

Täglich von
A nach B.

Verantwortungsvoll.

Inhaltsverzeichnis

KAPITEL EINS: ALLGEMEINES

| | | |
|------|-------------------------------|-----|
| 1.01 | Vorwort der Bundesministerin | 007 |
| 1.02 | SCHIG mbH in Zahlen | 008 |
| 1.03 | Organigramm | 009 |
| 1.04 | Bericht des Aufsichtsrates | 010 |
| 1.05 | Mitglieder des Aufsichtsrates | 011 |
| 1.06 | Vorwort der Geschäftsführung | 012 |
| 1.07 | Die Geschäftsführung | 013 |
| 1.08 | Highlights | 014 |
| 1.09 | Corporate Governance Bericht | 018 |
| 1.10 | Risiko- und Chancenmanagement | 024 |
| 1.11 | Beteiligungsmanagement | 025 |

KAPITEL ZWEI: EISENBAHNINFRASTRUKTUR: BERATUNG, BEGLEITUNG UND PRÜFUNG

| | | |
|------|---|-----|
| 2.01 | Infrastrukturkontrolle | 028 |
| 2.02 | Die Notified Body NB-Rail (Benannte Stelle) der SCHIG mbH | 032 |

KAPITEL DREI: FÖRDERMANAGEMENT

| | | |
|------|--|-----|
| 3.01 | Abwicklung des Beihilfeprogramms für Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen | 038 |
| 3.02 | Anschlussbahn- und Terminalförderung | 042 |
| 3.03 | Urbane Elektromobilität | 043 |
| 3.04 | Intelligente Verkehrssysteme | 044 |
| 3.05 | Intermodale Schnittstellen im Radverkehr | 045 |
| 3.06 | Mikro-ÖV-Systeme im ländlichen Raum | 046 |
| 3.07 | Logistikförderung und Support Logistikkoordination | 047 |
| 3.08 | Förderung Rechtsabbeigeassistenzsysteme | 048 |
| 3.09 | Innovationsförderung Kombiniertes Verkehr | 049 |

KAPITEL VIER: VERKEHRSFINANZIERUNGSKONTROLLE

| | | |
|------|--|-----|
| 4.01 | Abwicklung und Weiterentwicklung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr inklusive Verkehrsplanung im Auftrag des BMK | 052 |
|------|--|-----|

KAPITEL FÜNF: REGISTER

| | | |
|------|---|-----|
| 5.01 | Führung des Einstellungsregisters (National Vehicle Register – NVR) | 058 |
| 5.02 | Ausstellung der Fahrerlaubnis und Führung des Fahrerlaubnis-Registers | 059 |
| 5.03 | Infrastrukturregister im EU-Kontext | 060 |
| 5.04 | SOLAS | 063 |

KAPITEL SECHS: SCHIG MBH JAHRESABSCHLUSS 2019

| | | |
|------|---|-----|
| 6.01 | Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung 2019 | 066 |
| 6.02 | Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden | 070 |
| 6.03 | Erläuterungen zur Bilanz | 072 |
| 6.04 | Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung | 078 |
| 6.05 | Sonstige Angaben | 083 |
| 6.06 | Lagebericht | 086 |
| 6.07 | Kapitalflussrechnung 2019 | 101 |
| 6.08 | Bestätigungsvermerk | 102 |
| 6.09 | Berechnung der Kennzahlen | 107 |

| | | |
|--|-----------------|-----|
| | Glossar | 108 |
| | Impressum | 112 |

Kapitel eins,

Von / bis

1.01–1.11

Allgemei- nes.



Vorwort der Bundesministerin

Leonore Gewessler, BA

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



Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren!

Der umweltschonende Bahnverkehr ist zur Erreichung der verkehrspolitischen Zielsetzungen von zentraler Bedeutung. Für die Mobilität der Bevölkerung und zur Weiterentwicklung eines erfolgreichen Wirtschaftsstandortes sind eine leistungsstarke und effiziente Infrastruktur und ein benutzerorientiertes Verkehrsangebot wichtige Grundlagen. Um diese angestrebten Ziele umzusetzen, ist die SCHIG mbH für das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) ein wesentlicher Partner. Sie unterstützt das Ministerium bei der Schaffung und Erhaltung einer modernen, bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur. Oberstes Ziel ist dabei stets, einen zielgerichteten und sparsamen Einsatz öffentlicher Mittel zu gewährleisten.

Im Rahmen ihrer Prüf- und Kontrolltätigkeit hat die SCHIG mbH bereits seit mehreren Jahren große Professionalität bewiesen und sich als Unternehmen bewährt, auf dessen Fachwissen und Engagement das BMK vertrauen kann. Die SCHIG mbH ist ihrer Verantwortung auch im vergangenen Jahr in höchstem Maße gerecht geworden. Die Kontrolle und Begleitung von Infrastrukturprojekten und die Bereitstellung von Beratungsleistungen für Eisenbahnunternehmen wurden von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit größter Sorgfalt durchgeführt.

Durch die Betreuung des Beihilfeprogramms für den Schienengüterverkehr leistet die SCHIG mbH weitere wertvolle Dienste für das BMK. Mit diesem Förderprogramm wird die Nutzung des umweltfreundlichen Gütertransports auf der Schiene unterstützt.

Durch die Abwicklung der Verkehrsdiensteverträge mit den österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen kann für die österreichische Bevölkerung ein sicheres und attraktives Verkehrsangebot sichergestellt werden.

Auch im Jahr 2019 hat das Unternehmen die regelmäßige Kontrolle der in den Verkehrsdiensteverträgen vereinbarten Leistungen sowie eine laufende Erhebung und Auswertung der Qualitätsdaten in gewohnter effizienter Weise durchgeführt.

Ich danke den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SCHIG mbH für ihr Engagement und ihre Expertise, freue mich auf gute Zusammenarbeit in den kommenden Jahren und bin überzeugt, dass wir die bevorstehenden Aufgaben und Herausforderungen bestmöglich gemeinsam bewältigen werden.

Leonore Gewessler, BA

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

SCHIG mbH in Zahlen

IN EURO:

BILANZSUMME

551,6 Mio.

ANLAGEVERMÖGEN

6,4 Mio.

EIGENKAPITAL

9,9 Mio.

ERGEBNIS VOR STEUERN

0,1 Mio.

UMSATZERLÖSE

10,5 Mio.

PERSONENZAHL

89

MitarbeiterInnen
im Durchschnitt
2019

EBIT

0,1 Mio.

VERBINDLICHKEITEN

104,4 Mio.

