=application/pdf, abgerufen am 11. April 2023

⁵ OeNB Konjunktur aktuell (März 2023): <https://www.oenb.at/dam/jcr:1e74f909-b12e-4f3b-b908-3db9799fd711/Konjunktur-aktuell-03-23.pdf>, abgerufen am 11. April 2023

⁶ IHS Frühlings-Prognose der österreichischen Wirtschaft 2023–2024 (30. März 2023): <https://irhs.ihs.ac.at/id/eprint/6514/2/ihs-prognose-126-fruehling-robuster-arbeitsmarkt-stuetzt-konjunktur-kurzversion.pdf>, abgerufen am 11. April 2023

Am 29. November 2019 (VDV SPFV), 10. Dezember 2019 (VDV SPNV Tirol) und am 12. Dezember 2019 (VDV SPNV Oberösterreich und VDV SPNV Salzburg) konnte die SCHIG mbH für den Schienenpersonenfernverkehr sowie für die Bundesländer Tirol, Oberösterreich und Salzburg erfolgreich Verkehrsdienstverträge mit der ÖBB-PV AG über das zuvor von Bund und jeweiligem Bundesland gemeinsam festgelegte Gesamtangebot für den Zeitraum 2020 bis 2029/2034 (SPFV) abschließen. Weiters wurde am 12. Dezember 2019 von der SCHIG mbH ein weiterer Verkehrsdienstvertrag mit der Montafonerbahn AG abgeschlossen, welcher bis 2028 gültig ist. Die Abwicklung dieser Verträge samt den Verkehrsplanungsarbeiten im Fernverkehr erfolgt ebenfalls durch die SCHIG mbH.

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

kehrsdienstvertrag für die Strecke Jenbach – Mayrhofen im Zillertal, der eine Laufzeit bis Dezember 2023 hat, die jedoch zusätzlich um höchstens zwei Jahre verlängert werden kann. Zur Abstimmung des Gesamtangebots im Schienenpersonennahverkehr in den jeweiligen Regionen bzw. zur Planung des Fahrplanangebots im Schienenpersonenfernverkehr gingen diesen VDV-Abschlüssen umfangreiche Verkehrsplanungsarbeiten in der SCHIG mbH voraus. Der Abschluss und die Abwicklung all dieser Verträge erfolgt durch die SCHIG mbH.

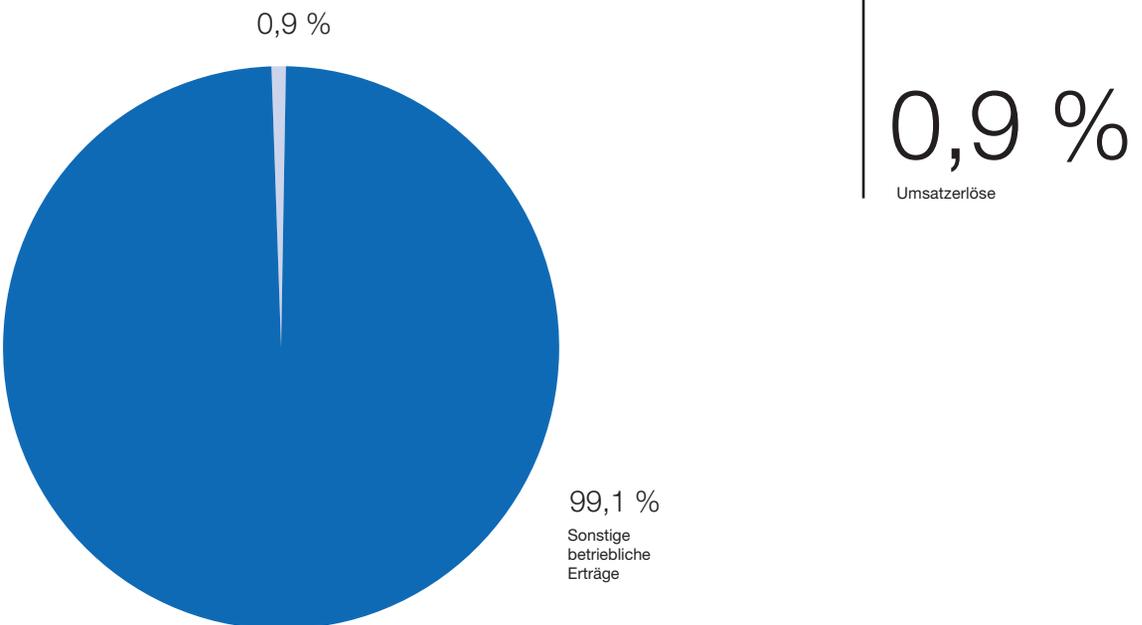
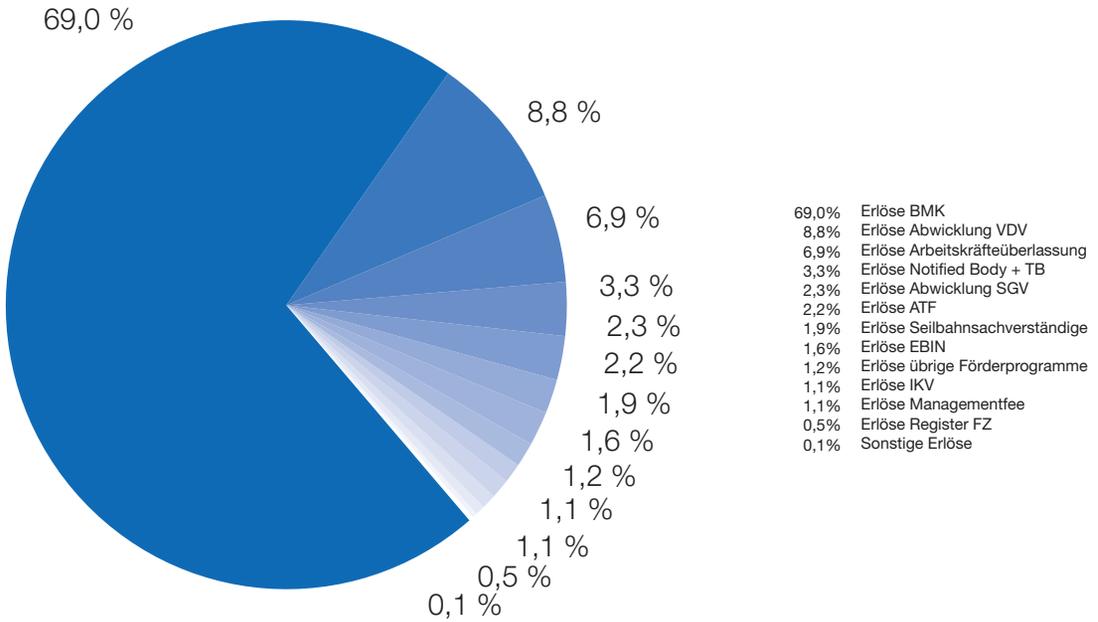
In Summe betrug der damit im Vertragsjahr 2022 erfolgte Bestellumfang der SCHIG mbH ca. 103,4 Mio. Zug-Kilometer. Dabei handelt es sich um Schienenpersonenverkehrsleistungen im Nah- und Regionalverkehr im gesamten Bundesgebiet sowie ergänzende Leistungen im Fernverkehr, die ebenfalls aufgrund gemeinwirtschaftlicher Zielsetzungen beauftragt werden. Im Vertragsjahr 2022 wandten der Bund sowie die jeweiligen Bundesländer für die von der SCHIG mbH bestellten Verkehrsleistungen ohne Berücksichtigung etwaiger Leistungsstörungen und der Ergebnisse des Qualitätsmanagements insgesamt rd. EUR 1,4 Mrd.⁷⁾ auf. Zusätzlich trägt der Bund eine Mitfinanzierung in Höhe von rd. EUR 42 Mio. bei von Verkehrsorganisationsgesellschaften der Länder bestellten Schienenpersonenverkehrsleistungen. Diese Beträge sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen sowie in den Aufwendungen für bezogene Leistungen der SCHIG mbH enthalten.

