

Zukunftsweisend.

Alles
auf Schiene.

Geschäftsbericht
2023

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: SCHIENENPERSONENVERKEHR

2.01	Neu abgeschlossene Verkehrsdienstverträge	16
2.02	Neufuhrpark im gemeinwirtschaftlichen Verkehr	17
2.03	Verkehrsplanung: Neuerungen für den Fahrplan 2023/24	18
2.04	Angebotsplanung fürs Zielnetz 2040	20

KAPITEL DREI: INFRASTRUKTURKONTROLLE & NOTIFIED BODY

3.01	Infrastrukturkontrolle für die Eisenbahn	25
3.02	Aus der Praxis: Befahrung der zukünftigen Trasse der Flughafenspange	26
3.03	Notified Body: Kompetent und kundenorientiert	30
3.04	Rückblick auf die Seilbahnjahr 2023	31

KAPITEL VIER: NEUES AUS DEN ABTEILUNGEN

4.01	Neue Förderschienen SGV-Plus	34
4.02	Gezielt verlagert mit dem Verlagerungskoach	35
4.03	Vernetztes Denken in der Mobilität	36
4.04	IT EU Projekte	37

KAPITEL FÜNF: INSIDE SCHIG MBH

5.01	Nachhaltige Beschaffung	40
5.02	Compliance Management: Meldestelle für Hinweise	41
5.03	SHE'GFrauennetzwerk	42
5.04	ESG-Kriterien & Risiken: Nachhaltigkeit	43
5.05	Karrieremessen: Zügig Richtung Zukunft	44
5.06	Rückblick auf die Fachveranstaltungen	45

KAPITEL SECHS: JAHRESABSCHLUSS

6.01	Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung 2023	48
6.02	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	52
6.03	Erläuterungen zur Bilanz und Anlagenspiegel	54
6.04	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	60
6.05	Sonstige Angaben	65
6.06	Lagebericht	68
6.07	Rechtliche und steuerliche Verhältnisse	83
6.08	Kapitalflussrechnung 2023	84
6.09	Bestätigungsvermerk	85
6.10	Berechnung der Kennzahlen	89
GLOSSAR		90
IMPRESSUM		92

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 Eisenbahn ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Österreich und gleichzeitig wichtigstes Verkehrsmittel, wenn es um Nachhaltigkeit und Klimaschutz geht. Deshalb investiert der Bund in den kommenden sechs Jahren über 21 Milliarden Euro in ein modernes und leistungsfähiges Eisenbahnnetz in Österreich. Zusätzlich wird für die Bevölkerung ein umfassendes Mobilitätsangebot mit der Bahn durch die gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellung in den Verkehrsdienstverträgen sichergestellt. Rund 1,5 Milliarden Euro stellen das Klimaschutzministerium (BMK) und die Verkehrsorganisationen der Länder dafür jährlich zur Verfügung, um das Bahnfahren für die Menschen in Österreich leistbar zu halten.

Seit vielen Jahren steht die SCHIG mbH dem Klimaschutzministerium (BMK) zuverlässig zur Seite und unterstützt dieses mit ihren Leistungen: Ende des Jahres 2023 wurden beispielsweise neue Verkehrsdienstverträge für die Ostregion, Oberösterreich und die Steiermark von der SCHIG mbH im Auftrag des BMK abgeschlossen. Mit ihrer Expertise in der Fahrplanplanung und der wirtschaftlichen Vertragsgestaltung unterstützen die Expert:innen der SCHIG mbH das BMK tagtäglich, wodurch das Angebot für die Fahrgäste kontinuierlich verbessert und ausgeweitet wird und ein sparsamer und effizienter Mitteleinsatz sichergestellt wird.

Ihre Tätigkeiten in der Infrastrukturkontrolle hat die SCHIG mbH ausgeweitet, denn zusätzlich zu den umfangreichen Prüfungen der Bauprojekte der ÖBB-Infrastruktur AG, prüft und begleitet sie seit über einem Jahr erfolgreich die österreichischen Privatbahnen. Auch im Förderbereich gibt es eine erfreuliche Entwicklung mit der Förderschiene SGV-Plus, welche die bereits bewährte Schienengüterverkehrsförderung um die Wegeentgeltförderung erweitert. Mit dieser wichtigen Förderung im Schienengüterbereich können mehr Güter auf die Schiene und klimafreundlich ans Ziel gebracht werden. Ganz besonders freue ich mich über eine wichtige Maßnahme aus dem Masterplan Güterverkehr 2030, die die SCHIG mbH im Auftrag des Klimaschutzministeriums (BMK) umgesetzt hat: Mit dem Verlagerungscoach werden seit November letzten Jahres österreichweit Unternehmen und Gemeinden niederschwellig beraten, die in Sachen Verlagerung ihrer Güter von der Straße auf die Schiene aktiv werden wollen.

Ich bedanke mich sehr herzlich auf diesem Wege bei der SCHIG mbH und allen Mitarbeiter:innen für ihren Einsatz und die Leistungen, die das System Eisenbahn stetig verbessern und somit zu einem nachhaltigen, klimafreundlichen Verkehrssystem beitragen.

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 2023 die Tätigkeit der Gesellschaft überwacht und an ihrer Weiterentwicklung mitgewirkt.

Im Jahr 2023 wurde entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen in jedem Quartal mindestens eine Sitzung des Aufsichtsrates abgehalten. Insgesamt fanden im Jahr 2023 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 dem Geschäftsverlauf, Auftragsvergaben, Compliance Management sowie Risiko- und Chancenmanagement in der SCHIG mbH, wurden in den Sitzungen unter anderem das Gender- und Diversity Management sowie das Fördermanagement in der SCHIG, die Abwicklung der Verkehrsdiensteverträge (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 2023 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 2023 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



Liebe Leserin,
lieber Leser,

dass das Eisenbahnwesen ein komplexes System ist, ist nichts Neues. Und auch, dass für das durchaus ambitionierte Ziel, den Verkehr auf die Schiene als energieeffizienteren und damit umweltfreundlichen Verkehrsträger zu verlagern nicht nur eine gut ausgebaute Infrastruktur, sondern auch ein dementsprechend attraktives Angebot im Absatz, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr, notwendig ist. Überraschen wird Sie womöglich, welch zentrale Rolle hier die SCHIG mbH einnimmt, und darüber soll der vorliegende Geschäftsbericht einmal mehr Einblick geben.

Lesen Sie etwa über die Neuigkeiten im Schienenpersonenverkehr und die Hintergründe der im Dezember geschlossenen Verkehrsdienstverträge in der Ostregion, der Steiermark sowie in Oberösterreich. Österreichweit beauftragt die SCHIG mbH als Aufgabenträgerin damit ca. 88% aller Zugkilometer im Schienenpersonenverkehr. Warum tun wir das? Nun, weil sich durch die Fahrkartenverkäufe lediglich ca. ein Drittel der Kosten aller Zugfahrten decken lassen, werden diese „gemeinwirtschaftlich“ bestellt. Nachdem hier der Markt nicht funktioniert, überweisen der Bund und die Länder erhebliche finanzielle Mittel an die SCHIG mbH, die damit über 100 Millionen Zugkilometer im Ausmaß von mehr als 1,5 Milliarden Euro bei der ÖBB-Personenverkehr AG sowie einigen Privatbahnen bestellt und deren Qualität überwacht. Damit zählt die SCHIG mbH zu den größten öffentlichen Auftraggeber:innen in Österreich – und das bedarf neben großem Fachwissen auch großer Sorgfalt, inwieweit das Steuergeld bestmöglich eingesetzt wird. Dies bedeutet auch, dass die von der SCHIG mbH mitgestalteten und beauftragten Fahrpläne den tatsächlichen Bedürfnissen der Fahrgäste entsprechen.

Genau dieses Fahrplanwissen ist es, was die SCHIG mbH in die langfristige, strategische Infrastrukturplanung einfließen hat lassen. Auf Seite 20 erfahren Sie mehr

über die Mitarbeit der SCHIG mbH am Zielnetze 2040 – nicht nur von der Fahrplanplanungsseite, sondern auch was unsere Expertise im Infrastrukturbereich angeht.

Auch beim Eisenbahninfrastrukturausbau achtet die SCHIG mbH mit ihren Mittelverwendungskontrollen, vorwiegend bei Projekten der ÖBB-Infrastruktur AG, aber seit 2021 auch bei jenen der Privatbahnen, dass das Steuergeld wirtschaftlich eingesetzt wird. Dazu darf ich Sie einladen, anhand des Projektes Flughafenspange auf Seite 26 einen Blick in die Praxis zu werfen.

Abgerundet wird der Einblick in die Tätigkeiten der SCHIG mbH mit den Beiträgen über unseren dritten Kernbereich: die Förderabwicklung. Unsere bewährte Schienengüterverkehrsförderung wurde 2023 durch die Wegeentgeltförderung erweitert, wodurch der Cargobereich wesentlich unterstützt wurde. Um die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene darüber hinaus weiter voranzutreiben, hat im November 2023 unser Verlagerungscoach die Tätigkeit aufgenommen, der Unternehmen unterstützt und berät, wenn es um den Umstieg von der Straße auf die Schiene geht.

Schließlich darf ich Sie einladen, sich ebenfalls in die Weiterentwicklung unserer Datenstrategie zu informieren. Nur durch das vernetzte Denken mit Unterstützung der zahlreichen Daten, die wir in der SCHIG mbH bearbeiten, ist es möglich, die eingangs erwähnte Komplexität des Eisenbahnwesens sinnvoll zu meistern. Dass das in der SCHIG mbH gelingt, verdanken wir der Expertise und der Leidenschaft unserer Mitarbeiter:innen. Darüber hinaus bedanke ich mich für die gute Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat und unserer Eigentümerin, dem Klimaschutzministerium (BMK).

Jetzt aber wünsche ich Ihnen viele interessante Einblicke und viel Vergnügen beim Lesen!

Stefan Weiss

SCHIG mbH in Zahlen

FINANZEN IN EURO

Bilanzsumme

896,8 Mio.

Anlagevermögen

5,0 Mio.

Eigenkapital

13,2 Mio.

Verbindlichkeiten kurzfristig

157,0 Mio.

Verbindlichkeiten langfristig

1,0 Mio.

Umsatzerlöse

14,5 Mio.

UNTERNEHMEN

Mitarbeiter:innen zum 31.12.2023

135

OPERATIVE TÄTIGKEITEN IN EURO

Bestellte und abgewickelte
Zugkilometer

106 Mio.

mit einem Gesamtabgeltungs-
volumen von

1,5 Mrd.

Durchgeführte Qualitätsprüfungen
in bestellten Zügen

4.249

Durchgeführte Mittelverwendungs-
kontrollen

3,2 Mrd.

Anzahl der Bau- und Betriebsbe-
willigungen für Seilbahnen

22

Vergebene Förderungen
insgesamt

198,3 Mio.

Abgewickelte Schienengüter-
verkehrsförderungen mit einem
Gesamtwert von

125,8 Mio.

Vergebene Wegentgeltförderung
mit einem Gesamtwert von

52,1 Mio.

Gesamtvolumen für Anschluss-
bahn- und Terminal-Förderung

13 Mio.

Vergebene
Mobilitätsförderungen

7,4 Mio.

Bearbeitete Anträge im
Einstellungsregister

293



Kapitel zwei

Von / bis

2.01–2.04

Schienenpersonen- verkehr



Neu abgeschlossene Verkehrsdiensteverträge

Aufgrund von Änderungen an relevanten Rahmenbedingungen wurden gegen Ende des Jahres 2022 Neuvergaben an die ÖBB-Personenverkehr AG für die Verkehrsdienste in Oberösterreich, der Steiermark und Teilen der Ostregion angekündigt. Betroffen war ebenfalls die Neuvergabe an die Graz-Köflacher Bahn (GKB). Nach mehreren Verhandlungsrunden konnten diese im Dezember 2023 auch erfolgreich abgeschlossen werden. Die veränderten Rahmenbedingungen entstanden durch Änderungen am Infrastrukturausbauplan und den teilweise damit zusammenhängenden geänderten Fuhrparkanforderungen. Die Verkehrsdiensteverträge (VDV) traten mit Dezember 2023 in Kraft und haben eine Laufzeit bis Dezember 2033.

Die Erneuerung des **VDV Steiermark**, der im Dezember 2018 abgeschlossen wurde, wurde aus mehreren Gründen notwendig. Die Elektrifizierung der Steirischen Ostbahn wird früher abgeschlossen sein als bei Vertragsunterzeichnung bekannt war. Um die elektrisch befahrbare Infrastruktur durch die neuen Möglichkeiten der Elektrifizierung adäquat nutzen zu können, sind Anpassungen und vor allem Ausweitungen in der Leistungsbestellung notwendig, welche die vertraglichen Möglichkeiten im ursprünglichen VDV Steiermark aus 2018 übersteigen würden. Zudem sind im Zusammenspiel mit dem Fuhrpark im Rest von Österreich Anpassungen notwendig. Ab 2027 sollen in der Steiermark vorrangig Doppelstockgarnituren eingesetzt werden. Im Jahr 2024 werden im VDV Steiermark 7,4 Mio. Zugkilometer bestellt.

Der bislang bestehende **VDV Oberösterreich** wurde im Dezember 2019 abgeschlossen. Seit damals hat sich der Zeitplan für den Ausbau der Infrastruktur zwischen Linz und Wels (von zwei- auf viergleisig) verändert und es wird mit einer früheren Fertigstellung gerechnet. Zudem schreitet die Elektrifizierung auf der Innkreis- und auf der Donauuferbahn rascher voran als prognostiziert. Der VDV Oberösterreich aus dem Jahr 2019 wurde jedoch unter der Prämisse abgeschlossen und gestaltet, dass diese Infrastrukturprojekte erst eine gewisse Zeit nach Vertragsende abgeschlossen sein werden. Der im Dezember 2023 geschlossene VDV Oberösterreich hat einen Leistungsumfang im Jahr 2024 von 12,6 Mio. Zugkilometer.

Der **VDV Ostregion 2024**, der im Dezember 2020 für neun Jahre abgeschlossen wurde, wurde mit Dezember 2023 teilkündigt und auf den von der Kündigung betroffenen Strecken für zehn Jahre neu beauftragt. Grund hierfür ist, dass der geplante ETCS (European Train Control System) Ausbau auf der Wiener S-Bahn-Stammstrecke schon früher als geplant abgeschlossen sein wird. Dies hat immense Auswirkungen auf den Fuhrparkbedarf und die Prämissen für die Verkehrsplanung in diesem Abschnitt. Zudem werden Elektrifizierungen (z.B. auf der Marchegger Ostbahn) früher als zu Vertragsunterzeichnung bekannt abgeschlossen sein. Da die Leistungen größtenteils scharf trennbar sind, wurde eine Teilkündigung der mit der S-Bahn-Stammstrecke verbundenen Leistungen vorgenommen. Der VDV Ostregion 2024+ umfasst 33,1 Mio. Zugkilometer (von insgesamt 46,3 Mio. in der Ostregion).



Unterzeichnung der Verkehrsdiensteverträge im Dezember 2023

Neufuhrpark im gemeinwirtschaftlichen Verkehr

Der aktuelle Bestandsfuhrpark, welcher sich auf alle acht Verkehrsdienstverträge (VDV) aufteilt, besteht grundsätzlich aus Elektrotriebwagen (ETW) und Verbrennungstriebwagen (VTW) sowie diversen Wendezügen (Einzelwagen, an denen sich an beiden Enden ein Triebwagen bzw. eine Lokomotive befindet, um ohne Wendefahrt in beiden Richtungen verkehren zu können). Zu den wichtigsten Vertretern von auf gemeinwirtschaftlichen Leistungen eingesetzten ETW zählen die Baureihen „Talent 1“, „Desiro Mainline“ sowie „4020“. Die bedeutendsten Dieselantriebsvertreter sind hingegen „Desiro Classic“ und „5047“. Bei den Wendezügen sind „Railjetgarnituren“, „Doppelstockgarnituren“, „CRD-Garnituren“ sowie „RIC-Reisezugwagengarnituren“ die klassischen Vertreter. Je nach Streckengegebenheit sind nur gewisse Baureihen einsetzbar. Wichtige Parameter sind dabei zulässige Höchstgeschwindigkeit, Beschleunigung, Gewicht, Länge, Achslast, Antriebskraft und Fahrgastkapazität. Nach diesen Kriterien sind die Fahrzeuge der ÖBB-Personenverkehr AG auf das österreichweite Netz aufgeteilt. Aufgrund des bereits hohen Durchschnittsalters des Bestandsfuhrparks von ca. 20 Jahren sind hier bereits wesentliche Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten seitens ÖBB-Personenverkehr AG notwendig. Sobald diese Arbeiten einen wesentlichen Effekt auf die Fahrzeugtechnik bzw. -einsetzbarkeit haben, ist die SCHIG mbH in den Prozess der Abwicklung dieser Maßnahmen eingebunden.

Das Netz der ÖBB wird zusätzlich von Privatbahnen ergänzt. Bei allen Privatbahnen kommt ebenfalls unterschiedlichstes Fuhrparkmaterial in Form von ETW, VTW und Wendezügen zum Einsatz. Die Spurenbreite, auch Schienenbreite genannt, ist nicht immer wie am ÖBB-Netz 1435mm (Normalspur) breit, sondern vereinzelt nur 760mm (Schmalspur).

Um den wachsenden Verkehrsbedarf auch in Zukunft decken zu können, bedarf es neben den Bestandsfahrzeugen auch Neubeschaffungen. Im Jahr 2024 kommt es zur Auslieferung von neuen Railjetgarnituren, die den gemeinwirtschaftlichen Fernverkehr in Österreich stabilisieren sollen. Des Weiteren sollen neue ETW Doppelstockgarnituren der Type KISS der Firma Stadler Rail ins Ostregionsnetz im Nahverkehr einfließen. Darüber hinaus wurde ein Milliarden-Rahmenvertrag mit Siemens von zusätzlichen ETW erst kürzlich geschlossen. Daraus sollen von der Type Mireo dutzende Fahrzeuge sowohl für den Fernverkehr als auch für den Nahverkehr gebaut werden. Der Einsatz ist derzeit für den Interregio-Verkehr sowie den Regionalverkehr in Oberösterreich, Salzburg und der Ostregion vorgesehen.

Ebenfalls unterstützend werden zunächst für den Fernverkehr und anschließend für den Nahverkehr einige neue Fahrzeuge der Baureihe Desiro Mainline zum Einsatz kommen. Bezogen auf Nachhaltigkeit und Reduktion der dieselangetriebenen Fahrzeuge läuft derzeit auch eine Bestellung von Akkuzügen für den Einsatz auf der Kampalbahnen. Um jedoch Dieselstrecken weiterhin betreiben zu können, laufen Bestrebungen, dieselangetriebenen Mietfahrzeuge weiter am Netz zu halten bzw. zusätzlich erforderliche Stück zu erwerben. Eine Beschaffung in Form von einer Anmietung von Fahrzeugen wird es künftig auch im Tiroler Nahverkehr geben. In Kooperation mit Südtirol soll es zu Einlieferung von einzelnen Fahrzeugen der Type Coradia Stream der Firma Alstom kommen.

All jene aufgelisteten Neubeschaffungsprojekte werden von der SCHIG mbH von Ausschreibungsbeginn bis Fahrzeugabnahme begleitet sowie in Absprache mit dem EVU mitentschieden. Darüber hinaus werden gemeinsam Innenlayouts sowie Fahrzeugdesigns festgelegt. Die SCHIG mbH ist somit maßgeblich daran beteiligt, nicht nur den Bestandsfuhrpark fit für die Zukunft zu machen, sondern auch mittels Neufahrzeugen den bestmöglichen Reisekomfort für Kundinnen und Kunden auch künftig zu gewährleisten.