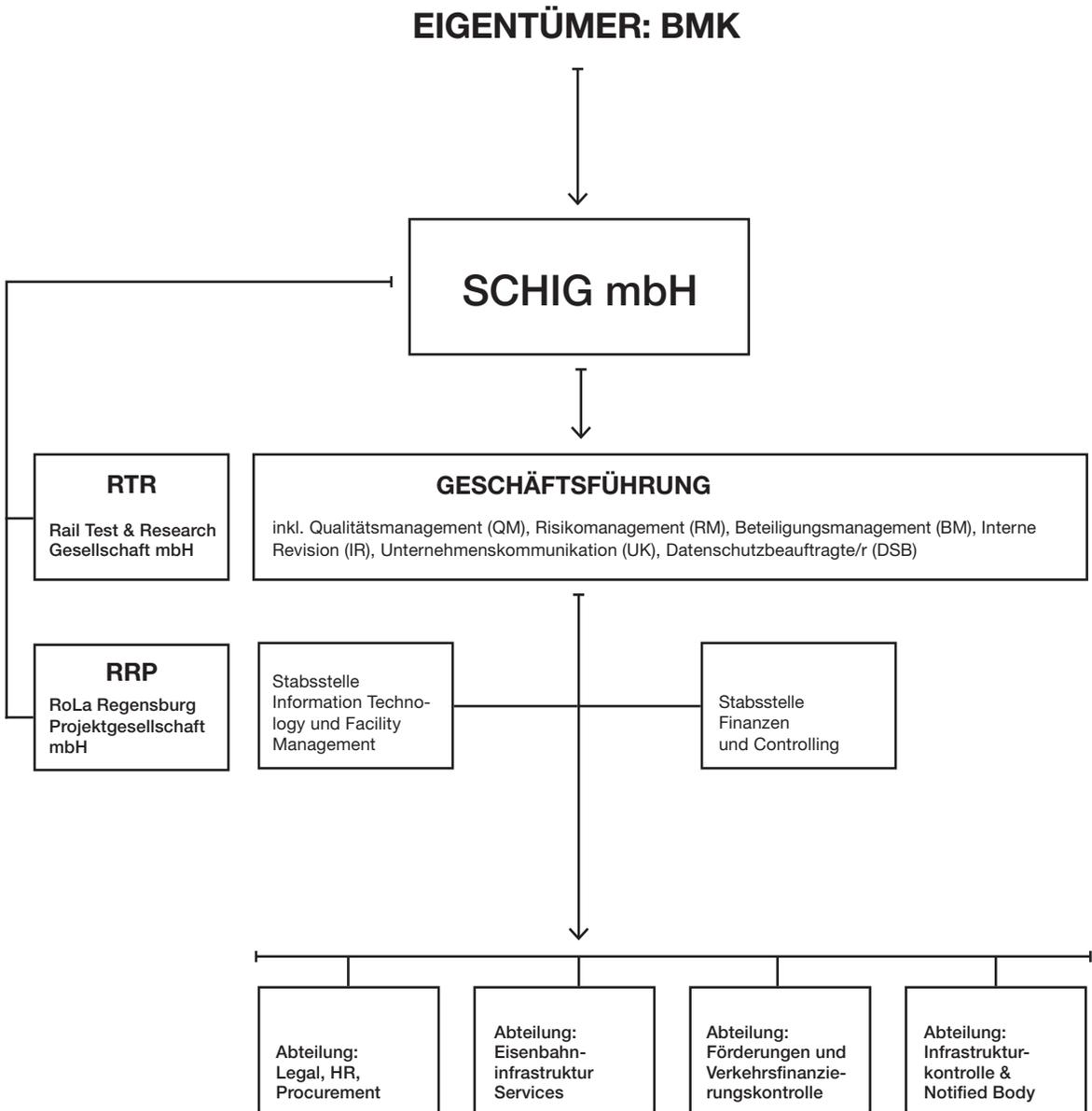
Davon kurzfristige:

102,7 Mio.

Davon langfristige:

1,7 Mio.

Organigramm



Bericht des Aufsichtsrates



SC Prof. Mag. Dr. Gerhard H. Gürtlich
Vorsitzender des Aufsichtsrates
der SCHIG mbH

Gemäß den Bestimmungen des Gesetzes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung sowie aufgrund der speziellen gesetzlichen Normierungen für die „Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH“ (SCHIG mbH) hat der Aufsichtsrat auch im Jahr 2019 die Tätigkeit der Gesellschaft überwacht und an der Weiterentwicklung der Gesellschaft mitgewirkt.

Im Jahr 2019 wurde entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen in jedem Quartal mindestens eine Sitzung des Aufsichtsrates abgehalten.

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

Neben den wiederkehrenden Themen, wie beispielsweise dem Geschäftsverlauf, Auftragsvergaben, Compliance Management und Risiko- und Chancenmanagement in der SCHIG mbH, wurden in den Sitzungen unter anderem die Tätigkeiten der Internen Revision, die Abwicklung der Verkehrsdienstverträge (VDV), der Datenschutz in der SCHIG mbH sowie die IT-Strategie behandelt. Ein zentrales Thema

stellte außerdem der Standortwechsel der SCHIG mbH dar, über den die Geschäftsführung ausführlich berichtet hat.

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 2019 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 sicherzustellen.

Im Namen des gesamten Aufsichtsrates möchte ich mich bei der Geschäftsführung und vor allem den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SCHIG mbH für das gemeinsam Geleistete im Jahr 2019 sehr herzlich bedanken. Meinen Kollegen im Aufsichtsrat danke ich für die konstruktive Zusammenarbeit. Der Aufsichtsrat wird auch in Zukunft die positive Entwicklung des Unternehmens nach Kräften fördern, dabei aber auch das notwendige Maß an konstruktiver Kontrolle walten lassen.

Mitglieder des Aufsichtsrates

**SC PROF. MAG. DR.
GERHARD H. GÜRTLICH**

Vorsitzender
(Sektionsleitung IV –
Verkehr im BMK)

**MR MAG.
ROLAND SCHUSTER, MBA**

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

**MR MAG.
BERNHARD BAUER**

(Abteilung II/10 – Budget –
Wirtschaft; Verkehr und Infrastruktur
im BMF)

**DI DR.
EVA-MARIA EICHINGER-VILL**

(Prokuristin Vill ZT-GmbH)

**MAG.^A TERESA
TRATTNER-HOBIGER LL.M.**

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

BERNHARD THEMESL

(Themessl & Partner KG)

PATRYCJA FEICHTER, BSC

(Arbeitnehmervertreterin
und Betriebsratsvorsitzende)

PETER CALLIESS, BSC

(Arbeitnehmervertreter
und Betriebsrat)

**MAG.^A
MARTINA LEW-SCHLAPSCHY**

(Arbeitnehmervertreterin
und Betriebsrätin)

Vorwort der Geschäftsführung

Wir dürfen auch heuer wieder auf ein ereignisreiches Jahr zurückblicken, in dem die SCHIG mbH eine Vielzahl von Projekten erfolgreich begleitet und abgeschlossen sowie neue Herausforderungen professionell gemeistert hat.