⁷⁾ Planwert

Der nachfolgende Überblick über die Betriebsleistung im GJ 2022 zeigt deren Zusammensetzung sowie Details zu den Umsatzerlösen.

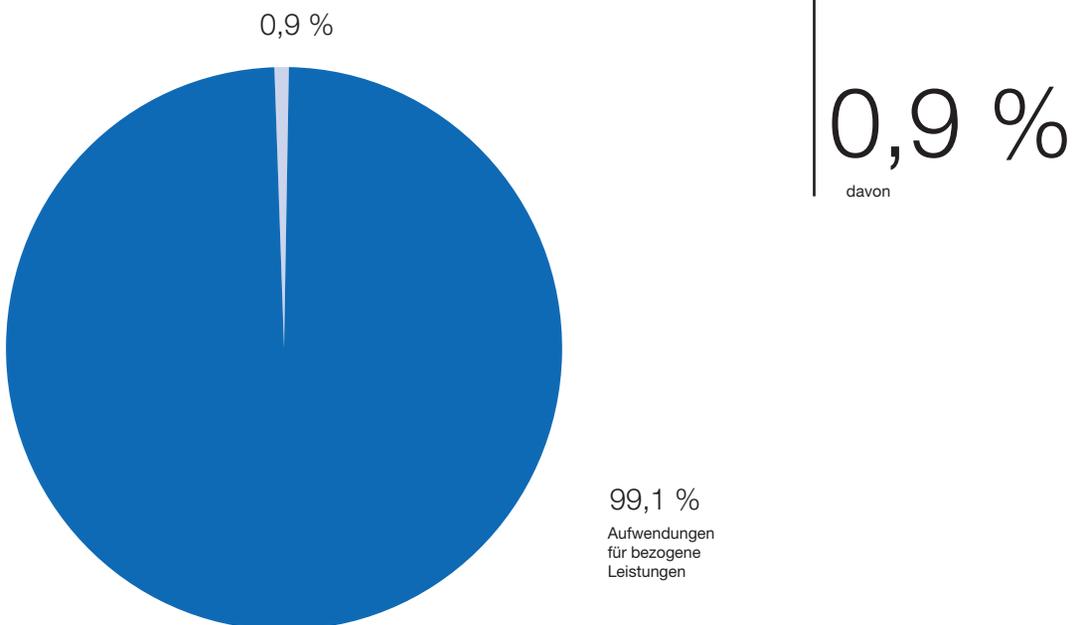
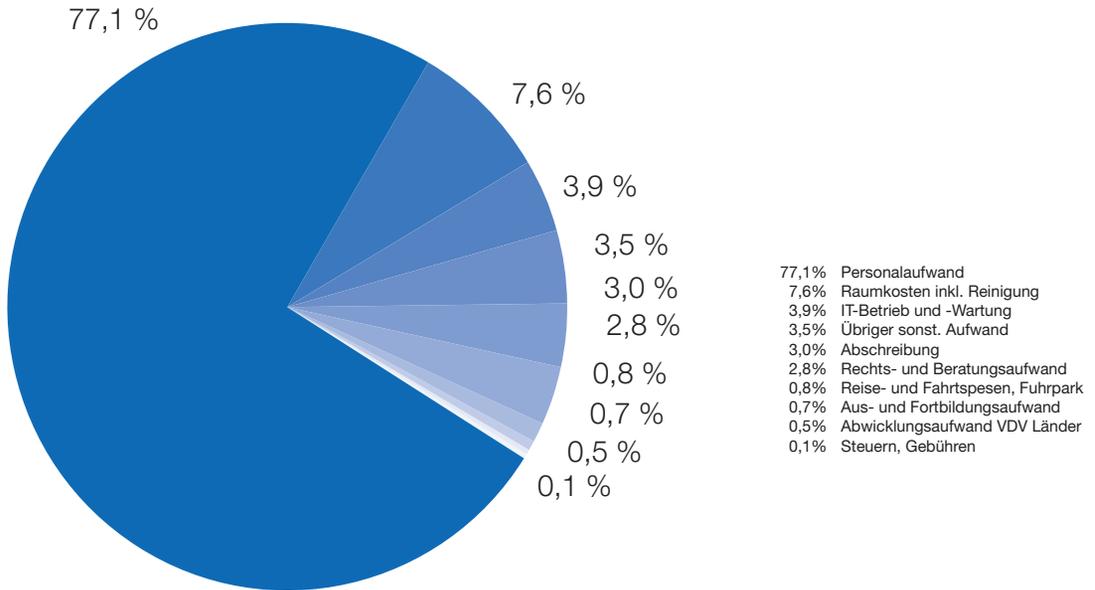
Im Bereich der Aufwendungen verzeichnete der Personalaufwand im Berichtsjahr mit rd. EUR 9,5 Mio. (Vj. EUR 8,4 Mio.) einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr, der durchschnittliche Personalaufwand pro beschäftigter Person der SCHIG mbH erhöhte sich im Berichtsjahr gegenüber dem GJ 2021 leicht auf rd. TEUR 80 (Vj. rd. TEUR 78). Die durchschnittliche Anzahl an Mitarbeiter:innen stieg um zehn Personen von 108 auf 118 im GJ 2022.