Verkehrsplanung: Neuerungen für den Fahrplan 2023/24

Das Bewusstsein für nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität nimmt stetig zu und erfordert attraktive öffentliche Alternativen sowie optimierte Anpassungen des Angebots, die sich an den Bedürfnissen der Fahrgäste orientieren. Die Expert:innen des Teams Verkehrsplanung der SCHIG mbH stehen dafür in engem Austausch und Abstimmung mit den Ländern, Verkehrsverbänden und Eisenbahnverkehrsunternehmen zur kontinuierlichen Attraktivierung des bestellten Angebots auf der Schiene.

Motto und Leitbild für das Fahrplanjahr 2023/24 ist im Fernverkehr ganz klar der weitere Ausbau der Verbindung zwischen den Landeshauptstädten. Neben kontinuierlichen Verbesserungen und Taktlückenschließungen in den für Schüler:innen und Pendler:innen relevanten Hauptverkehrszeiten werden im Nahverkehr vor allem Tagesrandverbindungen und Wochenendverbindungen zur Abdeckung von Freizeitaktivitäten neu eingeführt. Ergänzend traten mit dem Fahrplanwechsel die neu abgeschlossenen Verkehrsdienstverträge für Oberösterreich, Teile der Ostregion und die Steiermark in Kraft.

Nachstehend folgt ein kurzer Einblick in die Fahrplan-Highlights im Fernverkehr und im Nahverkehr nach Regionen geordnet.

FERNVERKEHR

Innerhalb Österreichs wird durch den Taktlückenschluss am Arlberg die Verbindung zwischen Innsbruck und Bregenz aufgewertet und damit die Anbindung der westlichsten Landeshauptstadt an die Mitte und den Osten Österreichs verbessert. Parallel wird seit Fahrplanwechsel auch je ein neues Zugpaar auf der Relation zwischen Wien und Villach sowie Graz und Linz angeboten und erweitert das Tagesangebot. Zusätzlich gibt es neue Verbindungen zwischen Villach und Lienz sowie Villach und Salzburg bzw. München an den Wochenenden. International wird im Fernverkehr das Angebot zwischen Villach und Jesenice bzw. Ljubljana um drei zusätzliche Zugpaare, welche mit neuen Fahrzeugen der slowenischen Bahn geführt werden, zum Bestand erhöht. Außerdem kommen auch zwischen Graz und Maribor die neuen Fahrzeuge zum Einsatz.

OSTREGION

Prominent für die Ostregion ist besonders die Einführung der zusätzlichen Nacht-S-Bahn in und um Wien, womit nun bspw. auch Stockerau und Schwechat an Wochenenden die ganze Nacht durchgängig per S-Bahn erreichbar sind. Ein weiteres Highlight ist die Linie CJX 9, welche ein beschleunigtes Angebot zwischen Wien und Wiener Neustadt (und weiter nach Payerbach-Reichenau) mit Halt in Baden bietet. Darüber hinaus kam es zu einer Neuordnung der inneren Westbahn und Einführung eines täglichen Halbstundentakts für die REX51 zwischen Wien und St. Pölten sowie für die S50 zwischen Wien und Eichgraben-Altengbach. Auch auf der Pottendorferlinie wurde für die Hauptverkehrszeit ein Halbstundentakt auf der S60 eingeführt und das Flügelzugkonzept in Wulkaprodersdorf umgesetzt, womit nun Eisenstadt auch über Ebenfurth von Wien aus stündlich umsteigefrei erreichbar ist.

OBERÖSTERREICH

Besonders hervorzuheben sind die neuen Spätverbindungen und Taktlückenschließungen auf vielen Strecken, etwa ins Innviertel, nach Kammer-Schörfling, Grünau im Almtal, Kirchdorf an der Krems, Kleinreifling, St. Nikola-Struden und Summerau. Auch auf der Weststrecke zwischen Linz und Attnang-Puchheim bzw. Attnang-Puchheim und Salzburg gibt es zusätzliche Abendverbindungen. Ebenfalls inkludiert sind neue Wochenendverbindungen zur Kulturhauptstadt 2024 im Salzkammergut, welche in der Wandersaison teilweise über Admont und das Gesäuse bis Hieflau durchgebunden werden.

STEIERMARK

Neu ist die Einführung eines Stundentaktes am Wochenende auf den obersteirischen S-Bahn-Linien S8 und S9, womit der steigenden Nachfrage in der Region auch am Wochenende Rechnung getragen wird. Taktverdichtungen und Lückenschlüsse auf weiteren S-Bahn-Linien runden das neue Nahverkehrsangebot in der Steiermark ab.

SALZBURG

Die Verlängerung des Tauern-Radsprinters aus Villach über Mallnitz-Obervellach hinaus nach Schwarzach-St. Veit bietet eine optimale und abwechslungsreiche Möglichkeit für Tagesausflüge mit dem Fahrrad.

TIROL

Weitere Lückenschlüsse und Tagesrandverdichtungen verbessern das Angebot im Brixental, im Karwendel und an der Brennerbahn, vor allem aber sticht das völlig neu konzipierte Nahverkehrskonzept für das Tiroler Unterland hervor. Die Einführung eines täglichen REX-Halbstundentaktes zwischen Innsbruck und Wörgl sowie der nunmehr auch an Sonntagen im Halbstundentakt verkehrenden S-Bahn zwischen Jenbach und Telfs-Pfaffenhofen sowie zwischen Innsbruck und Steinach machen das neue Angebot beinahe konkurrenzlos.

KÄRNTEN

Einhergehend mit der Teilinbetriebnahme der Koralmbahn und dementsprechenden Fahrzeitverkürzungen kommt es zur Einführung des neuen täglichen S-Bahn-Stundentaktes zwischen Klagenfurt und Wolfsberg samt beschleunigter REX-Verbindungen zur Hauptverkehrszeit.

VORARLBERG

Die internationale Nahverkehrsverbindung in Vorarlberg mit dem Bodensee-REX von Lindau über Bregenz nach Romanshorn bietet nun auch unter der Woche in den Hauptverkehrszeiten Verbindungen und ermöglicht damit attraktive grenzüberschreitende Reisen.

Angebotsplanung fürs Zielnetz 2040

Die Abteilung Schienenpersonenverkehr (SPV) der SCHIG mbH ist, neben dem Abschluss und der Abwicklung von Verkehrsdienstverträgen, auch maßgeblich mit der Konzeption nachhaltiger Mobilität in der Zukunft beschäftigt. Im Team Verkehrsplanung (VPL) werden daher neben Aufgaben im Zusammenhang mit der operativen bis mittelfristigen Fahrplan-Planung im Zuge der Abwicklung bzw. Vorbereitung von Verkehrsdienstverträgen auch strategische Fahrplan-Planungen wahrgenommen. Ein zentrales Projekt stellt dabei die Angebotskonzeption im Schienenpersonenverkehr für das Zielnetz 2040 dar. Dabei handelt es sich um die langfristige Eisenbahn-Infrastrukturstrategie des Bundes, die vom Klimaschutzministerium (BMK) gemeinsam mit der ÖBB-Infrastruktur AG und der SCHIG mbH unter Einbezug weiterer Stakeholder (Länder, Güterverkehrsbranche, ...) erarbeitet wurde und wird.

ERST DER FAHRPLAN, DANN DIE INFRASTRUKTUR

Richtungsweisend ist die Herangehensweise einer „fahrplanbasierten Infrastrukturplanung“: zu Beginn steht das so genannte „Knoten-Kanten-Modell“ des integrierten Taktfahrplans (ITF). Ein ITF zeichnet sich aus durch:

- **Regelmäßige Takte auf jeder Linie (alle 60 min / 30 min / ...) mit Abfahrt immer zur gleichen Minute**
- **Prinzip der Taktknotenbildung: Definierte Knotenzeit in einem Knotenbahnhof (meist xx:00, xx:30, seltener xx:15 & xx:45) -> Alle Ankünfte vor der Knotenzeit, anschließend genug Zeit zum wechselseitigen Umsteigen, anschließend allem Abfahrten nach der Knotenzeit**

Insgesamt führt der ITF zu einer umfassenden Optimierung der Reisezeit inkl. Umsteigezeiten und zu einer Bündelung der Reisendenströme zur effizienten Nutzung eines regelmäßigen Taktes. Gleichzeitig bildet er ein stabiles, planbares Fahrplangrundgerüst, anhand dessen sich der Bedarf für zukünftige Infrastruktur evidenzbasiert eruieren lässt.

Im Zielnetz 2040 wird daher, ausgehend vom bestehenden bzw. bereits fix geplanten Fahrplanmuster mit der dazugehörigen Infrastruktur („Referenzfall“), eine Weiterentwicklung des ITF ermöglicht. Eine Weiterentwicklung des Fahrplans ist insbesondere dort wünschenswert, wo entweder die Knotenzeiten noch nicht erreicht werden können und deshalb die Verknüpfungen bzw. Umstiege zwischen den Linien nicht funktionieren, oder systematische Verbesserungen hinsichtlich Kapazität, Reisezeiten oder Taktverdichtungen für ein Reüssieren der Eisenbahn im intermodalen Wettbewerb zur Erreichen der Zielsetzungen gemäß Mobilitätsmasterplan erforderlich sind. Dieser weiterentwickelte ITF ist schließlich die Grundlage im Personenverkehr für die infrastruktureitige Dimensionierung des Zielnetzes 2040 („Planfall“).

VERKEHRLICHE EFFEKTE IM ZIELFAHRPLAN 2040

Das großräumige Fahrplankonzept des Zielnetz 2040 fußt auf einer Beschleunigung der Achse Wien – Salzburg Hbf auf 2 Stunden und 15 Minuten, sodass in Salzburg Hbf ein Taktknoten in der neuen Lage rund um die Minuten 15 und 45 entsteht. Von diesem ausgehend wurden Maßnahmen entwickelt, mit denen sich die Reisezeiten auf den inneralpinen Relationen Salzburg – Villach – Graz – Wien und Salzburg – Bischofshofen – Liezen – Leoben – Graz so verkürzen, dass alles an den großen Knoten in Wien, Salzburg, Villach und Graz zusammenpasst. Insgesamt ergeben sich für nahezu alle Verbindungen größerer Städte Taktverdichtungen und Beschleunigungen:

Villach wird durch die Veränderungen genau wie Salzburg zu einem Knoten zu den Minuten 15 und 45. Im Fernverkehr sind dadurch die Fernverkehrsrelationen Salzburg – Graz, Salzburg – Ljubljana, Salzburg – Venezia, Wien – Ljubljana und auch Wien – Venezia jede Stunde entweder direkt oder mit kurzem Umstieg möglich. Die beschleunigte Verbindung Villach – Klagenfurt – Graz – Wien kann sogar halbstündlich bedient werden.

Die Achse Salzburg – Graz ist künftig wieder gleich schnell über Villach oder übers Ennstal, beide stündlichen Verbindungen ergeben zusammen ungefähr alle 30 Minuten eine Fahrmöglichkeit. Ermöglicht wird dies u.a. durch die Schleife Selzthal, durch die künftig auf der Achse nicht mehr im Bahnhof Selzthal gewendet werden muss. Allerdings verliert der Bahnhof dadurch keineswegs seine wichtige Knotenfunktion: Der Interregio (IR) Linz-Graz und sämtliche Nahverkehrszüge sind in Selzthal im Knoten zur Minute 30 miteinander verknüpft für optimale Umstiege in allen Richtungen.

Die Achse Vorarlberg/Tirol – Graz ist im Zielnetz 2040 grundsätzlich über Salzburg am schnellsten, wobei man ab Innsbruck genauso schnell über den Brenner Basistunnel, Brixen, das Pustertal und Villach ist, sofern bestimmte Ausbauten in Südtirol tatsächlich umgesetzt werden und dort eine schnelle IR-Linie eingeführt werden kann. Mit dieser Verbindung zusammen würde sich auch auf der Achse Innsbruck – Graz künftig eine halbstündliche Reisemöglichkeit ergeben.

In Bischofshofen werden die IR-Linien Salzburg – Graz und Salzburg – Zell am See – Innsbruck künftig geflügelt, außerdem treffen sich beide Fahrtrichtungen immer rund um die Minute 30 im Bahnhof, sodass ein bahnsteiggleicher Umstieg der Relation Zell am See – Graz optimal möglich ist.

In Leoben werden die Achsen (Wien –) Bruck/Mur – Leoben – Aichfeld – Klagenfurt und Graz – Leoben – Salzburg/Linz in einem Knoten zur Minute 15 und 45 verbunden, sodass ein Umstieg in allen wichtigen Relationen gut funktioniert (z. B. Wien – Schladming, Graz – Aichfeld oder auch Linz – Aichfeld).

Der Ausbau der Pyhrnbahn hilft neben der direkten Verbindung Linz – Graz auch darüberhinausgehenden Relationen und stärkt diese Achse sehr: Die Verbindung von Linz nach Klagenfurt ist dann über Graz und die Koralmbahn am schnellsten und die Achse von Graz nach München wird, sobald die neue Innkreisbahn umgesetzt ist, über Linz sogar etwas schneller sein als über Salzburg, sodass auch hier mehr als eine Verbindung pro Stunde möglich ist.

Neben den größeren Zentren profitieren im Zielfahrplan 2040 auch die Regionalbahnen, da diese durch die Verbesserung des ITF optimiert angebunden werden. Nun gilt es weiter in Richtung erfolgreicher Umsetzung des Zielnetz 2040 im Mobilitätsbereich zu arbeiten.



Kapitel drei

Von / bis

3.01–3.04

Infrastrukturkontrolle & Notified Body



Infrastrukturkontrolle für die Eisenbahn

Ein umfassendes Verständnis für die österreichische Eisenbahninfrastruktur und hohe technische Expertise sind die Grundpfeiler für Kontrolltätigkeiten der SCHIG mbH im Eisenbahninfrastrukturbereich. Rund 30 Mitarbeiter:innen aus der Abteilung Infrastrukturkontrolle und Notified Body (IKN) prüfen und begleiten die österreichische Eisenbahninfrastrukturentwicklung im Auftrag des Klimaschutzministeriums (BMK). Jährlich investiert der Bund mittels Zuschussverträgen zwischen BMK und ÖBB-Infrastruktur AG über 3 Milliarden Euro in die österreichische Bahninfrastruktur um diese modern und zukunftsfit zu halten. Die Prüfungs- und Beratungstätigkeiten, die die SCHIG mbH durchführt, sind in folgende Bereiche gegliedert:

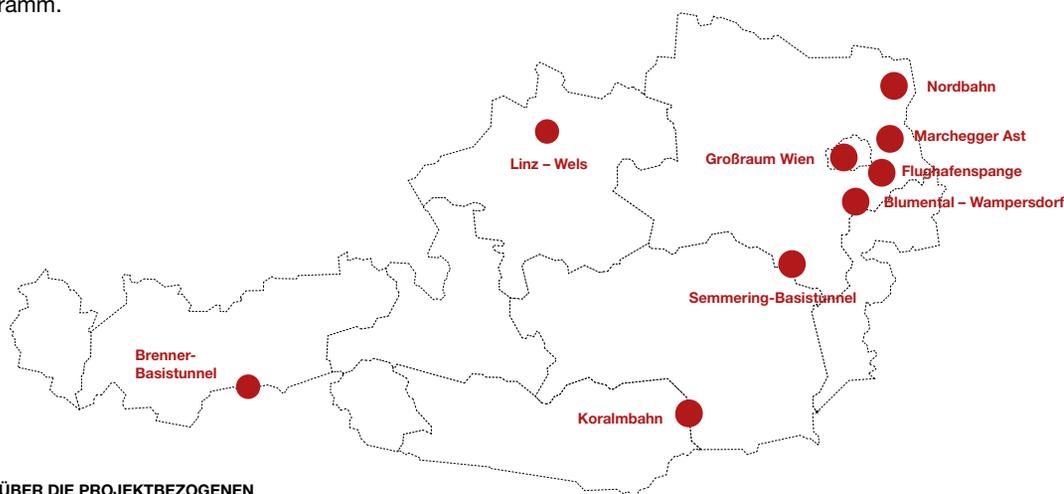
ZUSCHUSSVERTRÄGE: Die SCHIG mbH ist mit der Überwachung der Einhaltung der Zuschussverträge nach § 55b Eisenbahngesetz und § 42 Bundesbahngesetz betraut. Finanziert werden damit die Instandhaltung, die Planung und der Bau von Schieneninfrastruktur in Österreich.

STRATEGISCHE MITTELVERWENDUNGSKONTROLLE: Von der Idee bis zum Projekt – innerhalb der Mittelverwendungskontrolle Infrastrukturentwicklung (MKV-IE) wird die gesamte Phase der Infrastrukturkonzeptionierung der ÖBB-Infrastruktur AG von der SCHIG mbH begleitet. Diese Projekte folgen dem übergeordneten Ziel der verkehrspolitischen Leitstrategie des BMK und kommen unter anderem im Zielnetz 2040 zum Tragen. Weitere strategische Mittelverwendungskontrollen (MVK) umfassen Werterhalt, Instandhaltung, Eisenbahnkreuzungen, Ausrüstung, Streckenelektrifizierung und das Regionalbahnprogramm.

PROJEKTBEZOGENE MITTELVERWENDUNGSKONTROLLE: MVK sind ein wichtiger Teilbereich des Leistungsspektrums der IKN. Die projektbezogenen Kontrollen und das Begleiten von großen Bau-Projekten beziehen sich auf die Investitionsvorhaben der ÖBB-Infrastruktur AG. Damit wird zeitnah und laufend die Prüfung einer zweckmäßigen, wirtschaftlichen und sparsamen Verwendung von aufgebrachten Mitteln sichergestellt. Aktuelle Projekte sind:

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

PRIVATBAHNEN: Seit 2021 fällt auch die MVK Privatbahnen in den Zuständigkeitsbereich der SCHIG mbH. Dabei werden die Zuschüsse bzw. Finanzierungsbeiträge des BMK für die Schieneninfrastruktur von Privatbahnen und Stadtregionalbahnen von der SCHIG mbH geprüft. Dies umfasst bisher 19 Übereinkommen zwischen BMK und Privatbahnen, die die Finanzierung durch Bundesmittel ermöglichen.

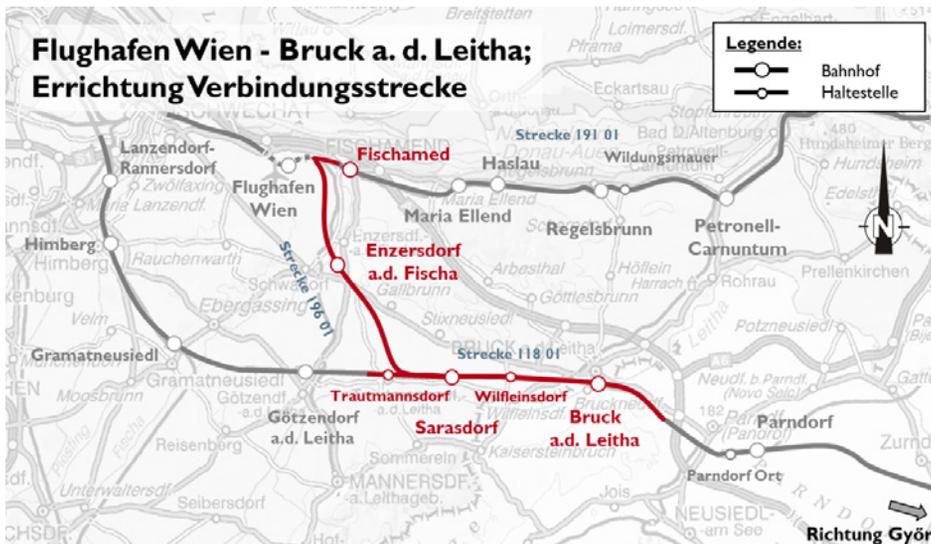


ÜBERBLICK ÜBER DIE PROJEKTBEZOGENEN
MITTELVERWENDUNGSKONTROLLEN 2023
DER SCHIG MBH

Aus der Praxis: Befahrung der zukünftigen Trasse der Flughafenspange

Mit der sogenannten „Flughafenspange“ wird als neue Rahmenplanstrecke das Ziel verfolgt, eine direkte Verbindung zwischen dem Bahnhof Flughafen Wien und der Ostbahn als zusätzliches Streckenelement im Hochleistungsnetz zu schaffen. Die Flughafenspange ist Bestandteil der grenzüberschreitenden Verbindung Wien – Flughafen Wien – Győr – Budapest und befindet sich auf zwei der neun Kernnetzkorridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Des Weiteren schafft die neue Verbindungstrecke die infrastrukturellen Voraussetzungen für den integrierten Taktfahrplan gemäß Leitstrategie des Klimaschutzministeriums (BMK) zum Ausbau von Eisenbahninfrastruktur.