Die SCHIG mbH hat sich auch im Jahr 2019 als stabiler und verlässlicher Partner in allen Fragen rund um das Thema Infrastruktur und Mobilität erwiesen. Nach wie vor bildeten zahlreiche Kontroll-, Prüf- und Beratungstätigkeiten einen wesentlichen Bestandteil der Aktivitäten des Unternehmens.

Die Abwicklung der Verkehrsdiensteverträge im Schienenpersonenverkehr wurde auch im Jahr 2019 von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit ausgezeichneter Qualität und Effizienz umgesetzt. Auch wurden im Vorfeld umfangreiche Verkehrsplanungsarbeiten durchgeführt. Die Einhaltung der festgelegten Qualitätskriterien, wie Schadensfreiheit und Sauberkeit in den Zügen, wurde von der SCHIG mbH ebenso laufend überwacht.

Eine zentrale Herausforderung im Jahr 2019 stellte außerdem der erfolgte Standortwechsel des Unternehmens dar. Mit dem Umzug waren umfassende Vor- und Nachbereitungsarbeiten verbunden. Am 9. September 2019 konnten schließlich alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre neuen Büros beziehen. Durch ein attraktives und unterstützendes Arbeitsumfeld mit moderner Infrastruktur werden optimale Arbeitsleistungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter langfristig gefördert.

Die Komplexität unserer Aufgaben erfordert ein hohes Maß an Verantwortung. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH arbeiten daher stets vorausschauend und schaffen intelligente und nachhaltige Mobilitätslösungen mit Weitblick. In diesem Sinne danke ich allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr tatkräftiges Engagement und ihre Leistungen im Geschäftsjahr 2019. Mein Dank gilt gleichermaßen dem Betriebsrat und den Mitgliedern des Aufsichtsrates sowie der Eigentümervertretung für die gute Zusammenarbeit und Unterstützung.

Die Geschäftsführung



Dr. Stefan Weiss, MBA
Geschäftsführer

Im Anschluss an die HTL Mödling (Hochbau) studierte Stefan Weiss in Innsbruck und Wien Rechtswissenschaften, ehe er seine berufliche Laufbahn nach dem Gerichtsjahr bei der PORR AG begann. Danach wechselte er zum damaligen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, wo er zunächst im Kabinett als Referent für Forschung & Entwicklung sowie für Post & Telekommunikation zuständig war und schließlich Projektkoordinator für Infrastrukturgroßvorhaben wurde. Von 2009 bis Anfang 2020 bekleidete Stefan Weiss verschiedene Führungsfunktionen im Unternehmensbereich Infrastructure Development der STRABAG

AG, darunter unter anderem als Mitglied der Geschäftsführung beim PPP-Projekt A15 in Rotterdam sowie nach seiner Rückkehr aus den Niederlanden 2015 als kaufmännischer Bereichsleiter für Benelux und Deutschland.

Er hat ein Doktorat der Universität Wien sowie einen MBA der Warwick Business School.

Im Februar 2020 wurde Stefan Weiss neben Ulrich Puz zum Geschäftsführer der SCHIG mbH bestellt. Im Mai 2020 hat er die Alleingeschäftsführung des Unternehmens übernommen.



DI Dr. Ulrich Puz, MBA
Geschäftsführer

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

Er hat seine Doktorarbeit zum Thema „Sicherheitssysteme für Tunnel unter Brand“ an der BOKU verfasst. Die WU Wien Executive Academy schloss er mit einem MBA ab, und seit 2012 ist er eingetragener Ziviltechniker.

Im Mai 2010 wurde Ulrich Puz zum Geschäftsführer der SCHIG mbH bestellt und hatte in weiterer Folge von Februar 2011 bis Ende Jänner 2020 die Alleingeschäftsführung des Unternehmens inne. Mit Ende April 2020 ist Ulrich Puz aus der SCHIG mbH ausgeschieden.

Highlights

Die Akkreditierung der SCHIG mbH nach EN ISO/IEC 17065

Die Benannte Stelle der SCHIG mbH hat im Jahr 2019 erfolgreich ihre Akkreditierungsgrundlage gemäß den Vorgaben der Eisenbahngagentur der Europäischen Union (EUAR) umgestellt.

Um die Tätigkeit von Benannten Stellen für Eisenbahnprodukte auf hohem Niveau zu vereinheitlichen, wurde die EN ISO/IEC 17065 (Konformitätsbewertung – Anforderungen an Stellen, die Produkte, Prozesse und Dienstleistungen zertifizieren) als Grundlage festgelegt.

Darüber hinaus wurden von der EUAR zusätzliche, über die EN ISO/IEC 17065 hinausgehende Anforderungen festgelegt, die von der European Accreditation Ende 2017 als verpflichtend festgelegt wurden.

Nach Abschluss der Vorbereitungsarbeiten hat die SCHIG mbH mit 05.09.2018 den Antrag bei der Akkreditierung Austria gestellt.

Das Akkreditierungsaudit fand an drei Tagen im März und April 2019 statt. Seit 18.09.2019 ist die SCHIG mbH nun Produktzertifizierungsstelle gemäß EN ISO/IEC 17065.

Die SCHIG mbH ist darüber hinaus weiterhin Inspektionsstelle gemäß EN ISO/IEC 17020.

Die Interoperabilitätsprüfung wurde vom Tätigkeitsbereich der Inspektionsstelle in jenen der Produktzertifizierungsstelle übergeführt. Die SCHIG mbH bietet dabei die Interoperabilitätsprüfung von folgenden Teilsystemen an:

- **Infrastruktur**
- **Zugänglichkeit für Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität**
- **Sicherheit in Eisenbahntunneln**
- **Energie**
- **Zugsicherung, Zugsteuerung und Signalgebung**
- **Elektrotechnische Teile von Lokomotiven und Personenwagen**

Ebenso wurde die Begutachtung von eisenbahnspezifischer Hardware und Software ebenfalls in den Bereich der Produktzertifizierungsstelle übergeführt.

Im Bereich der Inspektionsstelle verblieben die Sicherheitsbewertung nach der Durchführungsverordnung (EU) 402/2013 idgF über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM) und die Abnahmeprüfung von eisenbahnsicherungstechnischen Anlagen gemäß § 38 Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV).

Die Notifizierung als Benannte Stelle nach der neuen Interoperabilitätsrichtlinie 2016/797/EU wurde beantragt und wird nach Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie ins Eisenbahngesetz erfolgen.