ÜBERSICHT BETRIEBSLEISTUNG 2022



Die Aufwendungen für bezogene Leistungen stiegen im Berichtsjahr insgesamt auf rd. EUR 1.335,1 Mio. (Vj. rd. EUR 1.271,0 Mio.). Die Intensität der Aufwendungen für bezogene Leistungen fiel mit rd. 99,1 % im GJ 2022 gegenüber dem Vorjahr (99,1 %) unverändert aus.

ÜBERSICHT AUFWENDUNGEN 2022



ÜBERBLICK ZUR ERTRAGSLAGE

Die SCHIG mbH erzielte im Berichtsjahr ein positives Ergebnis vor Steuern (entspricht dem Finanzergebnis) von rd. TEUR 23 (Vj. rd. TEUR 20). Das EBIT 2022 betrug rd. TEUR 36 (Vj. rd. TEUR 26) und erhöhte sich damit gegenüber dem Jahr 2021 um rd. 37,1 %. Ausschlaggebend dafür war der Wegfall der Verrechnung der sogenannten „Verwahrgebühr“ auf Guthaben durch die Geschäftsbanken im Laufe des 3. Quartals 2022. Im Geschäftsjahr 2017 wurde der Ausweis der Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Zinsswap geändert, seither

werden diese 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.

Die Umsatzrentabilität stieg im GJ 2022 auf rd. 0,3 % (Vj. rd. 0,2 %) an. Die Eigenkapitalrentabilität blieb mit rd. 0,2 % (Vj. rd. 0,2 %) unverändert.

	2022	2021	VERÄNDERUNG
EBIT (in TEUR)	36	26	10
EBIT-Marge (Umsatzrentabilität) (in %)	0,3 %	0,2 %	0,1 %
Ergebnis vor Steuern (in TEUR)	23	20	3
Eigenkapitalrentabilität (Ergebnis vor Steuern/Eigenkapital) (in %)	0,2 %	0,2 %	0,0 %

STRUKTUR DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Die Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung der SCHIG mbH hat sich im GJ 2022 gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich nicht verändert; maßgeblichster Einfluss-

faktor ist die Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen aus bezogenen Leistungen im Zusammenhang mit den Verkehrsdienstverträgen.

	2022 TEUR	%	2021 TEUR	%	VERÄNDERUNG TEUR
Umsatzerlöse	12.300	0,9 %	11.170	0,9 %	1.129
Sonstige betriebliche Erträge	1.335.096	99,1 %	1.271.096	99,1 %	64.000
Betriebsleistung	1.347.396	100,0 %	1.282.267	100,0 %	65.129
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.335.088	99,1 %	1.271.039	99,1 %	64.050
Personalaufwand	9.488	0,7 %	8.392	0,7 %	1.096
Abschreibungen	373	0,0 %	483	0,0 %	-110
Sonstige betriebliche Aufwendungen	2.447	0,2 %	2.353	0,2 %	94
Gesamtaufwand	1.347.396	100,0 %	1.282.267	100,0 %	65.129
Betriebsergebnis	0	0,0 %	0	0,0 %	0
Finanzergebnis	23	0,0 %	20	0,0 %	3
Ergebnis vor Steuern	23	0,0 %	20	0,0 %	3

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Der Anstieg der Bilanzsumme im Berichtsjahr auf rd. EUR 612,2 Mio. resultiert weitestgehend aus den Auswirkungen der Verkehrsdienstverträge auf die entspre-

chenden Positionen des Nettoumlaufvermögens. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen (Anlagenintensität) blieb mit 0,9 % (Vj. 0,9 %) unverändert.

ÜBERBLICK ZUR VERMÖGENS- UND FINANZLAGE	31.12.2022	31.12.2021	VERÄNDERUNG
Bilanzsumme (in TEUR)	612.240	597.836	14.404
Anlagenintensität (in %)	0,9 %	0,9 %	-0,1 %
Anlagendeckungsgrad I (in %)	189,1 %	180,9 %	8,3 %
Anlagendeckungsgrad II (in %)	237,6 %	323,7 %	-86,1 %
Eigenmittelquote nach URG (in %)	1,6 %	1,7 %	0,0 %

ENTWICKLUNG DER BILANZSTRUKTUR

	31.12.2022 TEUR	STRUKTUR 2022	31.12.2021 TEUR	STRUKTUR 2021	VERÄNDERUNG TEUR
Langfristiges Vermögen	5.616	0,9 %	11.055	1,8 %	-5.439
Kurzfristiges Vermögen	606.624	99,1 %	586.781	98,2 %	19.843
Bilanzsumme	612.240	100,0 %	597.836	100,0 %	14.404
Eigenkapital	10.024	1,6 %	10.001	1,7 %	23
Langfristiges Fremdkapital	2.567	0,4 %	7.896	1,3 %	-5.330
Kurzfristiges Fremdkapital	599.649	97,9 %	579.938	97,0 %	19.711

Das Nettoumlaufvermögen ist zum 31. Dezember 2022 gegenüber dem Vorjahr auf rd. EUR 7,0 Mio. (Vj. rd. EUR 6,8 Mio.) angestiegen.