Für das im Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG verankerte Neubauvorhaben führt die SCHIG mbH, Abteilung Infrastrukturkontrolle & Notified Body (IKN), seit dem Jahr 2023 eine Mittelverwendungskontrolle (MVK) durch. Neben der Beurteilung eines sparsamen, wirtschaftlichen und zweckmäßigen Einsatzes öffentlicher Mittel im Auftrag des BMK stellt die SCHIG mbH ihre Expertise im Zusammenhang mit der Planung und Errichtung neuer Eisenbahninfrastruktur bereit. Insgesamt nehmen die Mitarbeiter:innen der IKN dabei stets auf Kosten, Termine und Qualität der Leistungserbringung Bedacht.



Übersichtskarte der Flughafenspange

Im Sommer 2023 konnte das zuständige Team der IKN einen ersten Eindruck der zukünftigen Trassenführung gewinnen. Die Route wurde dabei mit den Rädern befahren: Christina Zielesny und Christoph Hillinger aus dem Team MVK-Bau wurden dabei hausintern von Sergius Koller aus der Infrastrukturentwicklung (MKV-IE) begleitet, der sich in einer früheren Phase intensiv mit dem Vorhaben befasst hat. Sam Vazirian aus der Planungsgemeinschaft und Simon Klausecker, Projektkoordinator der ÖBB-Infrastruktur AG informierten an markanten Stellen über den aktuellen Planungsstatus und deren Herausforderungen.

Die Route startete am Bahnhof Fischamend und führte entlang des Flughafengeländes nach Enzersdorf an der Fischa, wo ein Tunnelbauwerk zur Unterfahrung des Flusses Fischa sowie ein Bahnhof untertage geplant sind. Der Bahnhof Fischamend liegt auf der sogenannten „Flughafenschnellbahn S7“ (Wien Rennweg – Wolfsthal), die ab dem Tunnelportal des Bahnhofes Flughafen Wien bis kurz vor Fischamend zur niveaufreien Einbindung der Flughafenspanne umgebaut wird. Im Zuge dessen wird der Bahnhof Fischamend modernisiert, erhält neue Zugangsbereiche und die Flughafenschnellbahn wird in Richtung Maria Ellend mit einem Wendegleis ausgestattet.

Die Abzweigung der knapp 13 km langen neue Verbindungsstrecke von der Flughafenschnellbahn in Richtung „Ostbahn“ (Hauptbahnhof – Staatgrenze Nickeldorf) erfolgt in Form eines Überwerfungsbauwerks. Die Flughafenspanne ist zweigleisig auf eine Geschwindigkeit von 250 km/h projektiert und wird mit ETCS (European Train Control System) Level 2 ohne ortsfeste Signalisierung ausgestattet. In diesem Streckenabschnitt liegen zwei Tunnelbauwerke (Fischa- und Reisenbachtunnel) zur Unterfahrung der gleichnamigen Flüsse sowie der unterirdische neue Bahnhof Enzersdorf a.d. Fischa. Die beiden Tunnelbauwerke wurden hinsichtlich Bauwerkslänge, Höhenlage, Ausrüstung, Baumethoden und Tunnelsicherheit optimiert und sollen in offener Bauweise errichtet werden.

Der Bahnhof Enzersdorf a.d. Fischa ist als Durchgangsbahnhof mit Nahverkehrshalt konzipiert und umfasst neben vier Hauptgleisen zwei schienenfreie Bahnsteige. Zur aerodynamischen Trennung der mittig liegenden Durchfahrtsgleise von den äußeren Haltegleisen sind Trennwände vorgesehen. Im Zuge der Errichtung des Bahnhofs werden erforderliche Verkehrsanbindungen, Vorplätze, Bushaltestellen, Erschließungsbauwerke sowie eine Park & Ride-Anlage mitberücksichtigt. Letztere ist für ca. 400 Stellplätze dimensioniert und direkt über den Gleisen angeordnet, um den Flächenverbrauch zu minimieren.



Ein Abschnitt der neuen Flughafenspanne verläuft parallel zum Gelände des Flughafens Wien – Schwechat



Standort des künftigen Portals des Fischatunnels

Durch die Ausgestaltung der Dachkonstruktion, die neben ihrer statischen Funktion zugleich als Trägerelement für Photovoltaikanlagen und Grünflächen fungiert, wird dem Aspekt der Nachhaltigkeit Rechnung getragen. Hohe Qualitätsstandards in Verbindung mit langen Nutzungsdauern sowie optimierte Betonquerschnitte sind weitere Nachhaltigkeitsfaktoren.

Nach der geistigen Visualisierung des künftigen Bahnhofs führte die Befahrung weiter Richtung Süden zur Trasse der Ostbahn. Die neue Verbindungsstrecke wird östlich der Haltestelle Trautmannsdorf niveaufrei in die Ostbahn eingebunden. Zu diesem Zweck werden die bestehenden Ostbahngleise mittels zweier Unterwerfungsbauwerke abgesenkt.

Ab der Einmündung in die Ostbahn wird die Strecke bis zur neuen Wendeanlage östlich von Bruck a.d. Leitha als viergleisiger Trassenkorridor ausgebildet. Die Flughafen-spange verläuft dabei mittig zwischen der Ostbahn, deren

Gleise im Zuge des Vorhabens auseinanderrücken. Um den viergleisigen Trassenkorridor zu ermöglichen, sind Umbauten an den Bahnhöfen Sarasdorf und Bruck a.d. Leitha, an der Haltestelle Wilfleinsdorf sowie am Frachtenbahnhof Bruck a.d. Leitha-Ost erforderlich. Diese und weitere Umbaumaßnahmen an Brücken und Unterführungen wurden auf der Weiterfahrt entlang der Ostbahn besichtigt. Die Befahrung endete nach knapp 30 Kilometern am Bahnhof Bruck a.d. Leitha, wo für die Rückreise auf den Zug gewechselt wurde.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Fahrradtour entlang der künftigen Flughafenspange sehr aufschlussreich war und ein besseres Verständnis für die Dimensionen der geplanten Bauwerke sowie die Besonderheiten und Herausforderungen der Planung vermitteln konnte. Eine gewisse Fahrradaffinität vorausgesetzt, stellt diese Art der Befahrung eine tolle Alternative zu motorisierten Fortbewegungsmitteln dar und wird gewiss eine Wiederholung finden.



Situierung der geplanten Park & Ride-Anlage direkt über den Streckengleisen am Bahnhof Enzersdorf a.d. Fischa



3D-Ansicht des Bf. Enzersdorf a.d. Fischa

Gemäß aktueller Terminplanung ist die Umsetzung des Gesamtvorhabens der Flughafenspange bis Ende 2036 geplant, wobei die Inbetriebsetzung bereits drei Jahre früher anberaumt ist. Der Start der Bauarbeiten ist für Mitte 2027 vorgesehen, die vorgezogenen Baumaßnahmen beginnen zwei Jahre früher. Aktuell ist die Einreichung zum teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren, d.h. UVP-Planung sowie Planung für den Eisenbahnrechtlichen Bescheid zeitkritisch und für das zweite Quartal 2024 vorgesehen.

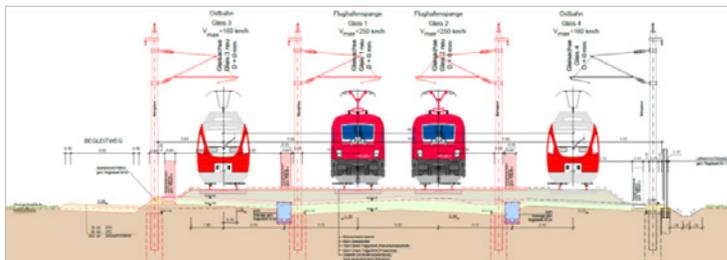
Die Mitarbeiter:innen der SCHIG mbH befassen sich seit mehr als zehn Jahren mit der Flughafenspange bzw. deren Vorläuferprojekten. Bereits im Jahr 2010 wurden zwei Bedarfsprüfungen zur „Verbindung Ostbahn – Flughafenschnellbahn“ sowie zur sogenannten „Spange Götzendorf“ ausgearbeitet. Letztere wurde trotz gültigem UVP-Bescheid nicht realisiert, da die geänderten verkehrlich-funktionalen Vorgaben und Rahmenbedingungen nicht mehr erfüllt werden konnten. Stattdessen wurde daraus ab dem Jahr 2014 eine Neukonzeption

der Flughafenspange in Form einer Strategischen Infrastrukturentwicklung initiiert. Dieser Prozess durchlief eine Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V) und wurde in der 6. Hochleistungsstrecken-Verordnung (HL-VO) fixiert. Des Weiteren wurden eine Trassenstudie und ein Trassenauswahlverfahren samt Festlegung des besten Trassenkorridors durchgeführt. Auch zum Trassenauswahlverfahren wurde durch die SCHIG mbH im Auftrag des BMK eine Sonderprüfung durchgeführt.

Die einzelnen Entwicklungsschritte der Flughafenspange wurden laufend im Rahmen der Beratungsgremien „Arbeitsplattform für Infrastrukturentwicklungen und -Strategien“ (APLIES) sowie dem „Rat für Infrastrukturentwicklungen“ (RIE) unter Mitwirkung der SCHIG mbH begleitet. Letztlich nahmen der Vorstand und der Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG die Trassenauswahl Mitte 2021 zur Kenntnis und die Flughafenspange konnte in den letzten drei Jahren unter Federführung der verantwortlichen Projektleitung bis zur Qualität eines Einreichprojekts verfeinert werden.



An dieser Stelle der Ostbahn muss ein Stück Weinkeller dem geplanten Bahnausbau weichen



Geplanter Regelquerschnitt im Bereich der Ostbahn

Notified Body: Kompetent und kundenorientiert

Die SCHIG mbH trägt mit ihren Leistungen zur Interoperabilität im Schienenverkehr bei: Als Kompetenzzentrum für Eisenbahnwesen betreibt die SCHIG mbH einen Notified Body (Benannte Stelle), der wesentlich zu einem sichereren und grenzüberschreitenden Bahnbetrieb beiträgt. Die weitreichenden technischen Kompetenzen der Mitarbeiter:innen im Eisenbahninfrastrukturbereich kommen auch hier zum Tragen: Durch einen ständigen Verbesserungsprozess bietet die SCHIG mbH für ihre Kunden optimale Lösungen für die Sicherheit im Schienenverkehr.

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)**

Die SCHIG mbH bietet auch die Zulassung von Qualitätssicherungssystemen für die Fertigung von Teilsystemen und Interoperabilitätskomponenten im Akkreditierungsumfang an. Die EG-Prüfung von Baumustern und die Zulassung und Überwachung des QMS der Serienfertigung liegt dazu in einer Hand.

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 ÖSTERREICH UND DIE SCHWEIZ: Die Interoperabilitätsrichtlinie 2016/797 der Europäischen Union sieht sogenannte Bestimmte Stellen für die Prüfung der notifizierten nationalen technischen Regeln vor. Die SCHIG mbH hat auch die notifizierten nationalen technischen Regeln Österreichs und der Schweiz im Akkreditierungsumfang. Die Anforderungen der Interoperabilitätsrichtlinie an Bestimmte Stellen sind jenen an Notified Bodies gleichgehalten.

Rückblick auf das Seilbahnjahr 2023

Die SCHIG mbH verfügt nicht nur im Eisenbahnwesen über ein umfangreiches technisches Know-How, sondern auch im Seilbahnwesen, wo ihre Mitarbeiter Gutachtertätigkeiten in Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren durchführen. Das Team der Seilbahnsachverständigen der Abteilung „Infrastrukturkontrolle und Notified Body (IKN)“ stellt seine Expertise dem Klimaschutzministerium (BMK) als oberste Seilbahnbehörde für die Fachbereiche Seilbahntechnik und seilbahnspezifische Elektro- und Sicherungstechnik zur Verfügung.

Trotz guter Erholung der Branche nach den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie ist diese aufgrund der stark gestiegenen Kosten für Energie, Personal und Bau nach wie vor von Unsicherheiten geprägt.

Dennoch wurden die nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG mbH im Jahr 2023 bei 15 Baugenehmigungs- und sieben Betriebsbewilligungsverfahren größeren Umfangs als Gutachter bestellt. Ebenfalls wurden Sachverständigentätigkeiten bei ca. 45 kleineren Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren abgewickelt und drei Verfahren zur Konzessionsverlängerung begleitet.



Komperdellbahn in Serfaus

Eines der Projekte war die Betriebsbewilligung der neu errichteten Komperdellbahn in Serfaus, die nach zweijähriger Bauzeit fertiggestellt wurde. Diese Anlage ist als zweite Bahn in Österreich mit dem von Doppelmayr entwickelten Konzept AURO (Autonomous Ropeway Operation) ausgerüstet. Damit wird ein Betrieb ohne in den Stationen anwesendem Personal ermöglicht. Die Betriebsführung erfolgt vom ROC (Ropeway Operation Center) in der Zwischenstation aus. Somit verfügt Serfaus – neben der einzigen U-Bahn außerhalb Wiens – wieder über eine zeitgemäße und leistungsfähige Zubringeranlage.

Erstmals konnte das AURO-Konzept auch für eine Sesselbahn als Innovation genehmigt werden. Die Alptobelbahn des Schigebiets Silvretta-Montafon wurde so umgebaut, dass in Zukunft ein Betrieb ohne besetzte Bergstation möglich ist. Die unbesetzte Station wird durch technische Systeme überwacht, damit keine ständige Beobachtung bzw. Kontrolle durch den Betriebsbediensteten im ROC erforderlich ist. Diese Systeme bestehen zum Teil aus konventionellen Überwachungen. Zur Überwachung der Personen beim Ausstieg bis zu einem definierten Bereich der Abfahrtsrampe wird ein neuartiges Softwaresystem (Mantis Computer Vision System) verwendet. Bei einem Sturz im relevanten Bereich oder bei einer sonstigen Gefährdung durch nachfolgende Sessel wird die Sesselbahn durch das System selbsttätig verlangsamt bzw. gestoppt.



Alptobelbahn im Schigebiet Silvretta-Montafon

Abgeschlossen wurde das Seilbahnjahr mit der Abnahme der Sonnkogelbahn in Zell am See. Als Besonderheit wird diese Seilbahnanlage im Winter für die Schifahrer:innen nur mit Sesseln und im Sommer für Wanderer und Bergbegeisterte ausschließlich mit Kabinen betrieben. Ein gemischter Betrieb von Sesseln und Kabinen wie bei herkömmlichen Kombibahnen ist nicht vorgesehen.



Sonnkogelbahn in Zell am See



Kapitel vier

Von / bis

4.01–4.04

Neues aus den Abteilungen



Neue Förderschiene SGV-Plus

„SGV-Plus“ heißt das Förderprogramm, das mit Beginn des Jahres 2023 auf Schiene gebracht wurde. Das Förderprogramm besteht aus zwei Säulen:

1. SCHIENENGÜTERVERKEHRSFÖRDERUNG (SGV-FÖRDERUNG):

Mit der SGV-Förderung werden Eisenbahnverkehrsunternehmen darin unterstützt, Gütertransporte auf der Schiene durchzuführen, die sonst zu einem guten Teil auf der Straße mittels LKW abgewickelt werden müssten. Gefördert werden dabei der Einzelwagenverkehr (EWW), der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) und die Rollende Landstraße (RoLa).

2. WEGEENTGELTFÖRDERUNG (WEF):

Im Rahmen der WEF werden jene in Österreich erbrachten Schienengüterverkehrsleistungen im Marktsegment „Güterverkehr manipuliert“ gefördert, für welche die Eisenbahnverkehrsunternehmen Wegeentgelt an die ÖBB-Infrastruktur AG oder die Raaberbahn AG entrichten. Dabei wurde im Laufe des Jahres 2023 die Wegeentgeltförderung von 50 auf 100 % des entrichteten Wegeentgelts erhöht.

Das Förderungsprogramm „SGV-Plus“ umspannt beide Fördersäulen im Zeitraum von 2023 bis 2027 und 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.

Gezielt verlagert mit dem Verlagerungscoach

Startschuss für den Verlagerungscoach: Mit November 2023 hat Maximilian Bauer seine Tätigkeiten als Verlagerungscoach in der SCHIG mbH aufgenommen. Mit ihm bekommen Unternehmen und Gemeinden österreichweit eine direkte Ansprechperson, wenn es um die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene geht. Der Umstieg auf die Schiene ist für Unternehmen, die noch keine Erfahrung mit Bahntransporten haben, mit einigen Herausforderungen verbunden. Um diesen Umstieg zu unterstützen und zu erleichtern wurde im Rahmen des Masterplans Güterverkehr 2030 des Klimaschutzministeriums (BMK) die Einrichtung eines Verlagerungscoachs vorgesehen. Damit haben Klimaschutzministerium und die SCHIG mbH eine neue Maßnahme in Sachen klimaneutraler Güterverkehr auf Schiene gebracht.

Maximilian Bauer steht allen Akteur:innen beratend zur Verfügung, die mit einem Anschluss an das öffentliche Schienennetz zu einem umweltverträglichen Güterverkehr beitragen wollen. Der Verlagerungscoach erkennt Potenziale und Anforderungen und unterstützt bei der Umsetzung auf dem Weg zur Anschlussbahn. Darüber hinaus berät er auch Unternehmen, die grundsätzlich an der Verlagerung auf die Schiene interessiert sind und keine eigene Anschlussbahn haben, beispielsweise im Kombinierten Verkehr. Neben der Beratungstätigkeit auf Nachfrage bietet er auch proaktiv seine Unterstützung an: So trifft man ihn bei einschlägigen Veranstaltungen, wo er den direkten Kontakt zur Branche herstellt und seine Leistungen niederschwellig anbietet.

Österreich verfügt über zahlreiche „Hidden Champions“ im Bereich des Schienengüterverkehrs. Deshalb fällt auch die öffentlichkeitswirksame Vermarktung und Bekanntmachung von Best Practice Beispielen in seinen Tätigkeitsbereich. Seine Leistungen umfassen sowohl Beratung auf Anfrage als auch proaktive Information in den Bereichen Fördermöglichkeiten, geeignete Terminals, Zugsangebote und Destinationen, Kooperationsmöglichkeiten sowie die Vermittlung regionaler Ansprechpersonen.