Aus Gründen der Synergie wurde auch die Prüfung der Notifizierten Nationalen Technischen Vorschriften der Schweiz und der Nationalen Technischen Regeln Österreichs in den Akkreditierungsumfang aufgenommen.

Damit kann die SCHIG mbH auch die Tätigkeit als Bestimmte Stelle für Österreich und die Schweiz gemäß Interoperabilitätsrichtlinie anbieten.

Logistikförderung und Support Logistikkoordination

INNOVATIVE LOGISTIK – VOM SCHLAGWORT IN DIE NACHHALTIGE UMSETZUNG

Logistik ist Grundlage unserer globalisierten und arbeitsteiligen Wirtschaft. Industrie und Handel würden ohne sie nicht funktionieren. Die Herausforderungen für die Logistikbranche sind – insbesondere auch durch die immer stärkere Verbreitung des Onlinehandels – gewachsen: Kürzere Lieferfristen, exakt einzuhaltende Lieferzeitfenster, hoher Kostendruck, kleine Losgrößen auf der letzten Meile, Versorgungsdisparitäten zwischen urbanen und peripheren Räumen sowie die steigende Notwendigkeit zur klimaschonenden Abwicklung der Warenflüsse erzeugen Handlungsbedarf. Nach Lösungen wurde und wird gesucht. Nicht erst in den letzten zehn Jahren, sondern schon seit den 1990er-Jahren, wurden im Forschungsumfeld Konzepte entwickelt und neue Technologien getestet, deren Wirkungen und deren Marktakzeptanz jedoch oft hinter den erwarteten Zielen hinterherhinkten. Viele, zum Teil mit öffentlichen Geldern geförderte Konzepte kamen aus dem Stadium der Machbarkeitsstudie nicht heraus, Pilotierungen und Demonstrationsprojekte „(ver)endeten“ mit dem Versiegen von Fördergeldströmen.

Die aktuelle Fachdiskussion zu Innovationen im Logistikbereich umfasst (u. a.) organisatorische und technische Bereiche. Die Begrifflichkeiten erscheinen zum Teil nicht unbekannt (aus der „City Logistik“ der 1990er wurde die „Smart Urban Logistic“ der 2010er), doch neue Technologien (Digitalisierung allgemein, „Logistik 4.0“, Mobile Applikationen, kostengünstig gewordene Sendungsverfolgung, Abwicklung des E-Commerce mit E-Frachtbrief, Blockchain, etc.) geben Unternehmen und auch den öffentlichen Händen neue Werkzeuge in die Hand. Die Hoffnung, dass der Einsatz dieser Werkzeuge zu einer nachhaltigen Umsetzung innovativer Projektinhalte führt, und somit zu Entlastungen der Umwelt ohne Beeinträchtigung erforderlicher Service-Levels und ohne Kostenexplosion, erscheint angebracht. Wie alles Neue, werden auch anstehende Versuche mit den neuen Werkzeugen für Unternehmen jedoch nicht risikofrei sein.

Die Stabsstelle Logistikkoordination des BMK möchte daher mit der im Jahr 2019 gestarteten Logistikförderung – gemeinsam mit der SCHIG GmbH als Entwicklungsstelle – einen Beitrag zur Risiko- und Aufwandsdeckung bei Umsetzung innovativer Logistikkonzepte leisten.

DAS PROGRAMM LOGISTIKFÖRDERUNG

Die Logistikförderung soll einen Anreiz schaffen, um auch weiterhin den Status Österreichs als Vorzeigeland in vielen Bereichen des Verkehrs beibehalten zu können. Erkannt wurde zudem, dass die Entwicklung und Umsetzung innovativer Logistikkonzepte der engen Kooperation von (Logistik-)Unternehmen, öffentlichen Händen und weiteren verschiedenen Akteurinnen und Akteuren bedarf, um langfristig die gewünschten Wirkungen erzielen zu können – dementsprechend ist im Programm eine Einbindung und integrative Berücksichtigung sämtlicher Beteiligten vorgeschrieben.

Im Fokus der Förderung steht die (pilotartige) Umsetzung innovativer Logistikkonzepte für alle Verkehrsträger unter Beteiligung der öffentlichen Hand zur *Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit* des österreichischen Güterverkehrs- und Logistiksektors, zur *Erhöhung der Standortattraktivität sowie zur Schaffung und Sicherstellung der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit (Oberziele des Programmes)*. Der Schwerpunkt liegt somit neben dem Umsetzungscharakter auch auf dem innovativen Element, welches zu einer Verbesserung der aktuellen Situation hinsichtlich der Oberziele führen soll.

Gefördert werden Durchführbarkeitsstudien mit einer Laufzeit von maximal einem Jahr sowie Umsetzungsprojekte mit einer Dauer von maximal drei Jahren. Die Förderquote beträgt (abhängig von Projektart und Unternehmensgröße) bis zu 70 %, die maximale Förderhöhe EUR 300.000,-. Die Einreichung ist jederzeit innerhalb der Laufzeit der zugrunde liegenden Sonderrichtlinie Logistik-Förderung (bis Ende 2023) möglich; jährlich stehen etwa zwei Millionen Euro zur Verfügung.

Der Einreichung geht ein (verpflichtendes) Beratungsgespräch voraus, in dem die Projektidee dem Fördergeber vorgestellt wird und in weiterer Folge über den Fördergegenstand, die Fördereignung und -berechtigung (sowohl der Förderwerberin bzw. des Förderwerbers als auch der Projektidee) sowie weitere Eckpunkte (voraussichtliche Förderhöhe und -quote, Projektpartner, Bewertungskriterien, weitere Vorgehensweise etc.) beraten wird. Nach der Einreichung der ausgefüllten Antragsformulare berät zu festgelegten Terminen (zwei- bis dreimal im Jahr) ein Expertengremium, welches eine Förderentscheidung zu den einzelnen Projekten fällt, über die Förderwürdigkeit des Projektes. Details zur Einreichung und dem zugehörigen Prozess sind auf der Homepage der SCHIG mbH unter <https://www.schig.com/logistikfoerderung-2019> zu finden.

2019 – DIE ERSTEN ZEHN MONATE

Mit Start des Programmes Mitte Februar fand ein direkter Einstieg in die Arbeiten statt; es gab intensiven Beratungskontakt mit Interessentinnen und Interessenten von der ersten Stunde an, die ersten Beratungsgespräche wurden bereits Ende März abgehalten. Die Qualität dieser fand großen Zuspruch, da mithilfe dieser Gespräche ein nicht zu unterschätzender Qualitätssprung hinsichtlich der Projektinhalte, der Projektpartnerschaft sowie der Antragsformulare im Allgemeinen erwirkt werden konnte (und auch weiterhin wird). 2019 fanden zwei Sitzungen des Vergabegremiums Logistikförderung statt, in welchen Förderungen im Ausmaß von etwa 1,1 Millionen Euro empfohlen und in weiterer Folge vom BMK gewährt wurden.