Die Eigenmittelquote nach § 23 URG beträgt zum 31. Dezember 2022 rd. 1,6 % (Vj. rd. 1,7 %), was bedeutet, dass der im § 22 leg cit festgelegte Schwellenwert von 8,0 %

unterschritten wurde. Eine fiktive Schuldentilgungsdauer liegt nicht vor, da zum Bilanzstichtag kein effektives Fremdkapital der SCHIG mbH vorliegt. Die Finanzierung ist grundsätzlich aufgrund der gesetzlichen Finanzierungs- und Kostentragungspflicht des Bundes gem. § 5 Abs. 4 sowie § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz sichergestellt.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Free Cashflow belief sich im Berichtsjahr auf rd. EUR -40,7 Mio. (Vj. rd. EUR -1,4 Mio.). Die zahlungswirksame Veränderung des Fonds der liquiden Mittel ging von rd. EUR -1,6 Mio. im Vorjahr auf rd. EUR -40,9 Mio. im GJ

2022 zurück. Dies resultiert im Wesentlichen aus der Veränderung der Forderungen, der Verbindlichkeiten sowie der passiven Rechnungsabgrenzung, welche im Zusammenhang mit den Verkehrsdienstverträgen stehen.

AUSZUG AUS DER KAPITALFLUSSRECHNUNG

	2022 TEUR	2021 TEUR	VERÄNDERUNG TEUR
Kapitalfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	-40.712	-1.203	-39.509
Kapitalfluss aus der Investitionstätigkeit	-18	-166	149
Free Cashflow	-40.729	-1.369	-39.360
Kapitalfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-188	-188	0
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	-40.917	-1.557	-39.360
Liquide Mittel zu Jahresbeginn	554.727	556.284	-1.557
Liquide Mittel am Jahresende	513.810	554.727	-40.917

PERSONALBERICHT

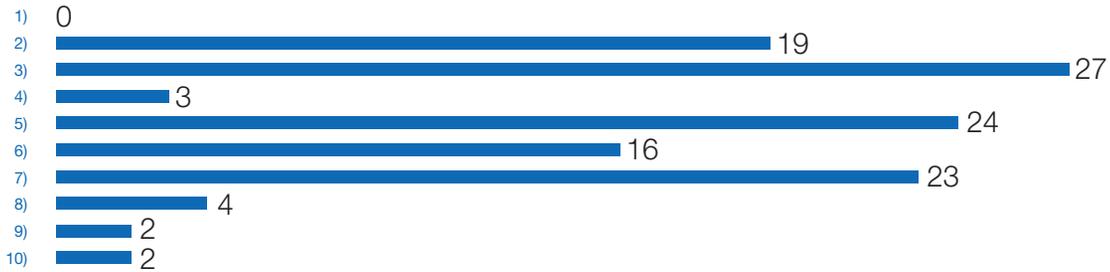
Der Personalstand (Angestellte) zum 31. Dezember 2022⁸ der SCHIG mbH setzt sich – nach Abteilungen – wie folgt zusammen:

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

BILANZSTICHTAG 31.12.2022

ANZAHL

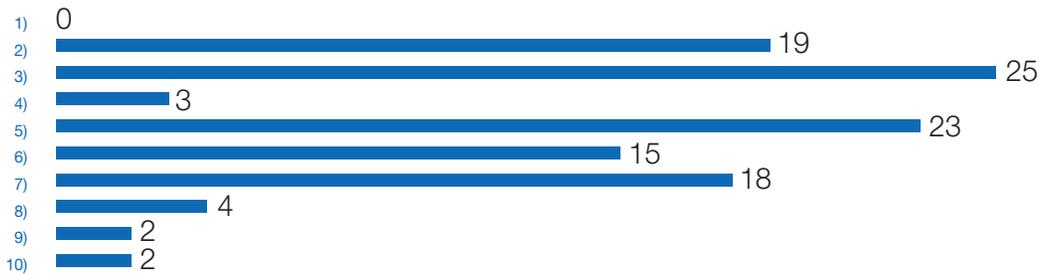
120



BILANZSTICHTAG 31.12.2021

ANZAHL

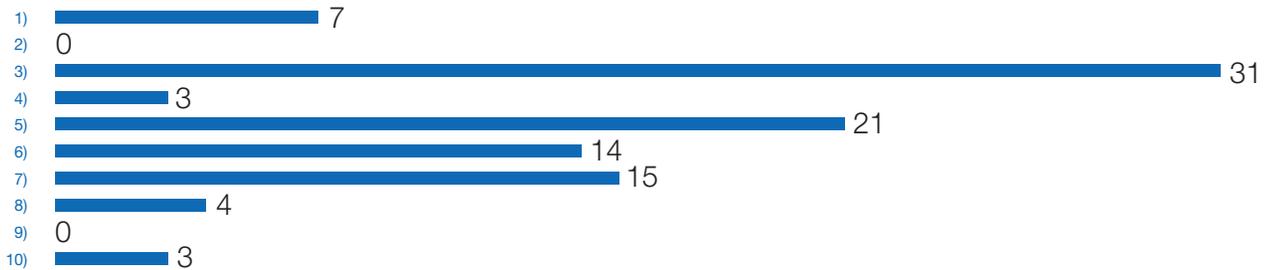
111



BILANZSTICHTAG 31.12.2020

ANZAHL

98



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

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

⁸ In Karenz befindliche Personen (6) sind in der Zahl der Angestellten per 31. Dezember 2022 wie auch in den Vorjahren nicht enthalten.