Die SCHIG mbH ist langjährige Abwicklungsstelle für die Anschlussbahn- und Terminalförderung sowie das Investitionsförderprogramm Kombiniertes Verkehr des BMK. Mit dem Verlagerungscoach erweitert sie ihre Kompetenzen im Bereich Schienengüterverkehr mit der entsprechenden fachlichen Beratung. Stefan Weiss, CEO der SCHIG mbH: „Als Förderabwicklungsstelle ist die SCHIG seit vielen Jahren zuverlässige Partnerin des Ministeriums. Ich freue mich, dass wir mit dem Verlagerungscoach unsere Kompetenzen und Leistungen nun weiter ausbauen. Der Verlagerungscoach und die SCHIG stehen österreichweit niederschwellig allen Unternehmen und Gemeinden, die in Sachen Verlagerung aktiv werden wollen, beratend zur Seite.“

Maximilian Bauer ist seit dem 01. November 2023 als Verlagerungscoach in der SCHIG mbH tätig. Er bringt die idealen Voraussetzungen für die Position als Verlagerungscoach mit: Seine bisherigen beruflichen Stationen führten ihn durch diverse Stationen in der ÖBB-Holding AG, darunter auch der Rail Cargo Group; zuletzt war er beim Güterwagenvermieter GATX tätig. Bauer verfügt über ein breites Spektrum an Know-How und technischem Verständnis in den Bereichen Schiene, Logistik und Güter.



SCHIG Geschäftsführer Stefan Weiss, Verlagerungscoach Maximilian Bauer und Klimaschutzministerin Leonore Gewessler (v.l.n.r.)

Vernetztes Denken in der Mobilität

„Wir fördern vernetztes Denken“ – so lautet die Devise innerhalb der SCHIG mbH mit welcher New Business-sowie Datenthemen aufgegriffen werden. Leitlinie unserer Abteilung ist es – je nach Anforderung – innerhalb des Unternehmens Daten aufzubereiten, diese zu visualisieren und daraus innovative Services zu entwickeln. Damit sollen sowohl die hauseigenen Abteilungen als auch externe Stakeholdern in operativen und strategischen Fragestellungen unterstützt werden. Aktuelle, datengetriebene Projekte sind unter anderem:

- **Die fachliche Unterstützung der IT bei der Aufbereitung der Fahrgastzählungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), um eine Grundlage für Entscheidungsfindungen für Verkehrsplaner:innen anzubieten, sowie die Sicherung und Prüfung der Datenqualität zu gewährleisten. So ist über ein Front End die hausinterne IT-Lösung unter dem Namen P.A.S.S. abrufbar.**
- **Die SCHIG mbH unterstützt das Klimaschutzministerium (BMK) bei der Umsetzung des Verkehrsmodells Österreich (VMÖ), sowie bei der Erstellung des Zielnetzes 2040.**
- **Die Aufbereitung, Analyse und Visualisierung von allgemeinen Geobasisdaten (z.B. räumliche Abgrenzungen von Städten, politischen Bezirken, Höheninformationen, etc.), mit Geofachdaten (z.B. Einwohner:innen, Fahrgäste, Störungsmeldungen etc.), um Informationslücken zu schließen. Die gewonnenen Visualisierungen werden in diversen Reports und Berichten verwendet.**
- **In Zusammenarbeit mit dem Team Verkehrsplanung und dem Klimaschutzministerium BMK werden Projekte wie beispielsweise Interregio Bus oder das Monitoring des Mobilitätsmasterplans 2030 erarbeitet und begleitet.**



Das Tool wird von den Planer:innen genau unter die Lupe genommen

AUS DER PRAXIS: WAS IST P.A.S.S.?

Passenger Analysis System by SCHIG mbH wurde speziell für die Fahrplanexpert:innen der SCHIG mbH und der Verkehrsverbünde geschaffen und bereitet Fahrgastzählungen auf. Diese Fahrgastzählungen werden von der ÖBB-Personenverkehr AG aus den gemeinwirtschaftlich bestellten Schienenpersonennahverkehr erhoben und an die SCHIG mbH übermittelt. Mittels P.A.S.S. findet dann die Datenverarbeitung statt und ermöglicht den Verkehrsplaner:innen eine entsprechende Interpretationsgrundlage für ihre Arbeit. Mit den Aussagen über Belastungen von Zügen, Stationen, Strecken, etc. wurde eine datenbasierte Entscheidungshilfe für verkehrsplanerische Überlegungen bereitgestellt, welche das Angebot sowie die Qualität, nicht nur im Schienenpersonenverkehr, optimieren bzw. verbessern kann. Über zwei Jahre hat die SCHIG mbH an der Programmierung von P.A.S.S. gearbeitet, stets in enger Abstimmung mit den Mobilitätsverbänden Österreich (MVO).

Die SCHIG mbH hat mit P.A.S.S. ein Inhouse-Tool entwickelt, welches nicht nur kostensparend ist, sondern auch die Kompetenzen rund um Datenverarbeitung und -interpretation im Haus behält. Mit der Realisierung wurde proaktiv ein Tool erstellt, das zukunftsweisend für unsere Arbeit im Umgang mit Daten ist. Im Dezember 2023 konnte ein Meilenstein in der Entwicklung von P.A.S.S. gefeiert werden: Die Kooperationsverträge mit den MVO wurden unterschrieben und im Anschluss mit den Projektbeteiligten, sowie der Geschäftsführung der SCHIG mbH und MVO gefeiert.



Unterzeichnung der Kooperationsverträge (Stefan Weiss, SCHIG mbH und Wolfgang Schroll, VOR)

IT EU Projekte

Die Anforderungen an unsere IT-Abteilung sind in den letzten Jahren stark gestiegen. Neben beispielsweise der Abrechnungen in den Bereichen Verkehrsdienstverträge oder Förderprogramme steigen auch die Ansprüche an Leistungen, die für die Europäische Kommission abgewickelt werden. Aus diesem Grund wurde im Jahr 2023 das Team „IT EU Projekte“ formiert, welches in der Abteilung IT/FM angesiedelt ist. Ivanka Terzic, die bereits federführend das nationale Infrastrukturregister (RINF) betreut, leitet dieses Team. Mit dem Projekt TAF / TAP TSI wurde der Aufgabenbereich bereits Ende 2022 erweitert. Die SCHIG mbH fungiert hierbei als österreichweite Schnittstelle für die Telematikanwendungen TAF TSI (Telematics Applications for Freight Service TSI) und TAP TSI (Telematics Applications for Passenger Service TSI).

Worum geht es bei TAF / TAP TSI? Ziel ist ein einheitlicher Datenaustausch zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Infrastrukturbetreibern (IB) innerhalb der Europäischen Union (EU). Damit soll die Digitalisierung und Harmonisierung des Eisenbahnmarktes innerhalb der EU vorangetrieben werden, was zur Folge hat, dass die Kommunikation, der grenzüberschreitenden Verkehr und die Betriebsführung im Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr verbessert werden.

Die SCHIG mbH nimmt dabei in Österreich die Rolle als „National Contact Point“ ein und agiert als Bindeglied zwischen den österreichischen Eisenbahnunternehmen und der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) sowie der Europäischen Kommission. Dabei steht die Kommunikation mit den Stakeholdern im Vordergrund:

die SCHIG mbH unterstützt bei IT-Fragen, kommuniziert die Anforderungen und holt wiederum Input der EVU ein, mit denen sie die Arbeit der ERA und der Europäischen Kommission unterstützt. Im Jahr 2023 lag der Fokus von TAF / TAP TSI auf der Ausgestaltung eines neuen Gesetztextes, der darauf abzielt eine TSI aus den beiden Anwendungsbereichen zu formieren. Dabei werden das Klimaschutzministerium (BMK) sowie die Europäische Kommission bei der Ausgestaltung umfangreich beraten.

Das Aufgabengebiet rund um die EU-Projekte wurde im Jahr 2023 ebenso um „TENtec“ erweitert. TENtec bezieht sich auf die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) zur Vernetzung der Europäischen Mitgliedsstaaten, wobei die TEN-Verkehrsprojekte aus CEF-Mitteln (Connecting Europe Facility) von der EU kofinanziert werden. Die TEN-Verkehrsnetze umfassen Eisenbahnstrecken, Binnenwasserstraßen, Straßen, Häfen sowie Flughäfen und Terminals in der gesamten EU. TENtec betrifft hierbei das Informationssystem der Europäischen Kommission rund um die Koordinierung der transeuropäischen Verkehrsnetzpolitik. Als designierte Nationale Zugangsstelle in Österreich ist die SCHIG mbH für die technische Umsetzung des automatischen Datenaustauschs (AED) mit der Europäischen Kommission verantwortlich. Dies umfasst die Entwicklung einer API-Schnittstelle, die darauf abzielt, die bestehenden IT-Systeme und Datenbanken der Infrastrukturbetreiber im österreichischen TEN-T Netzwerk mit TENtec zu harmonisieren und gleichzeitig sicherzustellen, dass die Berichtspflichten gegenüber der Europäischen Kommission erfüllt werden.



Kapitel fünf

Von / bis

5.01–5.06

Inside SCHIG mbH



Nachhaltige Beschaffung

Klimaneutral und nachhaltig: Als wichtiger Player im Bereich Eisenbahn liegen der SCHIG mbH die Themen Nachhaltigkeit und Umweltschutz nicht nur in Sachen Mobilität, sondern auch im täglichen Arbeiten am Herzen. In den Beschaffungen richtet sich die SCHIG mbH nach den Kriterien des österreichischen Aktionsplans für eine nachhaltige öffentliche Beschaffung, kurz naBe-Aktionsplan. Dieser setzt ein wichtiges Zeichen, wenn es um den verantwortungsvollen und bewussten Umgang mit Ressourcen, soziale Verantwortung und regionale Wertschöpfung geht. Der naBe-Aktionsplan geht auf eine Initiative der Europäischen Kommission (EK) zurück, bei der alle europäischen Mitgliedsstaaten aufgefordert wurden, nationale Aktionspläne zur Ökologisierung der öffentlichen Beschaffung vorzulegen. In Österreich agiert seit 2019 die naBe-Plattform, um die Ziele des Aktionsplanes noch besser umzusetzen. Diese Ziele werden verfolgt:

- **Verankerung der nachhaltigen Beschaffung in allen Bundesinstitutionen**
- **Harmonisierung der Kriterien hinsichtlich der nachhaltigen öffentlichen Beschaffung**
- **Sicherung der Vorreiterrolle Österreichs bei der nachhaltigen öffentlichen Beschaffung in der EU^[1]**

Was macht die SCHIG mbH, um in Sachen nachhaltiger Beschaffung und Mobilität eine Vorbildrolle einzunehmen?

MOBILITÄT: Mit Ende des Jahres 2023 hat das Management der SCHIG mbH beschlossen, das KlimaTicket Österreich für alle Mitarbeiter:innen zur Verfügung zu stellen. Dieses wird für Dienstreisen und Arbeitswege als auch im privaten Bereich genutzt, womit die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel gesteigert wird. Nach wie vor ist auch die Wahl eines Jobtickets für Wien möglich, sofern das Klimaticket nicht beansprucht wird.

Unsere Dienstreise-Richtlinie sieht vor, dass die Bahn als bevorzugtes Mittel für sämtliche Dienstreisen verwendet wird. Dies gilt auch für weitere Fahrten ins Ausland: sind Direktfahrten mit dem Zug oder ein unmittelbarer Nachtzug verfügbar, gilt die Devise „Zug statt Flug.“ Allgemein erfolgt für Dienstreisen der SCHIG mbH eine Kompensation der CO₂-eq Emissionen. Damit werden nicht vermeidbare Treibhausgasemissionen durch Unterstützung von Klimaschutzprojekten im Inland kompensiert.

Für Dienstreisen, die nicht mit dem Zug bewältigt werden können, stehen den Mitarbeiter:innen zwei Autos zur Verfügung. Mit dem Ausscheiden des letzten Dieselfahrzeuges aus der Fahrzeugflotte der SCHIG mbH, wurde bereits Ende 2022 auf elektrobetriebene Mobilität umgestiegen. Zwei Poolautos können hierbei genutzt werden, die einen weiteren wichtigen Schritt zur Verkehrswende beitragen.



E-Auto aus der SCHIG-Fahrzeugflotte

ARBEITEN: Die Büroräumlichkeiten der SCHIG mbH befinden sich am Austria Campus im zweiten Wiener Gemeindebezirk. Die Gebäude am Austria Campus sind LEED-Gold zertifizierte Bürogebäude, die nach den höchsten Nachhaltigkeitskriterien geplant und errichtet wurden. In den Büroräumlichkeiten selbst wird zertifizierter Ökostrom bezogen. Und auch die E-Autos werden mit Ökostrom geladen.

In ihren Büroräumlichkeiten setzt die SCHIG mbH auf vielen Ebenen auf ein nachhaltiges Konzept im Arbeitsalltag: Umweltfreundliche Büromaterialien und recyceltes Druckerpapier stehen ebenso zur Verfügung wie Mehrweggeschirr in den Küchen, um zusätzlichen Verpackungsmüll zu vermeiden. Das für die Mitarbeiter:innen zur Verfügung gestellte Obst und Gemüse wird von einem Lieferanten bezogen, der auf regionale und saisonale Waren setzt. Um den zusätzlichen Gebrauch von Flaschen zu vermeiden, hat das Unternehmen Wassersprudler angeschafft und bei den Kaffeemaschinen wird auf Kaffeevollautomaten gesetzt. Mit einem eigenen Abfallwirtschaftskonzept über die gesamte SCHIG mbH soll zu einer nachhaltigen Abfallwirtschaft beigetragen werden, auch die Reinigungsmittel wurden entsprechend nachhaltig umgestellt.

Bei Events und Meetings wird auf das Konzept von sogenannten „Green-Events“ gesetzt. Vor allem bei der Bestellung von Verpflegung werden Anbieter:innen bevorzugt, die auf ein nachhaltiges Konzept setzen.

Compliance Management: Meldestelle für Hinweise

Mit Ende des Jahres 2023 hat die SCHIG mbH eine digitale Meldestelle eingerichtet. Als Teil des Compliance Managements im Unternehmen wurde das Hinweisgeber:innensystem implementiert, mit welchem anonym und vertrauensvoll auf Missstände und Rechtsverletzungen hingewiesen werden kann. Damit setzt die SCHIG mbH ein klares Zeichen für Transparenz und Fairness im Unternehmen.

Der Meldekanal ist online auf der Website der SCHIG mbH verankert und steht sowohl Mitarbeiter:innen als auch Personen, die in einer Geschäftsbeziehung mit dem Unternehmen stehen, zur Verfügung. Es können Sachverhalte gemeldet werden, die dem Geltungsbereich des HinweisgeberInnenschutzgesetzes (HSchG) entsprechen, zum Beispiel Hinweise zu Finanzdienstleistungen, Um-

weltschutz oder dem öffentlichen Auftragswesen. Besonders zu betonen ist, dass das Hinweisgeber:innensystem meldende Personen vor Repressalien am Arbeitsplatz und anderen negativen Konsequenzen schützen soll. Das System dient als sicherer Weg, um auf rechtlich fragwürdige Praktiken im beruflichen Umfeld hinweisen zu können und in Folge auch Personen, die Informationen zu Missständen verfügen, dazu zu motivieren.

Hinweise sind ein wichtiges Mittel für die Prävention gegen Compliance-Verstöße, aber auch um potentielle Schäden oder Reputationsschäden im Unternehmen frühzeitig abzuwenden. Federführend verantwortlich für das Ausrollen des Hinweisgeber:innensystems war Majda Rizvanovic, die das Compliance Management in der SCHIG mbH verantwortet.

SHE'G Frauennetzwerk

Die Frauen der SCHIG miteinander vernetzten und eine starke Stimme nach außen und innen zu bilden, sind die Ziele des Frauennetzwerkes der SCHIG mbH. Die Initiative wurde Ende des Jahres 2023 ins Leben gerufen und trägt den Namen „SHE'G Frauennetzwerk“. Von Beginn an stieß das Netzwerk auf große Resonanz und bereits bei der Auftaktveranstaltung konnten viele Mitarbeiterinnen für die neue Initiative begeistert werden.

Die Förderung von Frauen ist ein zentraler Bestandteil der Diversitätsstrategie der SCHIG mbH und wird von der Geschäftsführung unterstützt. So spiegelt sich die Vielfalt der Tätigkeitsbereiche innerhalb der SCHIG mbH auch im Netzwerk wider: Im Vordergrund steht die Vernetzung auf allen Ebenen und über die Abteilungen sowie Tätigkeitsbereiche hinweg. Das Netzwerk soll vordergründig als Vernetzungsplattform verstanden und gelebt werden, um den Austausch zwischen den Kolleginnen aktiv zu fördern. Neben dem internen Austausch sollen aber auch externe Perspektiven vor den Vorhang geholt werden.

Im Dezember 2023 konnte ÖBB-Infrastruktur AG Vorstandin Judith Engel für einen Expertinnen-Talk in den Büroräumlichkeiten der SCHIG mbH gewonnen werden. Frau Engel gab Einblicke in ihren beruflichen Werdegang, ihre beeindruckende Karriere mit ihren Höhepunkten aber auch Herausforderungen. Die Fragen der Kolleginnen und die angeregte Diskussion zeigten das große Interesse an der Thematik.

Gezielte Veranstaltungen und Workshops stehen im Jahr 2024 für das Frauennetzwerk am Programm. Der Austausch zwischen den Mitarbeiterinnen schafft ein starkes Netz, das auf gegenseitiger Unterstützung basiert und sowohl das Unternehmen SCHIG mbH als auch die individuellen beruflichen Werdegänge der Frauen stärkt.



Auftaktveranstaltung des SHE'G Frauennetzwerkes



ÖBB-Infrastruktur AG Vorstandin Judith Engel im Expertinnen-Talk

ESG-Kriterien & Risiken: Nachhaltigkeit

Das Akronym **ESG** steht für **E**nvironmental (Umwelt), **S**ocial (Soziales) und **G**overnance (Unternehmensführung) und stellt die drei grundlegenden nachhaltigkeitsbezogenen Verantwortungsbereiche von Unternehmen dar. Mit diesen sogenannten ESG-Kriterien wird es ermöglicht, die Nachhaltigkeit eines Unternehmens sowie auch dessen Beitrag zur Gesellschaft zu bewerten und abzubilden.

Darauf aufbauend können potentielle Risiken für die drei ESG-Bereiche ermittelt werden.

Environmental

Die erste Kategorie der drei ESG-Kriterien rückt den Aspekt der Umwelt in den Vordergrund. Genauer gesagt, geht es um die wechselseitige Beziehung zwischen Unternehmen und Natur. Das Unternehmen mit seinen wirtschaftlichen Aktivitäten kann sowohl positiven als auch negativen Einfluss auf die Umwelt nehmen. Beispiele dafür wären der Umgang mit dem Klimawandel, der verantwortungsvolle Einsatz begrenzter Ressourcen, Reduktion des ökologischen Fußabdrucks oder auch ein nachhaltiges Energiemanagement.

Social

Die zweite Kategorie der ESG-Kriterien adressiert gesellschaftliche Themen, wie beispielsweise Arbeitsbedingungen und Arbeitsschutz, die Beachtung der Menschenrechte und vieles mehr.

Governance

Die dritte Bedingung der ESG-Kriterien handelt von einer nachhaltigen und verantwortungsvollen Unternehmensführung. Darunter fallen beispielsweise das Risiko- und Reputationsmanagement, der Kampf gegen Bestechung und Korruption oder auch der Datenschutz.