Thematisch liegen die Schwerpunkte der geförderten Projekte in den Bereichen:

- **Smart Urban Logistics und City- bzw. regionale Hubs (von Umsetzung eines City-Hubs inkl. Rollout neuartiger Fahrzeuge (E-Lastenfahrräder mit Wechselbehältern) bis hin zur Entwicklung von Geschäftsmodellen für eine komplikations- und friktionsfreie Umlegung eines regionalen White-Label-Hubs in weiteren interessierten Regionen),**
- **effiziente und umweltfreundliche Last-Mile-Abwicklung (mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen, Lastenrädern) mit zusätzlichen innovativen Elementen in den Bereichen Abwicklung wie Routenplanung, um neben dem umweltfreundlichen Fahrzeugeinsatz weitere Effekte zu generieren,**
- **Pilotprojekte zum Einsatz von wasserstoffbetriebenen Umschlagsgeräten; zum Teil mit angehängter autarker Stromerzeugung mittels Fotovoltaik**
- **Innovationen im Bereich der Warenbegleitung, Disposition und Echtzeitinformationsbereitstellung in der Supply-Chain mit Umsetzungspiloten von innovativer Warensicherung oder innovativer Dispositionsoftware innerhalb eines Clusters (Holzindustrie), über Echtzeitinformationsbereitstellung über verschiedene Verkehrsträger (Schiene und Straße) hinaus bis hin zum gesamthaften Pilotversuch in einer Einkaufsstraße.**

BEGLEITENDE TÄTIGKEITEN IM BEREICH LOGISTIK

Neben der Abwicklung und Betreuung der Logistikförderung ist die SCHIG mbH auch für weitere Tätigkeiten im Bereich Logistik für die Stabsstelle Logistikkoordination tätig:

AUSTRIAN LOGISTICS INDICATOR

Das von der Stabsstelle Logistikkoordination initiierte österreichische Pendant zum LPI (Logistics Performance Index) der Weltbank, welcher sich Austrian Logistics Indicator (ALI) nennt, wurde erstmalig 2017 mit einer Fülle von quantitativen und qualitativen Parametern erhoben. Analog zur regelmäßigen Neuerhebung des LPI ist von der Stabsstelle Logistikkoordination des BMK auch für ALI eine regelmäßige Neuerhebung vorgesehen. Diese wurde nunmehr 2019 in die Wege geleitet, die Ergebnisse werden 2020 vorliegen.



**AUSTRIAN
LOGISTICS**

STANDORTANFORDERUNGEN LOGISTIKFLÄCHEN**TYPOLOGISIERUNG**

Bisher gibt es in Österreich keine einheitliche Definition und Verwendung von Begriffen in der Logistik. Ebenso wenig fehlen allgemeingültige Hauptanforderungen von/an Logistikstandorte/-flächen aus Sicht der Wirtschaft und Planung. Dies sowie eine Typologisierung der Logistikanforderungstypen ist Inhalt eines von der SCHIG mbH betreuten Auftrages, der zum Ziel eine anwendungsorientierte Zusammenfassung von Grundlagen und Definitionen zu diesem Thema für Österreich hat, welche als gemeinsame Verständnisbasis und Nachschlagewerk herangezogen werden kann.

RAUMLANUNG UND LOGISTIK / BEWERTUNGSTOOL FÜR FLÄCHEN AUF LOGISTIKEIGNUNG

Für Logistikerinnen bzw. Logistiker und logistikaffine Betriebe wird das Auffinden geeigneter Flächen bei Neuerrichtung oder Ausweitung eines bestehenden Betriebes zum zunehmenden Problem. Die Anforderungen an Größe, Ausstattung und Lage von Grundstücken bzw. Immobilien sind hoch und selten zur Gänze erfüllbar. Im Auftrag des BMK wurde ein GIS-basiertes Informationswerkzeug entwickelt, welches bei der Identifizierung geeigneter Flächen unterstützen kann.

RETRANS2 – AUSBILDUNG IM LOGISTIKBEREICH

Die Logistikbranche klagt unter Fachkräftemangel. Das Berufsbild der Logistikerin bzw. des Logistikers gilt in der breiten Öffentlichkeit als „unsexy“, es fehlt der Nachwuchs. Dies ist – zum Teil – auf eine (in der Ausbildung) antiquierte Art und Weise der Wissensvermittlung zurückzuführen. In einem sehr engagierten Kooperationsprojekt der FH Steyr, der FH BFI Wien und des BMK wurde, mit beachtenswerten Ergebnissen, versucht, die beschriebenen Defizite zu beheben. Das Projekt RETRANS 2 wurde im Jahr 2019 abgeschlossen.

Abschluss der Verkehrsdiensteverträge

Zu den Hauptaufgaben der SCHIG mbH gehört es, auf Grundlage des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes idGF, öffentliche Dienstleistungsaufträge über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr zu vergeben. Somit wird gewährleistet, dass in Österreich ein sicheres, attraktives, leistbares und umweltfreundliches Schienenverkehrsangebot zur Verfügung steht.

Im Jahr 2019 hat die SCHIG mbH im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) bei der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Montafonerbahn AG (MBS) Leistungen im Schienenpersonenverkehr bestellt. Gemäß den Bestimmungen der PSO-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des

Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße wurden die Verkehrsdiensteverträge (VDV) für die Bundesländer Tirol, Salzburg, Oberösterreich, die Ostregion und den Fernverkehr im Wege der Direktvergabe abgeschlossen. Bereits im Jahr 2018 wurden die VDV für die Regionen Vorarlberg, Steiermark und Kärnten abgeschlossen.

Mit diesen Verträgen hat die SCHIG mbH im Jahr 2019 im Schienenpersonennahverkehr österreichweit 68,9 Mio. Zugkm und für Leistungen im gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenfernverkehr weitere 14,0 Mio. Zugkm bestellt. Insgesamt wurden für deren Abgeltung EUR 871,9 Mio. aufgewendet.

Corporate Governance Bericht der SCHIG mbH

Unter Berücksichtigung der Aspekte
der Tochterunternehmen Rail Test & Research
GmbH und RoLa Regensburg Projektgesell-
schaft mbH für das Geschäftsjahr 2019

Bekenntnis zum Kodex und Bekanntgabe der Abweichungen

RECHTSGRUNDLAGE

Die Geschäftsleitung der SCHIG mbH hat jährlich über die Corporate Governance des Unternehmens zu berichten und diesen Bericht gemeinsam mit dem Jahresabschluss dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorzulegen (B-PCGK, Pkt. 15.1.1.). Aus Gründen der Transparenz, Übersichtlichkeit und Wirtschaftlichkeit hat die SCHIG mbH beschlossen, für die SCHIG mbH, die Rail Test & Research GmbH (RTR) und die RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (RRP) einen gemeinsamen Bericht zu erstellen und zu veröffentlichen.