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

KOPFZAHL	2022	2021
Neuaufnahmen	22	18
Abgänge	-11	-5

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

	UNTER 30 JAHRE	30-49 JAHRE	AB 50 JAHRE	FRAUEN-ANTEIL	DURCHSCHNITTS-ALTER
31.12.2022	18,3 %	62,5 %	19,2 %	43,3 %	39,3 Jahre
31.12.2021	17,1 %	64,9 %	18,0 %	42,3 %	39,7 Jahre

MA NACH ABSOLVIERTEN AUSBILDUNGEN PER 31. DEZEMBER 2022

	GESAMT		DAVON FRAUEN		DAVON MÄNNER	
	ABSOLUT	IN %	ABSOLUT	IN %	ABSOLUT	IN %
MA gesamt	120	100 %	52	43 %	68	57 %
MA mit Universitätsabschluss	77	64 %	30	39 %	47	61 %
MA mit Fachhochschulabschluss	8	7 %	2	25 %	6	75 %
MA mit Matura (HAK, HTL, AHS)	27	23 %	18	67 %	9	33 %
übrige MA	8	7 %	2	25 %	6	75 %

SOZIALLEISTUNGEN

Die SCHIG mbH bietet den bei ihr tätigen Personen folgende freiwillige Sozialleistungen an:

- **Einzahlung in eine Betriebspensionskasse (3 % der Bemessungsgrundlage, basierend auf dem Bruttomonatsbezug pro Person);**
- **Einzahlung in eine Lebensversicherung (Er- und Ablebensversicherung oder weitere Pensionsvorsorge, monatlich EUR 25,00 pro Person);**
- **Verpflegungsgutscheine jeweils im Rahmen der steuerlichen Grenzen gemäß § 3 Abs. 1 Z 17 EStG (EUR 7,00 bzw. EUR 1,10 pro Arbeitstag pro Person);**
- **Jobticket (VOR-Jahreskarte Kernzone Wien, EUR 365,00 pro Person);**
- **Unterstützung von Sport- und Kulturaktivitäten.**

Bericht über die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens und Risikobericht

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DES UNTERNEHMENS

Eine der wesentlichen Zielsetzungen des Bundes und der Länder bei der Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets war die Harmonisierung des dualen Bestellsystems. Seitdem fungiert die SCHIG mbH als zentrale Beauftragungs- und Abwicklungsstelle aller von Bund und Ländern zu finanzierenden gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen. Dadurch soll eine effiziente und kompetente Beauftragung und Abwicklung von gemeinwirtschaftlich beauftragten Schienenpersonenverkehrsleistungen nach für ganz Österreich einheitlichen Leistungs- und Qualitätsstandards gewährleistet werden. Demnach wurde bzw. wird die SCHIG mbH vom Bund beauftragt, für das jeweilige Bundesland ein zuvor von Bund und Bundesland gemeinsam festgelegtes Gesamtangebot bei dazu geeigneten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu bestellen und in weiterer Folge die Vertragsabwicklung durchzuführen. Im Jahr 2016 wurde damit begonnen, die dafür notwendigen Umsetzungsmaßnahmen zu definieren. Mittlerweile bestehen für alle Bundesländer (Vorarlberg, Steiermark, Kärnten, Tirol, Salzburg und Oberösterreich) sowie für die Ostregion und den Fernverkehr unterschriebene und in Kraft getretene Verkehrsdienserverträge mit der ÖBB-PV AG. Darüber hinaus gibt es Verkehrsdienserverträge zwischen der SCHIG mbH und den Privatbahnen Graz-Köflacher Bahn, Montafonerbahn, Raaberbahn und Zillertalbahnhof. Diese Verträge – ausgenommen Fernverkehr – decken jeweils das mit dem jeweiligen Land abgestimmte Gesamtangebot ab. Aufgrund von wesentlichen Änderungen der Vergabeprämissen (tatsächlich einsetzbarer Fuhrpark aufgrund von geänderten Infrastrukturausbau sowie Anpassungen in der Leistungsentwicklung) innerhalb einiger Regionen ist eine entsprechende Reaktion der Auftraggeberseite geplant. Für die Verkehrsdienserverträge Steiermark, Oberösterreich und Teile der Ostregion wird eine vorzeitige Vertragsauflösung der bestehenden Verträge sowie erneute Direktvergabe an die ÖBB-PV AG angestrebt. Für die Aufträge in den Regionen Salzburg, Tirol und Vorarlberg ist eine Änderung der bestehenden Verkehrsdienserverträge zur Leistungsausweitung in Vorbereitung. Weiters soll für die Weststeiermark ein neuer Vertrag mit der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH für den elektrischen Betrieb auf den Strecken Graz – Wies-Eibiswald und Graz – Köflach abgeschlossen werden. Entsprechende Vorinformationen wurden durch das BMK bereits veröffentlicht. Die genannten Verkehrsdienserverträge sollen bis Dezember 2023 abgeschlossen werden. Darüber hinaus hat die SCHIG mbH bereits mit den ersten Überlegungen und Vorbereitungen für die Ausgestaltung der Folgevergaben ab 2028 begonnen. Die interne Expertise und die langjährige Erfahrung in der Abwicklung der Verkehrsdienserverträge soll verstärkt dafür genutzt werden, die künftigen Verträge derart zu gestalten, dass die Vertragsabwicklung vereinfacht wird.

Der Benannten Stelle ist es im GJ 2022 gelungen, das geplante Umsatzziel von TEUR 320 (Vj. TEUR 300) zu überschreiten.

Die (bei der Europäischen Kommission notifizierte) Förderrichtlinie „Innovationsförderung Kombiniertes Verkehr (IKV)“ wurde bis 2025 verlängert (Verlängerungsnotifizierung), die Förderbudgets des Programmes aufgestockt. Das Förderprogramm „Logistikförderung“ wird weiterhin von der Wirtschaft gut in Anspruch genommen. Das Programm läuft bis Ende 2023, die Vorbereitungen zur Verlängerungsnotifizierung wurden im Jahr 2022 gestartet. Das Förderprogramm „Rechtsabbiègeassistentensysteme“ läuft bis Ende 2024. Das Förderprogramm „Urbane Elektromobilität“ lief mit Jahresende 2021 aus, Abschlussarbeiten waren im 1. Halbjahr 2022 durchzuführen. Die Unterstützungsaktivitäten der SCHIG mbH im Bereich „Digitalisierung“ (IVS Aktionsplan) werden bis 2024 fortgesetzt. Das 2022 gestartete Förderprogramm „EBIN“ (Emissionsfreie Busse und Infrastrukturen) wird in Kooperation mit der Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) abgewickelt, wird bis 2026 laufen und ist mit Mitteln aus der Recovery and Resilience Facility der Europäischen Union dotiert. Die Aufgabenstellungen der SCHIG mbH im Rahmen des Programmes fokussieren auf die (verkehrliche) Beratung von Antragstellern, der formale Teil der Programmabwicklung (Vertrags- und Finanzmanagement) liegt bei der FFG.