Die SCHIG mbH hat sich bereits mit allen diesen Aspekten eingehend auseinandergesetzt. Im Bereich Environment wurde zum Beispiel eine Richtlinie zur nachhaltigen Beschaffung in Umsetzung des nationalen Aktionsplans zur nachhaltigen öffentlichen Beschaffung (naBe) des Klimaschutzministeriums (BMK) eingeführt (siehe „Nachhaltige

Beschaffung“). Auch das Bürogebäude, in dem die SCHIG mbH seit 2019 untergebracht ist, entspricht modernen Umweltstandards. Und bei der Mobilität setzt das Unternehmen natürlich auf nachhaltige Verkehrsmittel wie Bahn, Bus, Bim und zwei Poolautos mit Elektroantrieb. Das Thema Arbeitnehmer:innenschutz wird seit jeher sehr ernst genommen, es engagieren sich auch zahlreiche Personen freiwillig als Mitglieder des Brandschutz- bzw. Erste Hilfe Teams. Ebenso wird dem fairen und wertschätzenden Umgang mit der wichtigsten Ressource der SCHIG mbH, den Mitarbeitenden, ein hoher Stellenwert eingeräumt und allen ein weit über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehendes attraktives Arbeitsumfeld geboten. Und im Bereich Governance sind seit vielen Jahren gut funktionierende Strukturen etabliert, die ständigen Evaluierungs- und Verbesserungsprozessen sowie Überprüfungen unterzogen werden, so zum Beispiel ein zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem, ein Risiko- und Chancenmanagementsystem, ein Internes Kontrollsystem (IKS), ein Compliancemanagement, die Funktion einer Datenschutzbeauftragten, zahlreiche Maßnahmen zur Datensicherheit und vieles mehr.

Nachhaltigkeitsberichterstattung

Längere Zeit waren „nur“ Unternehmen des Finanzsektors (Banken, Versicherungen etc.) unmittelbar von einer Nachhaltigkeitsberichterstattung betroffen. Mit der „Corporate Sustainability Reporting Directive“ (CSRD) der Europäischen Kommission sind hinkünftig (beginnend mit dem Geschäftsjahr 2023) wesentlich mehr Unternehmen berichtspflichtig, so zum Beispiel alle Konzerne, Aktiengesellschaften und börsennotierte sowie kapitalmarktorientierte Gesellschaften und große GmbBs. Die SCHIG mbH fällt bis auf weiteres nicht in den Anwendungsbereich der CSRD-Richtlinie, da sie sowohl bei der Mitarbeitendenanzahl als auch bei der Kennzahl Nettoumsatzerlöse unter dem Schwellenwert liegt. Nichtsdestotrotz haben die Themen Nachhaltigkeit und das strukturierte Auseinandersetzen mit ESG-Kriterien und potentiellen ESG-Risiken im Rahmen des bestehenden Risiko- und Chancenmanagementsystems der SCHIG mbH bereits jetzt einen hohen Stellenwert im Unternehmen.

Karrieremessen: Zügig Richtung Zukunft

Den Außenauftritt der SCHIG mbH zu stärken, war auch im Jahr 2023 ein zentrales Thema des Unternehmens. Dabei wurde ein besonderer Fokus auf die Themen Employer Branding und Recruiting gesetzt. Karrieremessen und einschlägige Veranstaltungen in den Bereichen Jobs und Karrieremöglichkeiten wurden deshalb aktiv bespielt. Den Startschuss machte die Firmenmesse der Bahnbranche an der FH St. Pölten im April 2023. Das Department Bahntechnologie und Mobilität veranstaltet jährlich die Fachmesse, bei welchem sich namhafte Unternehmen der Bahnindustrie und der Verkehrsbranche mit den Studierenden vernetzen können. Letztere können sich aktiv über Karrieremöglichkeiten und Praktika informieren und mit Expert:innen sowie Entscheidungsträger:innen in den fachlichen Austausch gehen. Die SCHIG mbH setzt dabei neben einem professionellen Auftritt vor allem auf das Thema Networking mit den Fachabteilungen. Durch das breite Themenspektrum, das die SCHIG mbH auszeichnet, können die Mitarbeiter:innen aus den Abteilungen die Studierenden umfänglich über die verschiedenen Themenbereiche und Jobaussichten informieren. Im vergangenen Jahr wurde dabei vor allem auf die Schwerpunkt IT und Daten, Schieneninfrastruktur und Schienenpersonenverkehr gesetzt.

Im Herbst ging es dann in die nächste Runde: Der Karrieretag der Jungen ÖVG wurde für Studierende und Bahnbegeisterte direkt im Klimaschutzministerium (BMK) ausgerichtet. Die Junge ÖVG lud zur Veranstaltung und Ausstellung mit Unternehmen aus dem Verkehrssektor, das Rahmenprogramm wurde mit einer Key Note zum Thema aktive Mobilität sowie einer Podiumsdiskussion abgerundet. Auch hier nutzte die SCHIG mbH die Chance, sich mit Studierenden zu vernetzen und proaktiv offene Jobausschreibungen zu bewerben.

Um ebenso die Studierenden technischer und naturwissenschaftlicher Studienrichtungen zu erreichen, präsentierte sich die SCHIG mbH im November im Rahmen der Teconomy Vienna an der Technischen Universität Wien. Veranstaltet durch IAESTE Austria, präsentierte sich hier die SCHIG mbH den Studierenden als Ausstellerin im Freihaus der Universität. Der thematische Schwerpunkt lag dabei auf den Themen Infrastruktur sowie IT und Daten.



Teconomy Vienna in der Technischen Universität Wien

Rückblick auf die Fachveranstaltungen

Bei ausgewählten Veranstaltungs-Highlights konnte sich die SCHIG mbH auch im Jahr 2023 wieder dem Fachpublikum präsentieren. Zu Beginn des Jahres lud Ghezzeo GmbH zur Konferenz für Kommunal- und Regionalentwicklung. Im idyllischen Obertrum bei Salzburg sprach Geschäftsführer Stefan Weiss vor einem Publikum aus Fachleuten und Entscheidungsträger:innen zum Thema Regionen in der Mobilitätswende. „Wir verstehen Mobilität ganzheitlich: Als Kompetenzzentrum im Eisenbahnwesen und für nachhaltige Mobilität gestalten wir das umweltfreundliche Verkehrssystem in Österreich maßgeblich mit“, so Weiss. Neben der Eisenbahn als Rückgrat für klimafreundlichen Verkehr, ging er insbesondere auf die Letzte Meile und entsprechende Ergänzungsangebote, die eine attraktive Alternative für den Individualverkehr darstellen. Aus der Praxis erzählte er vom Förderprojekt der SCHIG mbH zu den Multimodalen Knoten, welche unter der Prämisse „Vom Besitzen zum Nutzen“ zu einem Paradigmenwechsel in der Mobilität beitragen sollen.

Über die Landesgrenzen hinaus ging es dann nach Darmstadt, wo Stefan Weiss zum Eisenbahntechnischen Kolloquium eingeladen wurde. Unter dem thematischen Schwerpunkt „Spannungsfeld Kapazität, Pünktlichkeit und Bau im Eisenbahnbereich“ gab der SCHIG-Geschäftsführer Einblicke in die österreichische Bahnlandschaft und insbesondere in das Wechselspiel zwischen Infrastruktur und Fahrplanplanung. Beide Disziplinen sind gleichermaßen in der SCHIG mbH verortet, weshalb das Publikum einen spannenden Einblick in die Arbeitsweise des Unternehmens bekam.

Im Juni luden die ÖVG – Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft und die SCHIG mbH zu einer gemeinsamen Veranstaltung in den Markhof Wien. Rund 70 Teilnehmer:innen aus der Eisenbahncommunity verfolgten spannende Vorträge und rege Diskussionen unter dem Veranstaltungstitel „ETCS aus der Strecke und am Zug“: Den Auftakt machte Gerhard Lueger, stellvertretender Leiter des Notified Body in der SCHIG mbH sowie anerkannte Experte für ETCS, mit seiner Keynote zu den Herausforderungen und Potentialen des Roll-Outs von ETCS. Im Anschluss folgte die Präsentation von Michael Schmid, ebenfalls tätig in der SCHIG mbH, der – als Mitarbeiter der Abteilung für Schienenpersonenverkehr – zu der Wechselwirkung zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen referierte. Die Sprecher Lars Schnieder, CEO der DB E.C.O. Group, Christian Sagmeister, Geschäftsbereichsleiter Bahnsysteme bei den Österreichischen Bundesbahnen und Alexander H. Schmidt der Siemens Mobility bildeten den weiteren Teil des Programmes. Den Abschluss der Präsentationen machte Michael Luczensky, Gruppenleiter Eisenbahn des Klimaschutzministeriums (BMK), mit der Blickrichtung aus der Regulierungsbehörde. Eine Podiumsdiskussion

rundete den Nachmittag ab: Judith Engel, Mitglied des Vorstands der ÖBB-Infrastruktur AG, SCHIG-Geschäftsführer Stefan Weiss und Michael Luczensky stellten sich den Fragen von Tamara Riedl-Joven (SCHIG mbH) und Karl Johann Hartig (ÖVG). Auch aus dem Publikum kamen interessierte Fragen und Diskussionspunkte, welche im Plenum besprochen wurden.

Internationales Flair brachte dann im Oktober 2024 das World Passenger Festival nach Wien, welches internationales Publikum bestehend aus Verkehrsbetreibern, Start-ups und Technologieunternehmen anlockte. Über 1.700 Besucher:innen konnte die zweitägige Fachveranstaltung verzeichnen. Unter den 250 Speaker:innen war auch die SCHIG mbH vertreten: Samuel Niemand, Teamleiter Verkehrsplanung in der SCHIG mbH, hielt seinen Vortrag zum Thema Fahrplanplanung in Österreich. Unter dem Titel „Developing an effective approach to timetabling in Austria to optimise traffic“ erhielt das Publikum einen Einblick in sein umfangreiches Wissen rund um die Verkehrsplanung im Schienenpersonenverkehr.

Bei den International Mobility Days der WKO – Außenwirtschaft Austria trafen über 70 Nationen zur Vernetzung und Ausstellung Ende November in Wien aufeinander. Mobilitätsübernehmer, Hersteller und Verkehrsbetreiber präsentierten Innovationen und Trends und gaben Einblicke in ihre Tätigkeiten mit Vorträgen und Erfahrungsberichten. Dem internationalen Publikum gab Stefan Weiss Einblicke in die Tätigkeitsfelder Infrastrukturkontrolle im Eisenbahnwesen und Schienenpersonenverkehr in einem Impulsvortrag. Ein Exkurs führte außerdem in die Datenanalysen, die von der SCHIG mbH betrieben werden und zur Verbesserung in der Mobilität beitragen sollen. Hierbei fokussierte sich auf das Thema Mindestbedienstandards und Verkehrsmodellierung.



Stefan Weiss im Dialog mit Christian Clerici bei den International Mobility Days



Kapitel sechs

Von / bis

6.01–6.10

SCHIG mbH

Jahres- abschluss 2023



Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz zum 31. Dezember 2023

AKTIVA	31.12.2023 EUR	31.12.2022 EUR	VERGLEICHSAHLEN 31.12.2022 EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile	181.840,69		260.383,88
		181.840,69	
II. Sachanlagen			
1. Bauten auf fremdem Grund	70.082,67		82.913,07
2. technische Anlagen und Maschinen	1.427,48		4.282,45
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	336.433,59		385.840,52
		407.943,74	473.036,04
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	3.160.000,00		3.160.000,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.218.750,00		1.406.250,00
		4.378.750,00	4.566.250,00
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>	1.592.605,95		1.218.823,25
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen <i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 2.808.658,33 / Vj. 316.209,44</i>	3.703.158,33		1.210.709,44
3. sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände <i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 / Vj. 0,00</i>	121.397.321,93		90.402.134,15
		126.693.086,21	92.831.666,84
II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten			
		610.370.268,61	513.810.209,50
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
1. Transitorische Posten		154.793.385,23	105.476,08
SUMME AKTIVA		896.825.274,48	612.047.022,34

PASSIVA	31.12.2023 EUR	31.12.2022 EUR	VERGLEICHSSZAHLEN 31.12.2022 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 256.588,00 / Vj. 233.660,95</i>			
		3.432.488,75	256.588,00
SUMME EIGENKAPITAL		13.200.143,94	10.024.243,19
B. RÜCKSTELLUNGEN			
1. Rückstellungen für Abfertigungen	264.761,98		230.560,51
2. sonstige Rückstellungen	81.970.702,24		85.604.887,21
		82.235.464,22	85.835.447,72
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 937.500,00 / Vj. 1.125.000,00</i>	1.125.000,00		1.312.500,00
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <i>davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 152.141.793,41 / Vj. 7.843.053,66</i> <i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 / Vj. 0,00</i>	152.141.793,41		7.843.053,66
3. sonstige Verbindlichkeiten <i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 215.029,80 / Vj. 211.913,95</i> <i>davon aus Steuern 37.473,56 / Vj. 156.778,88</i> <i>davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 4.741.570,95 / Vj. 2.529.061,77</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 157.070.864,36 / Vj. 10.559.615,43</i> <i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 937.500,00 / Vj. 1.125.000,00</i>	4.741.570,95		2.529.061,77
		158.008.364,36	11.684.615,43
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
		643.381.301,96	504.502.716,00
SUMME PASSIVA		896.825.274,48	612.047.022,34

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Jänner 2023 bis 31. Dezember 2023

	2023 EUR	2023 EUR	VERGLEICHSAHLEN 2022 EUR
1. UMSATZERLÖSE		14.469.209,79	12.299.651,16
2. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE			
a. Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	0,00		98,75
b. Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	117.355,68		77.825,86
c. übrige	1.294.213.726,48		1.335.018.321,97
		1.294.331.082,16	1.335.096.246,58
3. BETRIEBSLEISTUNG		1.308.800.291,95	1.347.395.897,74
4. AUFWENDUNGEN FÜR MATERIAL UND SONSTIGE BEZOGENE HERSTELLUNGSLEISTUNGEN			
a. Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.294.109.448,28		-1.335.088.055,01
5. PERSONALAUFWAND			
a. Gehälter	-8.449.826,11		-6.993.553,94
b. Soziale Aufwendungen	-2.993.300,68		-2.494.818,30
ba. Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-156.181,71		-168.746,72
bb. Aufwendungen für Altersversorgung	-343.460,92		-273.352,96
bc. Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-2.171.324,93		-1.843.580,98
bd. sonstige Sozialaufwendungen	-322.333,12		-209.137,64
		-11.443.126,79	-9.488.372,24
6. ABSCHREIBUNGEN			
a. planmäßige Abschreibungen	-341.735,17		-372.525,62
		-341.735,17	-372.525,62

	2023 EUR	2023 EUR	VERGLEICHSAHLEN 2022 EUR
7. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN			
a. Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen und Ertrag fallen	-911,30		-3.383,32
b. übrige	-2.905.070,41		-2.443.561,55
		-2.905.981,71	-2.446.944,87
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 49.817,76 / Vj. 9.990,58</i>		49.817,76	9.990,58
10. SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE <i>davon aus verbundenen Unternehmen 2.549.194,01 / Vj. 975.377,71</i>		6.411.496,07	6.207.985,66
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 738.632,78 / Vj. 5.262.665,56</i>		-3.285.413,08	-6.195.049,19
13. ZWISCHENSUMME AUS Z 9 BIS 12 (FINANZERGEBNIS)		3.175.900,75	22.927,05
14. ERGEBNIS VOR STEUERN (ZWISCHENSUMME AUS Z 8 UND Z 13)		3.175.900,75	22.927,05
15. ERGEBNIS NACH STEUERN		3.175.900,75	22.927,05
16. JAHRESÜBERSCHUSS		3.175.900,75	22.927,05
17. GEWINNVORTRAG AUS DEM VORJAHR		256.588,00	233.660,95
18. BILANZGEWINN		3.432.488,75	256.588,00

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 Vorsichtsprinzip wurde Rechnung getragen, indem insbesondere nur die am Abschlussstichtag verwirklichten Gewinne ausgewiesen wurden. Alle erkennbaren Risiken und drohenden Verluste, die im Geschäftsjahr 2023 oder in einem der früheren Geschäftsjahren entstanden sind, wurden berücksichtigt.

Anlagevermögen

IMMATERIELLES ANLAGEVERMÖGEN

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

SACHANLAGEVERMÖGEN

Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich der bisher aufgelaufenen und im Berichtsjahr 2023 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 1.000,00 (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 2023 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 Nominalzinsatzes von 1,80 % (Vorjahr 1,54 %), unter Berücksichtigung geplanter Bezugssteigerungen von 3,20 % (Vorjahr 3,30 %) 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.

ÄNDERUNG DER FORM DER DARSTELLUNG GEGENÜBER DEM VORJAHR

Änderungen der Form der Darstellung gegenüber dem Vorjahr wurden wie folgt vorgenommen: Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Verkehrsdienstverträgen wurden von den sonstigen Verbindlichkeiten zu den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und die noch nicht geschuldete Umsatzsteuer wurde von den sonstigen Verbindlichkeiten zu den sonstigen Forderungen und Vermögensgegenständen umgegliedert. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

Erläuterungen zur Bilanz

ANLAGENSPIEGEL	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					31.12.2023 EUR
	01.01.2023 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	2.035.814,60	112.450,17	0,00	39.540,01	0,00	2.108.724,76
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	1.637.672,33	85.649,51	0,00	33.725,07	0,00	1.689.596,77
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	1.406.250,00	0,00	0,00	187.500,00	0,00	1.218.750,00
SUMME	19.277.530,92	198.099,68	0,00	260.765,08	0,00	19.214.865,52

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 190.993,36 (Vorjahr EUR 208.584,48) vorgenommen.

SACHANLAGEN

Im Bereich des Sachanlagevermögens wurden nutzungsbedingte Abschreibungen in Höhe von EUR 150.741,81 (Vorjahr EUR 163.941,14) 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 125.000,00)**

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen bestehen in Höhe von EUR 1.218.750,00 (Vorjahr EUR 1.406.250,00) gegenüber der Rail Test & Research GmbH. Davon hat ein Betrag von EUR 187.500,00 eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

KUMULIERTE AFA 01.01.2023 EUR	AFA LAUFEND EUR	ZUSCHREIBUNGEN EUR	Abschreibungsbewegungen				KUMULIERTE AFA 31.12.2023 EUR	Buchwerte	
			ZUGÄNGE EUR	ABGÄNGE EUR	UMBUCHUNGEN EUR	31.12.2023 EUR		31.12.2022 EUR	
1.775.430,72	190.993,36	0,00	0,00	39.540,01	0,00	1.926.884,07	181.840,69	260.383,88	
45.390,89	12.830,40	0,00	0,00	0,00	0,00	58.221,29	70.082,67	82.913,07	
4.282,46	2.854,97	0,00	0,00	0,00	0,00	7.137,43	1.427,48	4.282,45	
1.251.831,81	135.056,44	0,00	0,00	33.725,07	0,00	1.353.163,18	336.433,59	385.840,52	
10.900.925,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10.900.925,12	3.160.000,00	3.160.000,00	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.218.750,00	1.406.250,00	
13.977.861,00	341.735,17	0,00	0,00	73.265,08	0,00	14.246.331,09	4.968.534,43	5.299.669,92	

Umlaufvermögen

FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Die Fristigkeit der Forderungen stellt sich folgendermaßen dar:

	Summe		davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	
	31.12.2023 EUR	31.12.2022 EUR	31.12.2023 EUR	31.12.2022 EUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.592.605,95	1.218.823,25	0,00	0,00
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	3.703.158,33	1.210.709,44	2.808.658,33	316.209,44
sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	121.397.321,93	90.402.134,15	0,00	0,00
SUMME	126.693.086,21	92.831.666,84	2.808.658,33	316.209,44

Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen zum 31.12.2023 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	
	31.12.2023 EUR	31.12.2022 EUR	31.12.2023 EUR	31.12.2022 EUR
Forderungen aus der Verrechnung mit Abgabenbehörden	38.080.817,32	7.718.342,16	0,00	0,00
Darlehen und Vorschüsse an Dienstnehmer	21.074,94	15.645,60	0,00	0,00
andere sonstige Forderungen	83.295.429,67	82.668.146,39	0,00	0,00
SUMME	121.397.321,93	90.402.134,15	0,00	0,00

In den sonstigen Forderungen sind Erträge in Höhe von EUR 81.364.409,52 (Vorjahr EUR 81.121.196,39) 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 81.331.886,62 (Vorjahr EUR 80.823.312,77) enthalten.