Im Oktober 2012 hat die österreichische Bundesregierung den Bundes Public Corporate Governance Kodex (B-PCGK) beschlossen. Im Jahr 2017 wurde er einer Überarbeitung unterzogen. Er basiert auf den OECD-Grundsätzen der Corporate Governance öffentlicher Unternehmen sowie den Regeln des Österreichischen Corporate Governance Codex für die Privatwirtschaft und vergleichbaren Governance-Regelungen in Deutschland und der Schweiz.

Der B-PCGK legt Maßnahmen speziell für die Corporate Governance staatseigener und staatsnaher Unternehmen fest und ist aus diesem Grund auch von der SCHIG mbH anzuwenden. Rechtlich stellen die Regelungen des Kodex eine Selbstbindung des Bundes dar, deren Beachtung den Organen des Bundes bei der Wahrnehmung von Anteilseigner- und Überwachungsfunktionen obliegt (B-PCGK, Pkt. 1.).

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

Der B-PCGK ist unter <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/service/publikationen-aus-dem-bundeskanzleramt.html> öffentlich abrufbar.

Dieser Corporate Governance Bericht ist unter <https://www.schig.com/unternehmen/corporate-governance> öffentlich abrufbar.

BEKENNTNIS ZUM KODEX

Die SCHIG mbH ist ein Unternehmen des Bundes (B-PCGK, Pkt. 3.4.). Alleingesellschafter der SCHIG mbH ist die Republik Österreich. Die Eigentümerversammlung gemäß § 4 SCHIG (Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 201/1996 idF BGBl. I Nr. 111/2010) ist dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), nunmehr Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), vorbehalten. Die Rail Test & Research GmbH (RTR) ist ein 100%iges Tochterunternehmen der SCHIG mbH. Die Bestimmungen des B-PCGK werden sinngemäß angewendet.

Das zweite 100%ige Tochterunternehmen der SCHIG mbH ist die RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (RRP), die ihren Sitz in Deutschland hat. Die RRP hat keine Dienstnehmer und einen Jahresumsatz unter EUR 300.000, sodass die Bestimmungen des Kodex nicht anwendbar sind (B-PCGK, Pkt. 4.1.)

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

Bekanntgabe der Abweichungen

BEKANNTGABE DER ABWEICHUNGEN

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

SATZUNGSREGELUNG ZUR ERFORDERNIS DER ZUSTIMMUNG DER ANTEILSEIGNER ZU MASSNAHMEN (B-PCGK, PKT. 7.6.3.2.)

Die Erklärung über die Errichtung der Gesellschaft stammt aus dem Jahr 2005 und enthält keine entsprechende Regelung. Alle wichtigen Veränderungen werden mit dem Anteilseignervertreter BMK vereinbart bzw. von diesem vorgegeben und sind vom Aufsichtsrat zu genehmigen (siehe Punkt 3.1.). Es ist geplant, bei einer notwendigen Satzungsänderung die Regelungen des B-PCGK aufzunehmen.

HAFTPFLICHT-VERSICHERUNG FÜR GESCHÄFTSLEITUNG UND ÜBERWACHUNGSORGAN (B-PCGK, PKT. 8.3.3.)

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

RÜCKZAHLUNGSVERPFLICHTUNG IN DER VEREINBARUNG MIT MITGLIEDERN DER GESCHÄFTSFÜHRUNG (B-PCGK, Pkt. 9.3.6.6.)

Die Vereinbarung mit dem Geschäftsführer enthält die vom B-PCGK geforderte Rückzahlungsverpflichtung nicht. Der Anstellungsvertrag folgt einer Vertragsschablone des Bundes, die der Anteilseigner BMK vorgibt. Die SCHIG mbH wird bei künftigen Vertragsabschlüssen die Vereinbarung einer Rückzahlungsverpflichtung anregen.

BILANZAUSSCHUSS (B-P-CGK, PKT. 11.4.1.)

Im Jahr 2019 nahmen sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats auch am Bilanzausschuss teil. Es ist geplant, den Bilanzausschuss in der kommenden Aufsichtsratsperiode wieder auf vier Personen zu reduzieren.

ÜBERMITTLUNG DES GEPRÜFTEN JAHRESABSCHLUSSES AN DEN RECHNUNGSHOF (B-PCGK, PKT. 14.2.6.)

Die SCHIG mbH übermittelte den geprüften Jahresabschluss am 28.05.2019 an den Anteilseignervertreter. Die Übermittlung an den Rechnungshof durch das BMK erfolgte am 11.11.2019.

Zusammensetzung der Organe und Organbezüge

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Name:

**DI DR.
ULRICH PUZ, MBA**

Geburtsjahr: 1976
Datum der Erstbestellung:
SCHIG mbH 01.05.2010,
RTR und RRP 03.05.2010
Ende der laufenden Funktions-
periode: SCHIG mbH 30.04.2020,
RTR/RRP: keine Befristung

Funktion in der Geschäftsleitung:
Alleingeschäftsführer

**Mandate in Überwachungsorganen
anderer Unternehmen:** Nein

Fixe Vergütungen:
EUR 122.999,94

Sachbezug:
EUR 8.431,44

Variable Vergütungen:
EUR 17.680,64

Die variable Vergütung ist an Zielvorgaben gebunden, die jährlich zwischen der Geschäftsführung und dem Präsidium des Aufsichtsrats vereinbart werden. Die Ziele orientieren sich an der Eigentümerstrategie und sind objektiv messbar (z. B. Umsatzziele).

**Kosten für die vertragliche
Altersversorgung:**
EUR 12.607,50

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

AUFSICHTSRAT

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

Der Aufsichtsrat der SCHIG mbH setzte sich im Jahr 2019 wie folgt zusammen:

KAPITALVERTRETER

**SC PROF. MAG.
DR. GERHARD H. GÜRTLICH**

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

**MR MAG.
ROLAND SCHUSTER, MBA**

Stv. Vorsitzender,
Vorsitzender Bilanzausschuss seit
13.06.2018
Geburtsjahr: 1968
Datum Erstbestellung: 30.08.2010
Ende laufende Funktionsperiode: 2020

**MAG.
TERESA TRATTNER-
HOBIGER, LL.M.**

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

BERNHARD THEMESL

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

**MR MAG.
BERNHARD BAUER**

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

**DI DR.
EVA-MARIA EICHINGER-VILL**

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

ARBEITNEHMERVERTRETER

PETER CALLIESS, BSC.