Das neue Förderungsprogramm „SGV-Plus“ umspannt die Schienengüterverkehrsförderung (SGV-Förderung) sowie die Wegeentgeltförderung im Zeitraum von 2023 bis 2027. Mit der SGV-Förderung werden Eisenbahnverkehrsunternehmen darin unterstützt, Gütertransporte auf der Schiene durchzuführen, die ohne die Unterstützung zu einem guten Teil auf der Straße mittels LKW abgewickelt werden müssten. Mithilfe der SGV-Förderungen werden jährlich bei einer geförderten Transportleistung von 14,8 Mrd. Nettotonnenkilometern umgerechnet 3,5 Mio. LKW-Fahrten vermieden. Folgende Produktionsformen werden dabei gefördert:

- **Einzelwagenverkehr**
- **Unbegleiteter kombinierter Verkehr**
- **Rollende Landstraße**

Im Rahmen der Wegeentgeltförderung werden jene in Österreich erbrachten Schienengüterverkehrsleistungen im Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ gefördert, für welche die Eisenbahnverkehrsunternehmen Wegeentgelt an die ÖBB-Infrastruktur AG entrichten. Dabei beträgt die Wegeentgeltförderung 50 % des entrichteten Wegeentgelts. Das Förderungsprogramm „SGV-Plus“ zielt darauf ab, den bereits hohen Modal Split in Österreich zugunsten der Schiene weiterhin aufrecht zu erhalten. Auch zukünftig soll der hohe Schienenanteil im gesamten Verkehrsaufkommen sichergestellt werden bzw. eine konstante Verlagerung zum Schienengüterverkehr angestrebt werden.

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

RISIKOBERICHT

Zum Zwecke des kontrollierten und bewussten Umgangs mit Risiken wurde in der SCHIG mbH ein unternehmensweites integriertes Risikomanagementsystem 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 im Rahmen des Strategieprozesses ist jedenfalls essenziell. Das Risikomanagement stellt somit ein zentrales Instrumentarium dar, um das Management der SCHIG mbH bei der Erreichung der Unternehmensziele zu unterstützen, weshalb es auch laufend überprüft und optimiert wird.

RISIKEN IM ZUSAMMENHANG MIT FINANZINSTRUMENTEN

Originäre Finanzinstrumente

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

Derivative Finanzinstrumente

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

Am 25. Jänner 2005 hat die SCHIG mbH zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos für eine Finanzierung der Rail Test & Research GmbH über ein Volumen von EUR 20,0 Mio. einen Zinsswap-Vertrag als Fixzinsszahler mit der Republik Österreich, vertreten durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur, abgeschlossen (Laufzeit bis Ende 2029). Die Zeitwertermittlung zum 31. Dezember 2022 erfolgte im Rahmen einer finanzmathematischen „Mark to Market“-Bewertung unter Zugrundelegung der Marktverhältnisse zum Bilanzstichtag und ergab einen negativen beizulegenden Zeitwert iHv rd. EUR 1,2 Mio (Vj. EUR 6,4 Mio.). Die Drohverlustrückstellung wurde entsprechend auf diesen Wert angepasst (Anwendung der AFRAC-Stellungnahme „Die unternehmensrechtliche Bilanzierung von Derivaten und Sicherungsinstrumenten“ idgF). Durch den Wechsel von einem variablen zu einem Fixzinssatz wurde das Ziel verfolgt, den zugrunde liegenden langfristigen Kredit abzusichern bzw. zukünftige Zinszahlungen genauer kalkulierbar zu machen. Damit wird auch der zukünftige Liquiditätsbedarf genauer plan- und berechenbar. Gemäß Expertenmeinung sollten sich die Ergebnisse von Zinsswaps über die gesamte Kreditlaufzeit grundsätzlich neutralisieren.

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

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

Die SCHIG mbH hat im Geschäftsjahr 2022 weiter am Ausbau eines risikoorientierten Kontrollumfelds gearbeitet und wird dies auch im Geschäftsjahr 2023 fortsetzen. Oberste Priorität nimmt bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens ein. Im Rahmen des implementierten Risikomanagementsystems werden die finanzwirtschaftlichen Risiken laufend betrachtet sowie durch geeignete Maßnahmen begrenzt. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle und transparente Steuerung der quantifizierbaren Risikopositionen innerhalb eines konkret zu vereinbarenden Handlungsrahmens. Dazu hat sich die SCHIG mbH entsprechende Richtlinien gegeben. Nachstehend werden die gängigsten Finanzrisiken näher erörtert.

Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel im Bereich Finanzen der SCHIG mbH ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums. Liquiditätsrisiko bedeutet jede Einschränkung der Verschuldungs- bzw. Kapitalaufnahme-fähigkeit, 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 Marktzensänderungen können das Finanzergebnis der SCHIG mbH aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, mögliche Marktzenschwankungen über ein abzustimmendes Niveau hinaus, z. B. durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente, einzuschränken, um deren Einfluss auf die Ergebnisentwicklung möglichst gering zu halten.