Aktive Rechnungsabgrenzung

TRANSITORISCHE POSTEN

Die transitorischen Posten werden mit EUR 154.793.385,23 (Vorjahr EUR 105.476,08) ausgewiesen und umfassen alle Ausgaben, die erst im Folgejahr im Sinne einer periodenreinen Gewinnermittlung aufwandswirksam verrechnet werden.

Im Berichtsjahr wurde vereinbarungsgemäß ein Kostenbeitrag in Höhe von EUR 160.322.330,69 an die ÖBB-Personenverkehr AG für Großausbesserungen von Doppelstockwagen in den Jahren 2023 bis 2029 geleistet. Davon betrifft ein Betrag von EUR 154.681.276,86 die Folgejahre, dieser wird daher zum 31.12.2023 als Rechnungsabgrenzung ausgewiesen.

Eigenkapital

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

KAPITALRÜCKLAGEN

Nicht gebundene Kapitalrücklagen

Die Kapitalrücklage beträgt zum 31.12.2023 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 2023 beläuft sich auf EUR 3.432.488,75 (Vorjahr EUR 256.588,00). In diesem Betrag ist ein Gewinnvortrag aus dem Jahr 2022 in Höhe von EUR 256.588,00 enthalten.

Rückstellungen

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Die sonstigen Rückstellungen bestehen aus folgenden Positionen:

	31.12.2023 EUR	31.12.2022 EUR
Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Arbeitnehmern	630.505,71	473.385,78
Übrige sonstige Rückstellungen	81.340.196,53	85.131.501,43
SUMME	81.970.702,24	85.604.887,21

In den sonstigen Rückstellungen sind u.a. die Rückstellungen für noch nicht konsumierte Urlaube in Höhe von EUR 461.282,32 (Vorjahr EUR 345.870,27), für Zeitguthaben in Höhe von EUR 169.223,39 (Vorjahr EUR 127.515,51), für Prämien für Mitarbeiter in Höhe von EUR 931.000,00 (Vorjahr EUR 770.000,00), für drohende Verluste aus einem Zinsswap-Geschäft in Höhe von EUR 2.811.000,00 (Vorjahr EUR 1.211.000,00), für die Behindertenausgleichstaxe in Höhe von EUR 16.029,00

(Vorjahr EUR 15.908,00) und für Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten in Höhe von EUR 733.876,50 (Vorjahr EUR 731.607,81) enthalten. In den Rückstellungen für ausstehende Eingangsrechnungen in Höhe von EUR 76.848.291,03 (Vorjahr EUR 82.402.985,62) ist ein Betrag von EUR 76.817.029,18 (Vorjahr EUR 82.369.212,77) enthalten, der im Zusammenhang mit den von der Gesellschaft abgeschlossenen Verkehrsdiensteverträgen steht.

Verbindlichkeiten

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

		SUMME EUR	Restlaufzeit		
			BIS 1 JAHR EUR	ZW. 1 UND 5 JAHREN EUR	ÜBER 5 JAHRE EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2023	1.125.000,00	187.500,00	750.000,00	187.500,00
	2022	1.312.500,00	187.500,00	750.000,00	375.000,00
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2023	152.141.793,41	152.141.793,41	0,00	0,00
	2022	7.843.053,66	7.843.053,66	0,00	0,00
Sonstige Verbindlichkeiten	2023	4.741.570,95	4.741.570,95	0,00	0,00
	2022	2.529.061,77	2.529.061,77	0,00	0,00
SUMME	2023	158.008.364,36	157.070.864,36	750.000,00	187.500,00
SUMME	2022	11.684.615,43	10.559.615,43	750.000,00	375.000,00

VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER KREDITINSTITUTEN

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -187.500,00 auf EUR 1.125.000,00. Zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen für den Klima-Wind-Kanal der Rail Test & Research GmbH wurde im Jahr 2009 ein Darlehen in Höhe

von EUR 3.750.000,00 aufgenommen. Zum Bilanzstichtag haftet das Darlehen mit einem Betrag in Höhe von EUR 1.125.000,00 (Vorjahr EUR 1.312.500,00) aus. Als Sicherstellung wurde eine Bürge- und Zahlerhaftung der Republik Österreich bestellt.

SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

		SUMME EUR	Restlaufzeit		
			BIS 1 JAHR EUR	ZW. 1 UND 5 JAHREN EUR	ÜBER 5 JAHRE EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Abgabenbehörden	2023	37.473,56	37.473,56	0,00	0,00
	2022	156.778,88	156.778,88	0,00	0,00
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungsträgern	2023	215.029,80	215.029,80	0,00	0,00
	2022	211.913,95	211.913,95	0,00	0,00
Verbindlichkeiten gegenüber Dienstnehmern	2023	5.130,36	5.130,36	0,00	0,00
	2022	7.633,07	7.633,07	0,00	0,00
Sonstige Verbindlichkeiten	2023	4.483.937,23	4.483.937,23	0,00	0,00
	2022	2.152.735,87	2.152.735,87	0,00	0,00
SUMME	2023	4.741.570,95	4.741.570,95	0,00	0,00
SUMME	2022	2.529.061,77	2.529.061,77	0,00	0,00

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Aufwendungen in Höhe von EUR 1.133.065,60 (Vorjahr EUR 236.953,12) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungs-

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

Passive Rechnungsabgrenzung

Die passive Rechnungsabgrenzung zeigt einen Wert von EUR 643.381.301,96 (im Vorjahr EUR 504.502.716,00) 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	2023	19.999.921,44	30.12.2029
	2022	19.999.995,19	30.12.2029
	2023	2.100.000,00	15.07.2030
	2022	2.400.000,00	15.07.2030
	2023	544.444,44	15.07.2030
	2022	622.222,22	15.07.2030
RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH	2023	504.166,20	31.03.2036
	2022	544.499,56	31.03.2036
	2023	266.250,00	31.12.2030
	2022	301.750,00	31.12.2030
SUMME	2023	23.414.782,08	
SUMME	2022	23.868.466,97	

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 848.436,68 (Vorjahr

EUR 805.685,59) und in den nächsten fünf Jahren insgesamt auf EUR 4.186.217,64 (Vorjahr EUR 3.995.711,18). 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 14.469.209,79 (Vorjahr EUR 12.299.651,16).

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

Sonstige betriebliche Erträge

SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen EUR 1.294.331.082,16 (Vorjahr EUR 1.335.096.246,58) und gliedern sich wie folgt:

	2023 EUR	2022 EUR
Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen	0,00	98,75
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	117.355,68	77.825,86
Übrige sonstige betriebliche Erträge	1.294.213.726,48	1.335.018.321,97
SUMME	1.294.331.082,16	1.335.096.246,58

ÜBRIGE SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Die übrigen sonstigen betrieblichen Erträge betragen EUR 1.294.213.726,48 (Vorjahr EUR 1.335.018.321,97) und bestehen aus folgenden Positionen:

	2023 EUR	2022 EUR
Zuschüsse	1.294.017.253,42	1.335.002.439,77
Sonstige Erlöse	196.473,06	15.882,20
SUMME	1.294.213.726,48	1.335.018.321,97

Aufwendungen für bezogene Leistungen

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen gliedern sich wie folgt:

	2023 EUR	2022 EUR
Bezogene gemeinwirtschaftliche Leistungen VDV	1.294.017.253,42	1.335.002.439,77
Bezogene Leistungen IKN	44.861,23	18.442,51
Bezogene Leistungen LogF6/IVS	24.329,66	42.559,83
Bezogene Leistungen SPV	16.535,64	15.259,20
Bezogene Leistungen ATF	6.468,33	9.353,70
SUMME	1.294.109.448,28	1.335.088.055,01

Personalaufwand

Der Personalaufwand hat sich gegenüber dem Vorjahr von EUR 9.488.372,24 um EUR 1.954.754,55 auf EUR 11.443.126,79 verändert.

AUFWENDUNGEN ANGESTELLTE

	2023 EUR	2022 EUR
Gehälter	8.449.826,11	6.993.553,94
Abfertigungen	34.201,47	66.794,23
Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	121.980,24	101.952,49
Aufwendungen für Altersversorgung	343.460,92	273.352,96
Gesetzlicher Sozialaufwand	1.589.174,28	1.336.209,92
Vom Entgelt abhängige Abgaben	582.150,65	507.371,06
Sonstige Sozialaufwendungen	322.333,12	209.137,64
SUMME	11.443.126,79	9.488.372,24

AUFWENDUNGEN FÜR ABFERTIGUNGEN UND LEISTUNGEN AN BETRIEBLICHE MITARBEITERVORSORGEKASSEN

	2023 EUR	2022 EUR
Dotierung Abfertigungsrückstellung	34.201,47	66.794,23
Beiträge an betriebliche Mitarbeiter-Vorsorgekassen	121.980,24	101.952,49
SUMME	156.181,71	168.746,72

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

Die planmäßigen Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr EUR 341.735,17 (Vorjahr EUR 372.525,62) und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -30.790,45.

	2023 EUR	2022 EUR
Planmäßige Abschreibung immaterieller Vermögensgegenstände	190.993,36	208.584,48
Planmäßige Abschreibung Sachanlagen	150.741,81	163.941,14
SUMME	341.735,17	372.525,62

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

Die nicht ertragsabhängigen Steuern beliefen sich im Geschäftsjahr auf EUR 911,30 (Vorjahr EUR 3.383,32) und gliedern sich wie folgt:

	2023 EUR	2022 EUR
sonstige Steuern und Abgaben	911,30	3.383,32
SUMME	911,30	3.383,32

ÜBRIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen betragen EUR 2.905.070,41 (Vorjahr EUR 2.443.561,55) und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 461.508,86. Die übrigen betrieblichen Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

Die im Geschäftsjahr anfallenden Aufwendungen für den Abschlussprüfer betragen für die Prüfung des Jahresabschlusses EUR 11.046,50 (Vorjahr EUR 10.470,00).

	2023 EUR	2022 EUR
Instandhaltungen und Reparaturen	581.389,46	507.272,90
Reinigung durch Dritte	103.948,81	89.049,97
Versicherungen	73.989,93	75.041,26
Transporte durch Dritte	245,86	1.112,42
Reise- und Fahrtspesen, Diäten	97.096,46	73.451,50
Post- und Telefongebühren	96.182,02	93.066,31
Miet- und Pachtaufwand, Leasing	807.976,12	736.801,42
Energieverbrauch, Betriebskosten	218.554,07	136.023,78
Kfz-Kosten PKW	9.280,46	13.960,82
Sitzungsgelder	27.152,90	31.935,13
Beigestelltes Personal	14.858,44	18.156,20
Aufsichtsratsvergütungen	33.700,00	33.186,35
Büromaterial	5.617,82	4.181,91
Aufwand für Fachliteratur und Zeitungen	33.864,77	33.758,26
Werbe- und Repräsentationsaufwand	70.630,69	66.062,83
Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwand	412.578,78	312.947,29
Aus- und Fortbildung	174.464,04	89.247,45
Mitgliedsbeiträge	28.201,20	25.934,34
Spesen des Geldverkehrs	3.907,15	3.973,63
Sonstige betriebliche Aufwendungen	111.734,51	98.457,31
Skontoerträge auf übrige betriebliche Aufwendungen	-303,08	-59,53
SUMME	2.905.070,41	2.443.561,55

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis schlägt sich im Geschäftsjahr mit EUR 3.175.900,75 (Vorjahr EUR 22.927,05) nieder. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Veränderung von EUR 3.152.973,70.

ERTRÄGE AUS ANDEREN WERTPAPIEREN UND AUSLEIHUNGEN DES FINANZANLAGEVERMÖGENS

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

	2023 EUR	2022 EUR
Zinserträge aus Ausleihungen	49.817,76	9.990,58
davon aus verbundenen Unternehmen	49.817,76	9.990,58
SUMME	49.817,76	9.990,58

SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge gliedern sich wie folgt:

Im Berichtsjahr wurde von Banken keine Verwahrgebühr auf Guthaben mehr eingehoben. Im Jahr 2022 wurden die Zinserträge mit der von den Banken eingehobenen Verwahrgebühr in Höhe von EUR 43.195,54 saldiert ausgewiesen.

	2023 EUR	2021 EUR
Zinserträge	3.178.363,29	26.035,10
davon aus verbundenen Unternehmen	54.694,01	55.920,48
Zinserträge Swap	3.233.132,78	6.181.950,56
davon aus verbundenen Unternehmen	2.494.500,00	919.457,23
SUMME	6.411.496,07	6.207.985,66

ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

	2023 EUR	2022 EUR
Haftungsentgelt	2.462,41	2.817,49
Zinsen für Bankkredite, Darlehen	49.817,89	9.990,58
Zinsaufwand Swap	3.233.132,78	6.182.241,12
davon an verbundene Unternehmen	738.632,78	5.262.665,56
SUMME	3.285.413,08	6.195.049,19

Bilanzgewinn

Der Jahresgewinn des Geschäftsjahres 2023 beträgt EUR 3.175.900,75 und veränderte sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 3.152.973,70 (Vorjahresergebnis EUR 22.927,05).

Unter Berücksichtigung des Gewinnvortrages aus dem Geschäftsjahr 2022 errechnet sich ein Bilanzgewinn von EUR 3.432.488,75.

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 31.12.2023 einen negativen beizulegenden Zeitwert von EUR 2.810.550,94 (Vorjahr EUR 1.210.732,15) ergeben.

Im Jahresabschluss 2023 wird das Finanzderivat - wie im Vorjahr - nicht als Bewertungseinheit mit dem Fremdfinanzierungsgeschäft qualifiziert und ist daher eine bilanzielle Berücksichtigung des negativen beizulegenden Zeitwertes in Form einer Drohverlustrückstellung in Höhe von EUR 2.811.000,00 (Vorjahr EUR 1.211.000,00) 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 133 (Vorjahr 118), davon 133 Angestellte (Vorjahr 118) 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	2023	34.201,47	0,00	0,00	34.201,47
	2022	66.794,23	0,00	0,00	66.794,23
Betriebliche Mitarbeitervorsorge	2023	121.980,24	2.297,66	5.832,41	113.850,17
	2022	101.952,49	2.305,46	5.838,72	93.808,31
Aufwendungen für Pensionen (Pensionskassenbeiträge)	2023	304.960,92	15.375,00	12.645,81	276.940,11
	2022	238.877,96	15.375,00	10.962,90	212.540,06
SUMME	2023	461.142,63	17.672,66	18.478,22	424.991,75
SUMME	2022	407.624,68	17.680,46	16.801,62	373.142,60

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

Die Vergütung des Geschäftsführers belief sich im Geschäftsjahr 2023 - ohne Berücksichtigung der unter Punkt 4.b. dargestellten Beträge - auf insgesamt EUR 150.392,94 (Vorjahr EUR 150.902,58).

**DER AUFSICHTSRAT SETZT SICH IM GESCHÄFTSJAHR
2023 AUS FOLGENDEN PERSONEN ZUSAMMEN:****MINISTERIALRAT MAG. ROLAND SCHUSTER, MBA**
(Vorsitzender)**DI SONJA WIESHOLZER**

(Stellvertreterin des Vorsitzenden) bis 05.01.2024

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 33.700,00 (Vorjahr EUR 33.186,35) entstanden.

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

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR 2.336.139,70 (Vorjahr EUR 3.330.053,93); Jahresfehlbetrag 2023 EUR 993.914,23 (Vorjahr Jahresüberschuss EUR 5.589.797,23)

**ROLA REGENSBURG PROJEKTGESELLSCHAFT MBH,
REGENSBURG**

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR 101.072,00 (Vorjahr EUR 126.683,07); Jahresverlust 2023 EUR 25.611,07 (Vorjahr Jahresverlust EUR 1.057,03)

**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 3.432.488,75 (Vorjahr EUR 256.588,00) 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 2023 auf EUR 12.801.552,78 (Vorjahr EUR 10.647.317,28).

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 2023 auf in Summe EUR 127.689,64 (Vorjahr EUR 133.816,76). Weiters bestehen Cash-Pooling-Vereinbarungen über die gemeinsame Verwaltung liquider Mittel und die damit verbundene marktübliche Verzinsung von Forderungen bzw. Verbindlichkeiten verbundener Unternehmen.

Die Gesellschaft hat für die Rail Test & Research GmbH Haftungen für bestehende Finanzierungen übernommen, wofür der Rail Test & Research GmbH ein marktübliches Haftungsentgelt in Höhe von EUR 52.231,60 (Vorjahr EUR 53.102,99) verrechnet wird.

Die Republik Österreich stellte der Gesellschaft aufgrund einer zur Aufnahme eines Darlehens gewährten Bundeshaftung im Geschäftsjahr 2023 ein Haftungsentgelt von EUR 2.462,41 (Vorjahr EUR 2.817,49) in Rechnung.

Wien, am 23. April 2024



Dr. Stefan Weiss, MBA

Lagebericht gem. §§ 243 und 267 UGB

der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH für das Geschäftsjahr 2023.

Struktur der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und Angaben über Beteiligungen

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH („SCHIG mbH“) besteht als Gesellschaft seit 27 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 und der Mittelverwendungskontrolle im Eisenbahnwesen, 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, DEM ABSCHLUSS UND DER ABWICKLUNG VON VERTRÄGEN ÜBER DIE BESTELLUNG GEMEINWIRTSCHAFTLICHER SCHIENENPERSONENVERKEHRSLEISTUNGEN UND 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, Wegeentgeltförderung, Investitionsförderung Kombiniertes Verkehr, Logistikförderung, Förderprogramm Rechtsabbeigeassistent) 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 entgelterhebende Stelle für Privatbahnen;**
- **Führung des Infrastrukturregisters;**
- **Führung des SOLAS-Registers;**
- **Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr.**

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 Betreiber-gesellschaft Rail Tec Arsenal Fahrzeugversuchsanlage GmbH. Um die effektive Nutzungskapazität der Anlage zu erhöhen, wurden eine dritte Vorbereitungshalle errichtet und die Steuerwarte adaptiert und im Jahr 2022 in Betrieb genommen.

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. Infrastruktur-betreiber des RoLa-Terminals ist die Bayernhafen GmbH & Co. KG. Der operative Betrieb der RoLa-Verbindung Trento - Regensburg wurde eingestellt. Der Betreiber-vertrag 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 2023 bis 2026 vom Dezember 2023^[1] stellt die Oesterreichische Nationalbank (OeNB) fest, dass sich die österreichische Wirtschaft seit der zweiten Jahreshälfte 2022 in einer Rezession befindet. Dazu beigetragen haben das Auslaufen der Aufholeffekte nach dem Ende der COVID-19-Pandemie, die in Folge des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine gestiegenen Energiepreise, der starke inländische Preisauftrieb sowie das schwache internationale Umfeld. Gestiegene Finanzierungskosten, hohe Energiepreise und schlechte Erwartungen wirkten sich dämpfend vor allem auf Investitionen aus.

Laut Pressemitteilung der Statistik Austria vom 5. März 2024^[2] hat sich laut vorläufiger Berechnungen zur Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung die Wirtschaftsleistung im Jahr 2023 im Vergleich zu 2022 real um 0,8 % verringert. Die Statistik Austria sieht dies vor allem in der negativen Entwicklung der Warenproduktion sowie des Handels und des Verkehrs begründet. Als weitere Faktoren werden der Rückgang des privaten Konsums und ein rückläufiges Investitionsvolumen, insbesondere im Baubereich, genannt.