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

PATRYCJA FEICHTER

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

MAG. MARTINA LEW-SCHLAPSCH

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

VERTRÄGE MIT MITGLIEDERN DES AUFSICHTSRATS

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

VERGÜTUNGEN DES AUFSICHTSRATS

Die Vergütungen der Aufsichtsräte für das Jahr 2019 betragen:

Vergütung Vorsitzende/-r:
EUR 6.000,00

**Vergütung stellvertretende/-r
Vorsitzende/-r:**
EUR 4.500,00

Vergütung Mitglied:
EUR 3.000,00

Sitzungsgeld:
EUR 500,00 (bis 13.08.2019),
EUR 400,00 (ab 13.08.2019) pro Sitzung und Mitglied.

Mit Gesellschafterbeschluss vom 13.08.2019 wurde eine Änderung der Vergütungen (ab GJ 2018) und Sitzungsgelder (ab August 2019) beschlossen. Im Jahr 2019 wurden seitens der SCHIG mbH Vergütungen und Aufwandsersätze iHv EUR 41.036,42 an den AR ausbezahlt.

Soweit die Mitglieder des AR Beamte sind, sind deren Vergütungen auf das Konto des BMF zu überweisen. Die Arbeitnehmervertreter erhalten weder eine Vergütung noch ein Sitzungsgeld. Die RTR und die RRP haben keinen Aufsichtsrat.

Angaben zur Arbeitsweise von Geschäftsführung und Aufsichtsrat

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Im Geschäftsjahr 2019 bestand aufgrund der Alleingeschäftsführung keine Ressortverteilung. Der Geschäftsführer berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig über die finanzielle, strategische und personelle Entwicklung des Unternehmens. Über die Tochtergesellschaften berichtet der Geschäftsführer dem Aufsichtsrat, wenn es die Entwicklung der SCHIG mbH betrifft. Die Geschäftsordnung der Geschäftsführung (Stand 20.05.2015) enthält Informations- und Berichtspflichten des Geschäftsführers sowie einen Katalog von Geschäften und Maßnahmen, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat bedürfen.

AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat hat einen Bilanzausschuss, der einmal jährlich im Mai tagt. Der Bilanzausschuss hat keine eigenen Entscheidungsbefugnisse. Er dient der Prüfung des Jahresabschlusses und der Detailerörterung von Bilanzpositionen in Anwesenheit der Wirtschaftsprüfer. Sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats sind auch Mitglieder des Bilanzausschusses.

Im Jahr 2019 fanden vier Aufsichtsratssitzungen, ein Bilanzausschuss und eine Präsidiumssitzung statt. Der Schwerpunkt der Sitzungen lag 2019 beim Standortwechsel der SCHIG mbH und der damit zusammenhängenden neuen IT-Strategie.

Angaben zu Maßnahmen zur Förderung von Frauen

FRAUENANTEIL

Im Geschäftsjahr 2019 war der Alleingeschäftsführer männlich, der Frauenanteil beträgt daher 0 %. Der Frauenanteil im Aufsichtsrat der SCHIG mbH betrug 44,44 %. Bei den Abteilungs- und Stabsstellenleiterinnen betrug der Frauenanteil 16,66 % (B-PCGK Pkt. 11.2.1.2.).

Per 31.12.2019 waren 99 Personen (inkl. Geschäftsführer und 6 Mitarbeiterinnen in Karenz) in der SCHIG mbH beschäftigt. Das Personal setzte sich aus 44 Frauen und 54 Männern zusammen, das entspricht einem Frauenanteil von 44,44 %.

MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG VON FRAUEN

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

- **Frauen in leitenden Funktionen (Prokuristin und Abteilungsleiterin, siehe 4.1.)**
- **Bei der Jobbesetzung wird Frauen mit gleicher Ausbildung und Kompetenz der Vorzug gegeben**
- **Flexible Gestaltung von Arbeitszeitvereinbarungen für Eltern, Kinderbetreuungsgutscheine**
- **Generationen- und Wissensmanagement zur Abstimmung von unterschiedlichen Arbeitsweisen von älteren und jüngeren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern**
- **Besprechungstermine werden unter Rücksichtnahmen auf eventuelle TZ-Vereinbarungen gewählt.**
- **Erstellung eines Positionspapiers zur Diversity-Strategie durch eine eigene Gender- und Diversity-Arbeitsgruppe**
- **Wiederholte Workshops für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Gender- und Diversity-Themen**

Angaben über die externe Evaluierung

RISIKOMANAGEMENT

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

ABSCHLUSSPRÜFUNG

Die Prüfung des Jahresabschlusses der SCHIG mbH und der RTR jeweils zum 31.12.2019 erfolgt durch Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mbH, Wagramer Straße 19, 1220 Wien. Die Gesellschaft wurde nach Durchführung eines Vergabeverfahrens (Direktvergabe mit Bekanntmachung) im Jahr 2017 erstmals bestellt.

EXTERNE EVALUIERUNG

Das Risikomanagement wird laufend im Zusammenhang mit der Erstellung des Jahresabschlusses durch den aktuellen Wirtschaftsprüfer begutachtet. Das Risikomanagementsystem wird regelmäßig (zuletzt 2015) von einer externen Institution geprüft.

Die Einhaltung der Regelungen des Kodex wird alle fünf Jahre überprüft. Für das Geschäftsjahr 2019 erfolgte diese Prüfung durch die Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mbH (Prüfbericht vom 16.04.2020) und führte zu folgenden Feststellungen:

Die verpflichtende Regel 9.3.6.6. iZm der Rückzahlungsvereinbarung für zu Unrecht erhaltene Gehaltsbestandteile wurde im Geschäftsjahr 2019 nicht eingehalten, weil eine solche Regelung im Anstellungsvertrag des Geschäftsführers nicht enthalten ist (siehe Punkt 1.3.).

Der B-PCGK sieht im Anhang 1 Punkt 3. a. zweiter Teilstrich vor, dass Geschäfte und Maßnahmen, zu welchen die Geschäftsführung nach den für das Unternehmen geltenden Regelungen die Zustimmung des Aufsichtsrates einzuholen hat, im Corporate Governance Bericht der Gesellschaft anzuführen sind. Es ist grundsätzlich eine Geschäftsordnung der Geschäftsführung implementiert. Der Katalog von Geschäften und Maßnahmen, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat bedürfen, wird jedoch nicht offengelegt.

UNTERZEICHNUNG

Mit 01.02.2020 wurde Dr. Stefan Weiss als weiterer Geschäftsführer der SCHIG mbH bestellt. Die beiden Geschäftsführer sind gemeinsam zeichnungsbefugt und unterzeichnen daher diesen Corporate Governance Bericht gemeinsam.