Währungsrisiko

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

Kontrahentenrisiko

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

INTERNES KONTROLLSYSTEM

Allgemeine Informationen

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

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

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

Dieses System basiert somit auf den Maßstäben des international bewährten Rahmenkonzepts für interne Kontrollsysteme (COSO – Internal Control and Enterprise Risk Management Frameworks des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) und bietet dem Management ein umfassendes Analyse- und Steuerungsinstrument. Unterstützt wird das IKS von einem Qualitätsmanagementsystem, wofür die SCHIG mbH bereits im Jahr 2008 erstmals die Zertifizierung nach ISO 9001:2008 erhielt, die Rezertifizierung im Jahr 2017 erfolgte dann nach der ISO 9001:2015. Das bislang letzte erfolgreich abgeschlossene Rezertifizierungsaudit fand im Jahr 2020 statt, das nächste wird planmäßig 2023 durchgeführt.

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

- Die wesentlichen/kritischen Geschäftsabläufe (Prozesse) sind sachlich und formal richtig, vollständig und für Dritte nachvollziehbar dokumentiert.
- Die Aufbauorganisation ist in geeignetem Ausmaß nachvollziehbar dokumentiert (Organigramm, Arbeitsplatzbeschreibung, Funktionsbeschreibung etc.) und wird regelmäßig angepasst.
- Die für die jeweilige Geschäftstätigkeit anzuwendenden Regelwerke und internen Vorgaben sind umfassend bekannt und verfügbar (über das Qualitätsmanagement-Tool der SCHIG mbH – ADONIS – tagesaktuell abrufbar).

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

Berichterstattung zum rechnungslegungsbezogenen Internen Kontrollsystem

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

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

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

Außerdem sollen die Mitarbeiter:innen des Rechnungswesens laufend 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 2022 grundsätzlich auf EDV-Anlagen unter Verwendung der Software RZL. Die Bilanzierung wurde im Geschäftsjahr 2022 von der Kanzlei Schachner & Partner Wirtschaftsprüfung und Steuerberatung GmbH & Co KG durchgeführt. Der Jahresabschluss und Lagebericht wurden im Berichtsjahr von der CONSULTATIO Wirtschaftsprüfung GmbH & Co KG geprüft.

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

BERICHT ÜBER DIE FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

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

In Fortsetzung von zwei bereits abgeschlossenen Projekten unterstützt die EU-Kommission Anstrengungen Österreichs entlang der Güter- und Personenverkehrskorridore, die das Rückgrat des europäischen Schienennetzes (TEN) bilden. Zwischen 2021 und 2024 werden Aktivitäten unterstützt, die neben Güter- und Personenverkehr entlang dieser Achsen auch den automatisierten Datenaustausch im Informationssystem „TENtec“ der EUK zur Koordination und Entwicklung des TEN-T (Trans-European Transport Network) fördern sollen. Das dazugehörige Grant Agreement wurde mit Beginn 2023 unterzeichnet. Die SCHIG mbH wickelt das Projekt organisatorisch und formal ab, die Workforce und Expertise wird von Mitarbeiter:innen geleistet, die sowohl in SCHIG mbH als auch BMK tätig sind.

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 27. April 2023

Die Geschäftsführung



Dr. Stefan Weiss, MBA

Rechtliche und steuerliche Verhältnisse

RECHTLICHE VERHÄLTNISSE

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

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

Der Gegenstand des Unternehmens ist insbesondere

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

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

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

Als Geschäftsführer ist Herr Dr. Stefan Weiss, MBA bestellt.

Das Wirtschaftsjahr endet jeweils am 31.12. eines Jahres.

STEUERLICHE VERHÄLTNISSE

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

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

Mit Bescheid vom 6. Oktober 2022 wurde die Umsatzsteuer 2021 erklärungsgemäß veranlagt.

Kapitalflussrechnung 2022

KAPITALFLUSSRECHNUNG

	2022 EUR	2021 EUR
Ergebnis vor Steuern	22.927	19.875
-/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang vom Anlagevermögen	-99	-2.586
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	247.526	482.800
Zunahme/Abnahme von langfristigen Rückstellungen	-5.142.206	-1.810.415
Cashflow aus dem ordentlichen Ergebnis	-4.871.852	-1.310.326
Zunahme/Abnahme von kurzfristigen Rückstellungen	68.859.964	-12.931.195
Zunahme/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-55.550.557	23.943.635
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	-49.149.420	-10.904.749
Nettogeldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	-40.711.866	-1.202.635
Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	99	25.844
Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang und sonstigen Finanzinvestitionen	187.500	187.500
Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	-205.143	-379.794
Nettogeldfluss aus der Investitionstätigkeit	-17.544	-166.450
Auszahlungen für Tilgung von (Finanz-)Krediten	-187.500	-187.530
Nettogeldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-187.500	-187.530
Nettogeldfluss gesamt	-40.916.910	-1.556.616
Liquide Mittel zu Jahresbeginn	554.727.119	556.283.735
Liquide Mittel am Jahresende	513.810.210	554.727.119

Bestätigungs- vermerk

Bericht zum
Jahresabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Jahresabschluss der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Wien, bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022, 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 2022 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft

unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Sonstiger Sachverhalt

Der Jahresabschluss für das am 31. Dezember 2021 endende Geschäftsjahr wurde von einem anderen Abschlussprüfer geprüft, der am 3. Mai 2022 einen uneinge-

schränkten Bestätigungsvermerk zu diesem Abschluss erteilt hat.

Verantwortlichkeiten des gesetzlichen Vertreters und des Aufsichtsrates für den Jahresabschluss

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

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

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

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses

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

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

Darüber hinaus gilt:

- **Wir beurteilen die Angemessenheit der vom gesetzlichen Vertreter angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der vom gesetzlichen Vertreter dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.**
 - **Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch den gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.**
 - **Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.**
- **Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.**
 - **Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.**