Für das Jahr 2024 erwartet die OeNB in ihrer gesamtwirtschaftlichen Prognose für Österreich 2023 bis 2026 noch ein moderates Wachstum des realen BIP von 0,6 %, das in erster Linie auf eine stärkere Konsumnachfrage aufgrund der verzögerten Inflationsabgeltung bei Löhnen und Pensionen und die sinkende Inflation zurückzuführen ist. Unterstützt wird dies durch die Annahme einer moderaten Erholung des Welthandels ab dem Jahr 2024. Für die Jahre 2025 und 2026 wird ein Wachstum von 1,7 % bzw. 1,3 % prognostiziert. Dazu tragen neben dem Konsum auch die Investitionen und eine stärkere Exportdynamik bei.

In ihrer Interimsprognose für Österreich vom März 2024^[3] revidiert die OeNB ihre Erwartungen für das BIP-Wachstum im Jahr 2024 leicht nach unten (0,5 %), für 2025 leicht nach oben (1,8 %). Ausschlaggebend dafür sind die aktuellen geopolitischen Spannungen. Eine Intensivierung der Kriegshandlungen in der Ukraine und im Nahen Osten sowie die Bedrohungen des Frachtverkehrs im Roten Meer stellen auch Risiken für das Wirtschaftswachstum in Österreich dar und wurden in der Prognose berücksichtigt.

¹ Gesamtwirtschaftliche Prognose der OeNB für Österreich 2023 bis 2026 (Dezember 2023): <https://www.oenb.at/dam/jcr:170d7b1b-6aea-4c8a-b926-13fbb8af72f3/oenb-report-2023-7-wirtschaftsprognose-fuer-oesterreich.pdf>, abgerufen am 9. April 2024

² Korrigierte Pressemitteilung 13.280-046/24 der Statistik Austria (05. März 2024): <https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2024/03/20240229BIP2023Q4.pdf>, abgerufen am 9. April 2024

³ Interimsprognose für Österreich (März 2024): <https://www.oenb.at/dam/jcr:0da1e8bd-0337-4ec9-a14d-af6a9265e83b/oenb-report-2024-2-prognose.pdf>, abgerufen am 9. April 2024

Auch das WIFO prognostiziert für das Jahr 2024 nur leichtes Wachstum des realen BIP von 0,2 %, knapp über einer Stagnation. Die Wirtschaft löst sich nur langsam aus der Rezession, die schwache Industriekonjunktur schlägt auf die Dienstleistungsbranchen durch. Für das Jahr 2025 erwartet das WIFO wieder ein BIP-Wachstum von 1,8 %.^[4]

Das IHS erwartet für das Jahr 2024 mit 0,5 % ein leicht höheres BIP-Wachstum als das WIFO, auf dem Niveau der Prognose der OeNB. Maßgeblichen Anteil daran hat nach Ansicht des IHS die anziehende Konsumnachfrage der privaten Haushalte aufgrund steigender Realeinkommen sowie eine Aufhellung der Konjunktur im Euroraum, wodurch in der zweiten Jahreshälfte 2024 die heimische Wirtschaft wieder auf einen verhaltenen Wachstumskurs einschwenken sollte. Für das Jahr 2025 wird ein Wachstum von 1,5 % prognostiziert.^[5]

Die Bauwirtschaft leidet weiterhin unter empfindlichen Preissteigerungen und dem hohen Zinsniveau, das vor allem die Nachfrage nach privaten Bauinvestitionen dämpft. Die Entwicklung der österreichischen Bauwirtschaft folgt hier dem Trend des europäischen Bauwesens. Der Hochbau steht weiter unter Druck, lediglich der Tiefbau dürfte von öffentlichen Investitionen in Verkehrsinfrastruktur und erneuerbare Energieträger profitieren, nachdem er schon im Jahr 2023 aufgrund der Wachstumstreiber Neu- und Ausbau der Transportinfrastruktur, insbesondere im Schienenbereich, einen stärkeren Einbruch im Bausektor verhindert hat. Vom Ausbau der Schieneninfrastruktur gehen auch weiterhin wichtige Wachstumsimpulse aus. Hintergrund ist die angestrebte Reduktion des Individualverkehrs und des damit verbundenen CO₂-Ausstoßes, der zur Erreichung der Klimaziele deutlich reduziert werden muss. Die Investitionen erfolgen auf zwei unterschiedlichen Ebenen. Einerseits wird in den Ausbau des Nahverkehrs zur besseren Erschließung der Ballungszentren bei höherer Taktfrequenz investiert. Andererseits sollen Fernverkehrsverbindungen ausgebaut und Lücken im internationalen Bahnnetz geschlossen werden. Dies wird auch von der EU als entscheidend für die Gewährleistung einer nachhaltigen Konnektivität eingestuft und entsprechend gefördert. Anhaltend hohe Baukosten bei gleichzeitig geringerem budgetären Spielraum der öffentlichen Hand könnten hier jedoch dämpfend wirken.^[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 getreten sind, wurden von Seiten des Bundes sowie der Länder als zuständige Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstverträge für den Zeitraum 2019 bis 2034 dementsprechend vorbereitet.

UMSATZENTWICKLUNG

Die Umsatzerlöse der SCHIG mbH beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 14,5 Mio. (Vj. rd. EUR 12,3 Mio.), pro beschäftigter Person bedeutet das bei einem durchschnittlichen Personalstand von 133 Personen (Vj. 118 Personen) einen Betrag von rd. TEUR 109 (Vj. rd. TEUR 104). Dies entspricht einem Anstieg der gesamten Umsatzerlöse der SCHIG mbH um rd. EUR 2,2 Mio. oder rd. 17,6 % gegenüber dem GJ 2022. 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 Kärnten) konnte die SCHIG mbH für die Bundesländer Vorarlberg 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.

⁴ WIFO Monatsberichte 2/2024, S. 64ff: https://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikations-id=71459&mime_type=application/pdf, abgerufen am 9. April 2024

⁵ IHS Frühlings-Prognose der österreichischen Wirtschaft 2024–2025 (22. März 2024): <https://irihs.ihs.ac.at/id/eprint/6934/>, abgerufen am 9. April 2024

⁶ WIFO Monatsberichte 2/2024, S. 87ff

Am 29. November 2019 (VDV SPFV), 10. Dezember 2019 (VDV SPNV Tirol) und am 12. Dezember 2019 (VDV SPNV Salzburg) konnte die SCHIG mbH für den Schienenpersonenfernverkehr sowie für die Bundesländer Tirol 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 trat mit 13. Dezember 2020 der Verkehrsdienstvertrag für die Ostregion mit einer Laufzeit bis Dezember 2029 in Kraft. Im Dezember 2020 wurden ebenfalls Verkehrsdienstverträge für die Strecken Graz Hbf - Lieboch/Hengsberg - Wies-Eibiswald, Graz Hbf - Köflach und Wien Hbf - Ebenfurth - Sopron - Deutschkreutz für den Zeitraum Dezember 2020 bis 2030 unterschrieben. Ebenfalls unterzeichnet wurde der Verkehrsdienstvertrag für die Strecke Jenbach - Mayerhofen im Zillertal, der eine Laufzeit bis Dezember 2025 hat. Aufgrund von wesentlichen Änderungen der Vergabepremissen (tatsächlich einsetzbarer Fuhrpark aufgrund von geändertem Infrastrukturausbau sowie Anpassungen in der Leistungsentwicklung) innerhalb einiger Regionen, wurde eine entsprechende Reaktion der Auftraggeberseite erforderlich. Für die Verkehrsdienstverträge Steiermark (abgeschlossen am 7. Dezember 2018), Oberösterreich (abgeschlossen am 12. Dezember 2019) und Teile der am 13. Dezember 2020 abgeschlossenen Ostregion wurde eine vorzeitige Vertragsauflösung der bestehen-

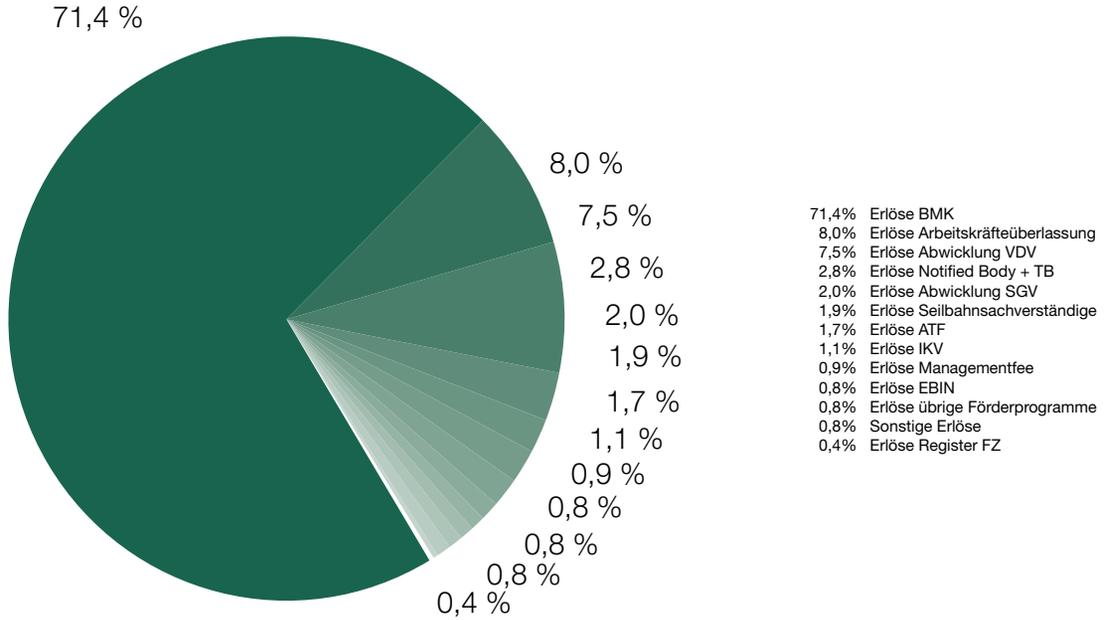
den Verträge sowie erneute Direktvergabe an die ÖBB-PV AG im Dezember 2023 umgesetzt. Für die Aufträge in den Regionen Salzburg, Tirol und Vorarlberg fand im Jahr 2023 eine wesentliche Änderung der bestehenden Verkehrsdienstverträge zur Leistungsausweitung statt. Weiters wurde am 22. Dezember 2023 für 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. 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 2023 erfolgte Bestellumfang der SCHIG mbH ca. 106,3 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 2023 wenden 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 1,5 Mrd.⁷⁾ – auf. Zusätzlich trägt der Bund eine Mitfinanzierung in Höhe von rd. EUR 44 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.

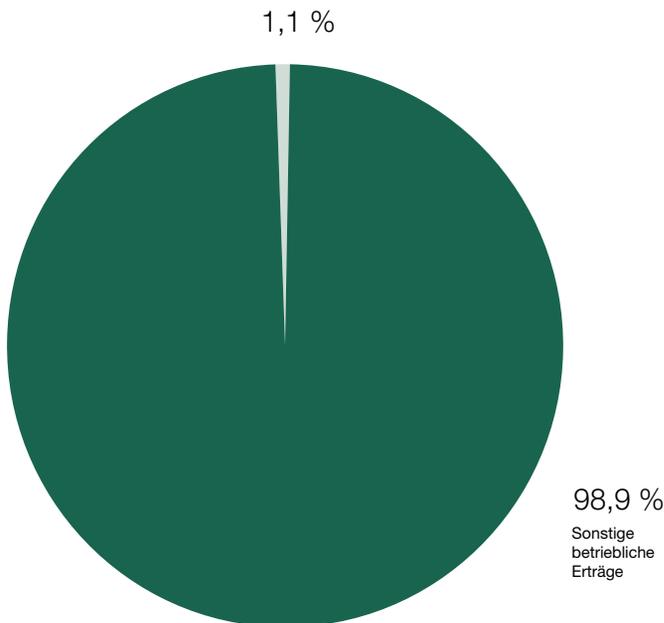
⁷⁾ Planwert

Der nachfolgende Überblick über die Betriebsleistung im GJ 2023 zeigt deren Zusammensetzung sowie Details zu den Umsatzerlösen.

ÜBERSICHT BETRIEBSLEISTUNG 2023



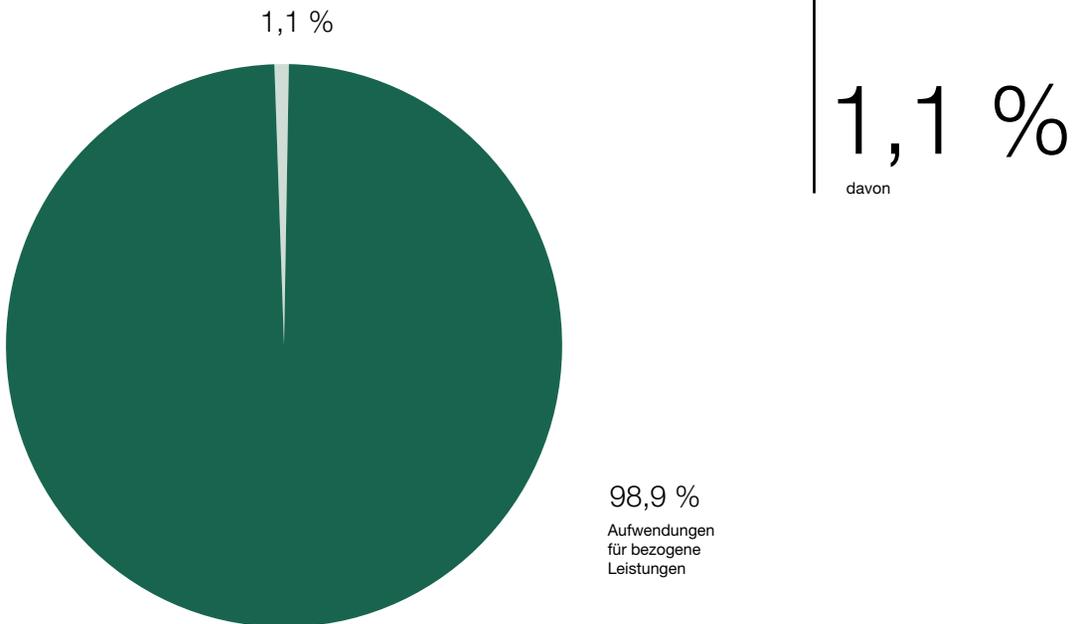
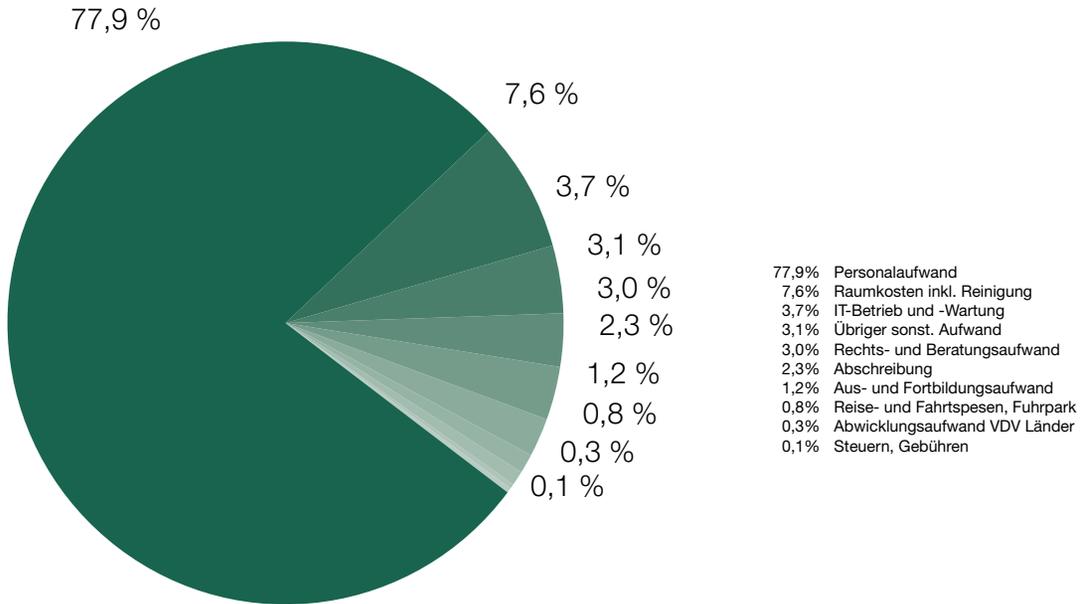
- 71,4% Erlöse BMK
- 8,0% Erlöse Arbeitskräfteüberlassung
- 7,5% Erlöse Abwicklung VDV
- 2,8% Erlöse Notified Body + TB
- 2,0% Erlöse Abwicklung SGV
- 1,9% Erlöse Seilbahnsachverständige
- 1,7% Erlöse ATF
- 1,1% Erlöse IKV
- 0,9% Erlöse Managementfee
- 0,8% Erlöse EBIN
- 0,8% Erlöse übrige Förderprogramme
- 0,8% Sonstige Erlöse
- 0,4% Erlöse Register FZ



Im Bereich der Aufwendungen verzeichnete der Personalaufwand im Berichtsjahr mit rd. EUR 11,4 Mio. (Vj. EUR 9,5 Mio.) einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr, der durchschnittliche Personalaufwand pro beschäftigter Person der SCHIG mbH erhöhte sich im Berichtsjahr gegenüber dem GJ 2022 auf rd. TEUR 86 (Vj. rd. TEUR 80). Die durchschnittliche Anzahl an Mitarbeiter:innen stieg um 15 Personen von 118 auf 133 im GJ 2023.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen gingen im Berichtsjahr insgesamt auf rd. EUR 1.294,1 Mio. (Vj. rd. EUR 1.335,1 Mio.) zurück. Die Intensität der Aufwendungen für bezogene Leistungen sank daher von rd. 99,1 % im GJ 2022 auf 98,9 % im GJ 2023.

ÜBERSICHT AUFWENDUNGEN 2023



ÜBERBLICK ZUR ERTRAGSLAGE

Die SCHIG mbH erzielte im Berichtsjahr ein positives Ergebnis vor Steuern (entspricht dem Finanzergebnis) von rd. TEUR 3.176 (Vj. rd. TEUR 23). Das EBIT 2023 betrug rd. TEUR 3.228 (Vj. rd. TEUR 36) und verzeichnete damit gegenüber dem Jahr 2022 einen signifikanten Anstieg. Ausschlaggebend dafür war der Wegfall der Verrechnung der sogenannten „Verwahrgebühr“ auf Guthaben durch die Geschäftsbanken im Laufe des 3. Quartals 2022 und die günstige Entwicklung der Zinslandschaft.

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 2023 auf rd. 22,3 % (Vj. rd. 0,3 %) an. Die Eigenkapitalrentabilität erhöhte sich auf rd. 24,1 % (Vj. rd. 0,2 %).

	2023	2022	VERÄNDERUNG
EBIT (in TEUR)	3.228	36	3.192
EBIT-Marge (Umsatzrentabilität) (in %)	22,3 %	0,3 %	22,0 %
Ergebnis vor Steuern (in TEUR)	3.176	23	3.153
Eigenkapitalrentabilität (Ergebnis vor Steuern/Eigenkapital) (in %)	24,1 %	0,2 %	23,8 %

STRUKTUR DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Die Struktur der Gewinn- und Verlust-Rechnung der SCHIG mbH hat sich im GJ 2023 gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich verändert; maßgeblichster Einflussfaktor

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

	2023 TEUR	%	2022 TEUR	%	VERÄNDERUNG TEUR
Umsatzerlöse	14.469	1,1 %	12.300	0,9 %	2.170
Sonstige betriebliche Erträge	1.294.331	98,9 %	1.335.096	99,1 %	-40.765
Betriebsleistung	1.308.800	100,0 %	1.347.396	100,0 %	-38.596
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.294.109	98,9 %	1.335.088	99,1 %	-40.979
Personalaufwand	11.443	0,9 %	9.488	0,7 %	1.955
Abschreibungen	342	0,0 %	373	0,0 %	-31
Sonstige betriebliche Aufwendungen	2.906	0,2 %	2.447	0,2 %	459
Gesamtaufwand	1.308.800	100,0 %	1.347.396	100,0 %	-38.596
Betriebsergebnis	0	0,0 %	0	0,0 %	0
Finanzergebnis	3.176	0,2 %	23	0,0 %	3.153
Ergebnis vor Steuern	3.176	0,2 %	23	0,0 %	3.153

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Der Anstieg der Bilanzsumme im Berichtsjahr auf rd. EUR 896,8 Mio. resultiert weitestgehend aus den Auswirkungen der Verkehrsdienstverträge auf die entspre-

chenden Positionen des Nettoumlaufvermögens. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen (Anlagenintensität) ging leicht auf 0,6 % (Vj. 0,9 %) zurück.

ÜBERBLICK ZUR VERMÖGENS- UND FINANZLAGE	31.12.2023	31.12.2022	VERÄNDERUNG
Bilanzsumme (in TEUR)	896.825	612.240	284.586
Anlagenintensität (in %)	0,6 %	0,9 %	-0,3 %
Anlagendeckungsgrad I (in %)	265,7 %	189,1 %	76,5 %
Anlagendeckungsgrad II (in %)	3.240,8 %	237,6 %	3.003,2 %
Eigenmittelquote nach URG (in %)	1,5 %	1,6 %	-0,2 %

ENTWICKLUNG DER BILANZSTRUKTUR

	31.12.2023 TEUR	STRUKTUR 2023	31.12.2022 TEUR	STRUKTUR 2022	VERÄNDERUNG TEUR
Langfristiges Vermögen	151.585	16,9 %	5.616	0,9 %	145.969
Kurzfristiges Vermögen	745.241	83,1 %	606.624	99,1 %	138.617
Bilanzsumme	896.825	100,0 %	612.240	100,0 %	284.586
Eigenkapital	13.200	1,5 %	10.024	1,6 %	3.176
Langfristiges Fremdkapital	147.821	16,5 %	2.567	0,4 %	145.254
Kurzfristiges Fremdkapital	735.804	82,0 %	599.649	97,9 %	136.156

Das Nettoumlaufvermögen ist zum 31. Dezember 2023 gegenüber dem Vorjahr auf rd. EUR 9,4 Mio. (Vj. rd. EUR 7,0 Mio.) angestiegen.

Im Berichtsjahr wurde vereinbarungsgemäß ein Kostenbeitrag in Höhe von rd. EUR 160,3 Mio. an die ÖBB-PV AG für Großausbesserungen von Doppelstockwagen in den Jahren 2023 bis 2029 geleistet. Davon betrifft ein Betrag von rd. EUR 154,7 Mio. die Folgejahre, dieser wird daher zum 31. Dezember 2023 als Rechnungsabgrenzung ausgewiesen. Der Anteil iHv rd. EUR 143,8 Mio., welcher auf die Jahre 2025 bis 2029 entfällt, wird in obiger Darstellung der Bilanzstruktur als langfristig ausgewiesen. Aufgrund des Kostenbeitrags kommt es zu

einem wesentlichen Anstieg der anteiligen langfristigen Teile des Vermögens (rd. 16,9 %; Vj. rd. 0,9 %) und des Fremdkapitals (rd. 16,5 %; Vj. rd. 0,4 %).

Die Eigenmittelquote nach § 23 URG beträgt zum 31. Dezember 2023 rd. 1,5 % (Vj. rd. 1,6 %), 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 Cash Flow belief sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 96,8 Mio. (Vj. rd. EUR -40,7 Mio.). Die zahlungswirksame Veränderung des Fonds der liquiden Mittel stieg von rd. EUR -40,9 Mio. im Vorjahr auf rd. EUR 96,6 Mio.

im GJ 2023 an. 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

	2023 TEUR	2022 TEUR	VERÄNDERUNG TEUR
Kapitalfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	96.758	-40.712	137.470
Kapitalfluss aus der Investitionstätigkeit	-11	-18	7
Free Cash Flow	96.748	-40.729	137.477
Kapitalfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-188	-188	0
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	96.560	-40.917	137.477
Liquide Mittel zu Jahresbeginn	513.810	554.727	-40.917
Liquide Mittel am Jahresende	610.370	513.810	96.560

PERSONALBERICHT

Der Personalstand (Angestellte) zum 31. Dezember 2023 der SCHIG mbH setzt sich – nach Abteilungen – wie folgt zusammen:

Aufgrund einer Umstrukturierung wurde im Jahr 2023 die Abteilung Verkehrsdienste Management (VDM) in zwei eigenständige Abteilungen aufgeteilt und umbenannt. Die Abteilungen heißen seither Schienenpersonenverkehr (SPV) und Business Intelligence & Projekte (BIP).

BILANZSTICHTAG 31.12.2023

ANZAHL

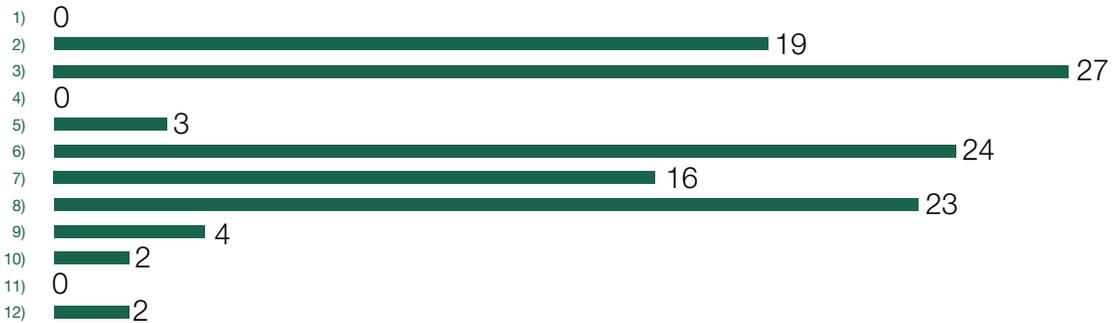
135



BILANZSTICHTAG 31.12.2022

ANZAHL

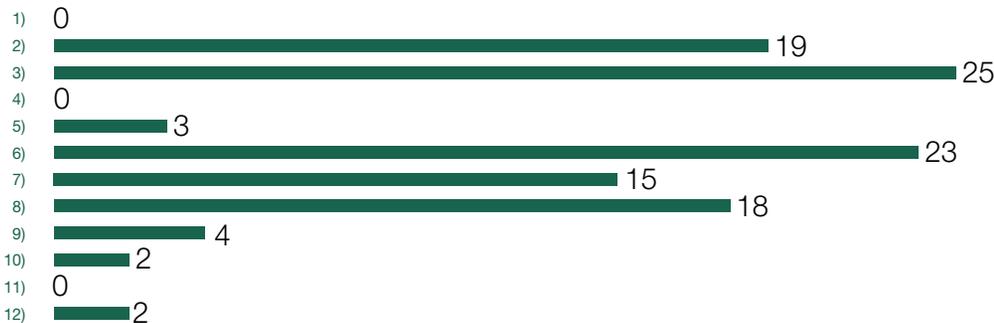
120



BILANZSTICHTAG 31.12.2021

ANZAHL

111



- 1) Business Intelligence und Projekte
- 2) Förderungen und Register
- 3) Verkehrsdienste Management
- 4) Schienenpersonenverkehr
- 5) Seilbahnsachverständige
- 6) Infrastrukturkontrolle & Notified Body

- 7) Information Technology und Facility Management
- 8) Legal, HR, Procurement (inkl. AKÜ/Entsendung)
- 9) Finanzen & Controlling
- 10) Unternehmenskommunikation
- 11) Verlagerungskoach
- 12) Geschäftsführung

⁸ In Karenz befindliche Personen (9) sind in der Zahl der Angestellten per 31. Dezember 2023 wie auch in den Vorjahren nicht enthalten.

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

KOPFZAHL	2023	2022
Neuaufnahmen	28	22
Abgänge	-8	-11

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
31.12.2023	20,0 %	59,3 %	20,7 %	44,4 %	38,8 Jahre
31.12.2022	18,3 %	62,5 %	19,2 %	43,3 %	39,3 Jahre

MA NACH ABSOLVIERTEN AUSBILDUNGEN PER 31. DEZEMBER 2023

	GESAMT		DAVON FRAUEN		DAVON MÄNNER	
	ABSOLUT	IN %	ABSOLUT	IN %	ABSOLUT	IN %
MA gesamt	135	100 %	60	44 %	75	56 %
MA mit Universitätsabschluss	94	70 %	40	43 %	54	57 %
MA mit Fachhochschulabschluss	3	2 %	1	33 %	2	67 %
MA mit Matura (HAK, HTL, AHS)	26	19 %	13	50 %	13	50 %
übrige MA	12	9 %	6	50 %	6	50 %

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 Verkehrsdienstverträge mit der ÖBB-PV AG. Darüber hinaus gibt es Verkehrsdienstverträge 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.

Darüber hinaus hat die SCHIG mbH bereits mit intensiven Überlegungen und Vorbereitungen für die Ausgestaltung der Folgevergaben ab 2028 begonnen. Die interne Expertise und die langjährige Erfahrung in der Abwicklung der Verkehrsdienstverträge soll verstärkt dafür genutzt werden, die künftigen Verträge derart zu gestalten, dass die Vertragsabwicklung vereinfacht wird.

Der Benannten Stelle ist es im GJ 2023 gelungen, das geplante Umsatzziel von TEUR 330 (Vj. TEUR 320) zu überschreiten.

Die Budgets der beiden bei der Europäischen Kommission notifizierten Programme „ATF“ (Anschlussbahn- und Terminalförderung) sowie „IKV“ (Investitionsförderprogramm Kombiniertes Verkehr) wurden aufgrund erhöhter Nachfrage deutlich erhöht. Die Sonderrichtlinie für ATF wurde 2023 neu genehmigt (verlängert) und läuft bis 2027, jene für IKV noch bis inklusive 2025, wobei Vorbereitungen für eine Verlängerungsnotifizierung Mitte 2024 starten werden.

Das Förderprogramm „Logistikförderung“ wurde weiterhin gut in Anspruch genommen, im Jahr 2023 wurde die Verlängerungsnotifizierung für eine neue Förderperiode (2024-2028) vorbereitet. Die (AGVO-basierte) Sonderrichtlinie „Logistikförderung 2024-2028“ wurde im Dezember 2023 vom BMF genehmigt.

Das Förderprogramm „Rechtsabbiegeassistenzsysteme“ endet mit 7. Juli 2024, da eine entsprechende Verordnung auf europäischer Ebene in Kraft treten wird. Die Abwicklung der bis dahin eingereichten Fälle wird voraussichtlich mit Ende 2024 enden. Die Unterstützungsaktivitäten der SCHIG mbH im Bereich „Digitalisierung“ (IVS Aktionsplan, Umsetzung der GIP 2.0) 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.

Nach Vorbereitungsarbeiten im 1. Halbjahr 2023 ist die SCHIG mbH seit Oktober 2023 Projektpartner im EU (CEF) Projekt „eFTI4EU“. Gemeinsam mit der Abteilung II/7 des BMK und der ASFINAG wird bis April 2026 die Einführung des elektronischen Frachtbriefes in Europa vorbereitet.

Das neue Förderungsprogramm „SGV-Plus“ umspannt die Schienengüterverkehrsförderung (SGV-Förderung) sowie die Wegeentgeltförderung (WEF) im Zeitraum von 2023 bis 2027. Mit der SGV-Förderung werden Eisenbahnverkehrsunternehmen darin unterstützt, Gütertransporte auf der Schiene durchzuführen, die ohne diese Unterstützung zu einem guten Teil auf der Straße mittels LKW abgewickelt werden müssten. Mit Hilfe der SGV-Förderungen werden jährlich bei einer geförderten Transportleistung von 13,6 Mrd. Nettotonnenkilometern umgerechnet 3,3 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 100 % 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 essentiell. 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 Fixzinssahlerin mit der Republik Österreich, vertreten durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur, abgeschlossen (Laufzeit bis Ende 2029). Die Zeitwertermittlung zum 31. Dezember 2023 erfolgte im Rahmen einer finanzmathematischen „Mark to Market“-Bewertung unter Zugrundelegung der Marktverhältnisse zum Bilanzstichtag und ergab einen negativen beizulegenden Zeitwert iHv rd. EUR 2,8 Mio (Vj. EUR 1,2 Mio.). Die Drohverlustrückstellung wurde entsprechend auf diesen Wert angepasst (Anwendung der AFRAC-Stellungnahme „Die unternehmensrechtliche Bilanzierung von Derivaten und Sicherungsinstrumenten“ idgF). Durch den Wechsel von einem variablen zu einem Fixzinssatz wurde das Ziel verfolgt, den zugrundeliegenden langfristigen Kredit abzusichern bzw. zukünftige Zinszahlungen genauer kalkulierbar zu machen. Damit wird auch der zukünftige Liquiditätsbedarf genauer plan- und berechenbar. Gemäß Experten-

meinung 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 2023 weiter am Ausbau eines risikoorientierten Kontrollumfelds gearbeitet und wird dies auch im Geschäftsjahr 2024 fortsetzen. Oberste Priorität nimmt bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens ein. Im Rahmen des implementierten Risikomanagementsystems werden die finanzwirtschaftlichen Risiken laufend betrachtet sowie durch geeignete Maßnahmen begrenzt. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle und transparente Steuerung der quantifizierbaren Risikopositionen innerhalb eines konkret zu vereinbarenden Handlungsrahmens. Dazu hat sich die SCHIG mbH entsprechende Richtlinien gegeben. Nachstehend werden die gängigsten Finanzrisiken näher erörtert.

Liquiditätsrisiko

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

Zinsrisiko

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

Währungsrisiko

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

Kontrahentenrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial durch Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Finanzpartner (vorwiegend Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, Fonds, barwertig positive Swapgeschäfte). Die SCHIG mbH unterhält Geschäftsbeziehungen ausschließlich zu Finanzpartnern, die in den relevanten

Bereichen über ein ausreichendes Rating (mindestens Investment Grade) verfügen und für die eine objektive Risikoeinstufung des Kapitalmarkts vorliegt. Die SCHIG mbH hat sich hierbei die Richtlinie gesetzt, dass spekulative oder hochrisikoreiche Finanzgeschäfte nicht abgeschlossen werden.

INTERNES KONTROLLSYSTEM

Allgemeine Informationen

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

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

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

Dieses System basiert somit auf den Maßstäben des international bewährten Rahmenkonzepts für interne Kontrollsysteme (COSO – Internal Control and Enterprise Risk Management Frameworks des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) und bietet dem Management ein umfassendes Analyse- und Steuerungsinstrument. Unterstützt wird das IKS von einem 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 2023 statt, das nächste wird planmäßig 2026 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 Stabstelle 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 2023 grundsätzlich auf EDV-Anlagen unter Verwendung der Software RZL. Die Bilanzierung wurde im Geschäftsjahr 2023 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 Stabstelle 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 Stabstelle 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 23. April 2024

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 für Großbetriebe 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 13. Juni 2023 wurde die Umsatzsteuer 2022 erklärungsgemäß veranlagt.

Kapitalflussrechnung 2023

KAPITALFLUSSRECHNUNG

	2023 EUR	2022 EUR
Ergebnis vor Steuern	3.175.901	22.927
-/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang vom Anlagevermögen	0	-99
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	341.735	247.526
Zunahme/Abnahme von langfristigen Rückstellungen	1.634.201	-5.142.206
Cashflow aus dem ordentlichen Ergebnis	5.151.837	-4.871.852
Zunahme/Abnahme von kurzfristigen Rückstellungen	-5.234.185	68.859.964
Zunahme/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-188.356.794	-55.550.557
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	285.197.301	-49.149.420
Nettogeldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	96.758.159	-40.711.866
Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	0	99
Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang und sonstigen Finanzinvestitionen	187.500	187.500
Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	-198.100	-205.143
Nettogeldfluss aus der Investitionstätigkeit	-10.600	-17.544
Auszahlungen für Tilgung von (Finanz-)Krediten	-187.500	-187.500
Nettogeldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-187.500	-187.500
Nettogeldfluss gesamt	96.560.059	-40.916.910
Liquide Mittel zu Jahresbeginn	513.810.210	554.727.119
Liquide Mittel am Jahresende	610.370.269	513.810.210

Bestätigungs- vermerk

Bericht zum
Jahresabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Jahresabschluss der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Wien, bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023, 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 2023 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Grundlage für das Prüfungsurteil

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

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

Verantwortlichkeiten des gesetzlichen Vertreters und des Aufsichtsrates für den Jahresabschluss

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

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

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

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses

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

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

Darüber hinaus gilt:

- **Wir 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 bedeutender Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Bericht zum Lagebericht

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

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

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

URTEIL

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

ERKLÄRUNG

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

Wien, am 23. April 2024

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 CASH FLOW	Cash Flow aus dem Ergebnis + Cash Flow 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	HR	Human Resources
ABZGL.	abzüglich	HTL	Höhere Technische Lehranstalt
AFRAC	Austrian Financial Reporting and Auditing Committee		
AG	Aktiengesellschaft	IDGF	in der geltenden Fassung
AGVO	Allgemeine Gruppenfreistellungs-Verordnung	IHS	Institut für Höhere Studien
AHS	Allgemeinbildende höhere Schule	IHV	in Höhe von
AKÜ	Arbeitskräfteüberlassung	IKS	Internes Kontrollsystem
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft	IKV	Innovationsprogramm Kombiniertes Verkehr
ATF	Anschlussbahn- und Terminalförderung	INKL.	Inklusive
		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:innen und Wirtschaftsprüfer:innen
CEF	Connecting Europe Facility (Infrastrukturförderprogramm der EU)	KG	Kommanditgesellschaft
CO	Compagnie	LEG CIT	Abkürzung für lateinisch „legis citatae“ (Bedeutung: „des zitierten Gesetzes“)
COSO	Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission	LT.	laut
DR.	Doktor/-in	MA	Mitarbeiter:innen
EBIN	Emissionsfreie Busse und Infrastruktur (Förderprogramm zur Umstellung von Busflotten auf emissionsfreie Antriebe)	MBA	Master of Business Administration
EBIT	Earnings before Interest and Taxes (Ergebnis vor Zinsen und Steuern)	MIKRO-ÖV	Mikro-Öffentlicher-Verkehr (Förderprogramm für lokale und kleinregionale ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum)
EDV	Elektronische Datenverarbeitung	MIO.	Million(en)
EG	Europäische Gemeinschaft	MRD.	Milliarde(n)
ESTG	Einkommensteuergesetz in der geltenden Fassung	NR.	Nummer
EU	Europäische Union	ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
EUK	Europäische Kommission	ÖBB-PV AG	ÖBB-Personenverkehr AG
EUR	Euro	OENB	Oesterreichische Nationalbank
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	ÖPNRV-G 1999	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999
F., FF.	folgende	P. A.	per annum
FFG	Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH	PPP	Public Private Partnership
FZ	Fahrzeugeinstellungsregister	RD.	rund
GEM.	gemäß	RL	Richtlinie
GJ	Geschäftsjahr	ROLA	RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH; Rollende Landstraße
GMBH, GESMBH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung		
GUV-RECHNUNG	Gewinn- und Verlustrechnung		
HAK	Handelsakademie		
HBF	Hauptbahnhof		

RTR	Rail Test & Research GmbH
S.	Seite
SAMM	Projektvorhaben „Transformationsprozesse Systematik zur Standortbewertung für die Auswahl von Multimodalen Mobilitätsknoten – Nachhaltige Mobilität in der Praxis“
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 / Sergius Koller,
Christina Pichler, Laura Stark
BMK / Cajetan Perwein, Zinner
Franz Pfluegl
ÖBB-Infrastruktur AG
Klaus Ranger Fotografie

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
2023

SCHIG mbH