Wir 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 27. April 2023

CONSULTATIO Wirtschaftsprüfung GmbH & Co KG

Mag. Helmut KNITTELFELDER e.h.
Wirtschaftsprüfer

Berechnung der Kennzahlen

EIGENKAPITAL	Stammkapital + Kapitalrücklagen +/- Bilanzgewinn/-verlust
EIGENMITTELQUOTE NACH URG	Eigenkapital / Gesamtkapital
NETTOUMLAUFVERMÖGEN	Kurzfristiges Umlaufvermögen – Kurzfristiges Fremdkapital
EBIT	Ergebnis vor Steuern + Zinsen und ähnliche Aufwendungen gem. § 231 Abs. 2 Z 15 UGB
EBIT-MARGE (UMSATZRENTABILITÄT)	EBIT / Umsatzerlöse
FREE CASHFLOW	Cashflow aus dem Ergebnis + Cashflow aus der Investitionstätigkeit
FREMDKAPITALQUOTE	Fremdkapital / Gesamtkapital
GESAMTKAPITALRENTABILITÄT	EBIT / Gesamtkapital
EIGENKAPITALRENTABILITÄT	Ergebnis vor Steuern / Eigenkapital
INTENSITÄT DES AUFWANDS FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN	Aufwand für bezogene Leistungen / Gesamtaufwendungen
ANLAGENINTENSITÄT	Anlagevermögen / Gesamtvermögen (abzgl. Kostenbeiträge Dritter)
ANLAGENDECKUNGSGRAD I	Eigenkapital / Anlagevermögen (abzgl. Kostenbeiträge Dritter)
ANLAGENDECKUNGSGRAD II	Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital / Anlagevermögen (abzgl. Kostenbeiträge Dritter)

Glossar

ABS.	Absatz	IDGF	in der geltenden Fassung
ABZGL.	abzüglich	IHS	Institut für Höhere Studien
AFRAC	Austrian Financial Reporting and Auditing Committee	IHV	in Höhe von
AG	Aktiengesellschaft	IKS	Internes Kontrollsystem
AHS	Allgemeinbildende höhere Schule	IKV	Innovationsprogramm Kombiniertes Verkehr
AKÜ	Arbeitskräfteüberlassung	INKL.	Inklusive
ATF	Anschlussbahn- und Terminalförderung	ISO	International Organization for Standardization
BGBL	Bundesgesetzblatt	ISR	Intermodale Schnittstelle Radverkehr
BIP	Bruttoinlandsprodukt	IT	Informationstechnik
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie	IVS	Intelligente Verkehrssysteme
BZW.	beziehungsweise	KFS/BW	Fachgutachten des Fachsenats für Betriebswirtschaft der Kammer der Steuerberater und Wirtschaftsprüfer Kommanditgesellschaft
CEF	Connecting Europe Facility (Infrastrukturförderprogramm der EU)	LEG CIT	Abkürzung für lateinisch „legis citatae“ (Bedeutung: „des zitierten Gesetzes“)
CO	Compagnie	LT.	laut
COSO	Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission	MA	Mitarbeiter:innen
DR.	Doktor/-in	MBA	Master of Business Administration
EBIN	Emissionsfreie Busse und Infrastruktur (Förderprogramm zur Umstellung von Busflotten auf emissionsfreie Antriebe)	MIKRO-ÖV	Mikro-Öffentlicher-Verkehr (Förderprogramm für lokale und kleinregionale ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum)
EBIT	Earnings before Interest and Taxes (Ergebnis vor Zinsen und Steuern)	MIO.	Million(en)
EDV	Elektronische Datenverarbeitung	MRD.	Milliarde(n)
EG	Europäische Gemeinschaft	NR.	Nummer
ESTG	Einkommensteuergesetz in der geltenden Fassung	ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
EU	Europäische Union	ÖBB-PV AG	ÖBB-Personenverkehr AG
EUK	Europäische Kommission	OENB	Oesterreichische Nationalbank
EUR	Euro	ÖPNRV-G 1999	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	P. A.	per annum
F., FF.	folgende	PPP	Public Private Partnership
FFG	Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH	RD.	rund
FZ	Fahrzeugeinstellungsregister	RL	Richtlinie
GEM.	gemäß	ROLA	Rollende Landstraße
GJ	Geschäftsjahr	RTR	Rail Test & Research GmbH
GMBH, GESMBH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung		
GUV-RECHNUNG	Gewinn- und Verlustrechnung		
HAK	Handelsakademie		
HBF	Hauptbahnhof		
HR	Human Resources		
HTL	Höhere Technische Lehranstalt		

S.	Seite
SAMM	Projektvorhaben „Transformationsprozesse Systematik zur Standortbewertung für die Auswahl von Multimodalen Mobilitätsknoten – Nachhaltige Mobilität in der Praxis“
SARS-COV-2	Severe Acute Respiratory Syndrome Coronavirus Type 2
SCHIG	Schieneinfrastrukturfinanzierungsgesetz idgF
SCHIG MBH	Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SGV	Beihilfeprogramm „Gewährung von Beihilfen für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen“
SOLAS	Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (International Convention for the Safety of Life at Sea)
SPFV	Schienepersonenfernverkehr
SPNV	Schienepersonennahverkehr
TB	Technisches Büro
TEN	Trans-European Networks (Transeuropäische Netze): Schwerpunktprogramm der EU im Bereich Infrastrukturvernetzung
TEUR	Tausend Euro
U. A.	unter anderem
UGB	Unternehmensgesetzbuch in der geltenden Fassung
URG	Unternehmensreorganisationsgesetz in der geltenden Fassung
VDV	Verkehrsdienstevertrag für den gemeinwirtschaftlichen Schienepersonenverkehr
VJ.	Vorjahr
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
Z	Ziffer
Z. B.	zum Beispiel

Impressum

HERAUSGEBER:

SCHIG mbH
Schieneninfrastruktur-
Dienstleistungsgesellschaft mbH

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

REDAKTIONELLER INHALT:

SCHIG mbH

FOTOS:

SCHIG mbH / Christina Pichler
BMK / Cajetan Perwein, Zinner
Franz Pfluegl
BBT SE
Feelimage / Matern
Interfoto / IMH

KONZEPT & DESIGN:

Halle34 Og für
zeitgenössische
Kommunikation
www.halle34.com

*Gedruckt auf
VIVUS 100*

*Papierzertifikate:
100 % aus Altpapier.
Klimaneutrale Produktion
Umweltauszeichnungen:
FSC®, EU Ecolabel, Blauer Engel*



Geschäftsbericht
2022

SCHIG mbH