Wien, am 16.04.2020



DI Dr. Ulrich Puz, MBA
(Geschäftsführer)



Dr. Stefan Weiss, MBA
(Geschäftsführer)



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

Risiko- und Chancenmanagement

Mit Etablierung eines unternehmensweiten, integrierten Risikomanagementsystems auf Basis des COSO-Modells im Jahr 2012 wurde in der SCHIG mbH die Grundlage für einen kontrollierten und bewussten Umgang mit Risiken gelegt. Als Bundestochter verfolgt die SCHIG mbH eine risikoaverse Unternehmensstrategie, keines der Risiken stellt daher eine Bestandsgefährdung dar. Seit Einführung des Systems wurde dieses bereits einige Male überprüft und evaluiert (Rechnungshof, Wirtschaftsprüfungskanzlei, Interne Revision, Überwachungs- bzw. Rezertifizierungsaudits nach ISO 9001:2015), und stets wurde dessen Angemessenheit und Funktionsfähigkeit attestiert.

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

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

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

Beteiligungsmanagement: PPP-Projekte

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

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

Die SCHIG mbH hat dieses Vorhaben im Auftrag des BMK finanziert und realisiert. Nach Fertigstellung wurde der neue Klima-Wind-Kanal für 35 Jahre an die internationale Be-

treibergesellschaft Rail Tec Arsenal (RTA) vermietet und am 30. Dezember 2002 zum Betrieb übergeben.

Um die effektive Nutzungskapazität der beiden Windkanäle zu erhöhen, wird 2020 eine dritte Vorbereitungshalle errichtet und der damit notwendige Um- bzw. Zubau der Steuerwarte vorgenommen. Zusätzliche Investitionskosten in Höhe von rd. EUR 3 Mio. sind dafür vorgesehen und genehmigt.

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

Kapitel zwei,

Von / bis

2.01–2.02

Eisenbahn-
infrastruktur:
Beratung,
Begleitung
und
Prüfung.



Infrastruktur- kontrolle

028

Die SCHIG mbH unterstützt den Eigentümer BMK bei der Durchsetzung von Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit beim Einsatz öffentlicher Mittel. Die Beauftragung der Prüftätigkeiten erfolgt im gesetzlichen Auftrag und/oder durch eine weitere direkte Beauftragung durch das BMK im Rahmen eines jährlich aktualisierten Prüfplans.

Die Infrastrukturkontrolle lebt nach dem Leitbild der SCHIG mbH:

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

Dabei prüft das hochqualifizierte Team der Infrastrukturkontrolle, ob die eingesetzten Mittel rechtmäßig, sparsam,

wirtschaftlich und zweckmäßig verwendet werden und berät und begleitet die Projektverantwortlichen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Entwicklung von Lösungen.

Die Infrastrukturkontrolle gliedert sich in nachfolgende Tätigkeitsbereiche:

- **Projektbezogene Mittelverwendungskontrolle**
- **Strategische Mittelverwendungskontrolle**
- **Prüfung der Zuschussverträge gem. § 55b Eisenbahngesetz und § 42 Bundesbahngesetz**
- **Sonderaufgaben**

Projektbezogene Mittelverwendungskontrolle

Innerhalb des Leistungsbildes der Mittelverwendungskontrolle erfolgt die Kontroll- und Begleittätigkeit der SCHIG mbH von Investitionsvorhaben der ÖBB-Infrastruktur AG. Somit ist die zeitnahe und laufende Prüfung der zweckmäßigen, wirtschaftlichen sowie sparsamen und plangemäßen Verwendung der Mittel sichergestellt.

Im Jahr 2019 wickelte die SCHIG mbH folgende Mittelverwendungskontrollen ab:

- **Mittelverwendungskontrolle Koralmbahn**
- **Mittelverwendungskontrolle Semmeringbasistunnel**
- **Mittelverwendungskontrolle Brenner-Basistunnel**
- **Mittelverwendungskontrolle Blumental – Wampersdorf**
- **Mittelverwendungskontrolle Marchegger Ast**
- **Mittelverwendungskontrolle Wien-Hütteldorf – Wien-Meidling**
- **Mittelverwendungskontrolle Kundl/Radfeld – Staatsgrenze**
- **Mittelverwendungskontrolle Termine – Kosten – Prozesse**

Strategische Mittelverwendungskontrolle

MITTELVERWENDUNGSKONTROLLE INFRASTRUKTURENTWICKLUNG

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

Wesentliche Inhalte davon sind:

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

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

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

Im Zuge dieser Tätigkeit ist die SCHIG mbH auch als Mitglied in den Entscheidungsgremien für die Aufnahme von Infrastrukturprojekten in den Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG aktiv.

MITTELVERWENDUNGSKONTROLLE WERTERHALT

Die Mittelverwendungskontrolle Werterhalt bearbeitet die Fragestellung, ob der Mitteleinsatz für Reinvestitionen gemäß Rahmenplan den Werterhalt des Netzes der ÖBB-Infrastruktur AG effizient sicherstellt. Die Mittelverwendungskontrolle Werterhalt unterstützt das BMK bei der Überwachung eines optimalen Mitteleinsatzes hinsichtlich einer bedarfsgerechten Eisenbahninfrastruktur in Österreich. Ebenso werden relevante Fragestellungen beantwortet, welche über das Berichtswesen zu den Zuschussverträgen gemäß Bundesbahngesetz § 42 Abs. 1 und 2 hinausgehen.

MITTELVERWENDUNGSKONTROLLE INSTANDHALTUNG

Der Mittelverwendungskontrolle Instandhaltung ist die operative Prüfung der Instandhaltungsaufwände zugeordnet. Die Prüfung inkludiert die Plausibilisierung, die Analyse sowie die Strukturierung der Instandhaltungsaufwände, welche im Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG ausgewiesen sind. Ziel der SCHIG mbH ist es, einen Beitrag zu leisten, um eine bedarfsgerechte Instandhaltung des Bestandsnetzes der ÖBB-Infrastruktur AG sicherzustellen. Die Mittelverwendungskontrolle Instandhaltung steht aufgrund des engen Zusammenspiels zwischen Instandhaltung und Reinvestition in direkter Verbindung mit der Mittelverwendungskontrolle Werterhalt.

MITTELVERWENDUNGSKONTROLLE EISENBAHNKREUZUNGEN

Im Rahmen der Mittelverwendungskontrolle Eisenbahnkreuzungen werden die Maßnahmen zur Umsetzung der neuen Eisenbahnkreuzungsverordnung betrachtet. Die verschiedenen Maßnahmen (wie z. B. behördliche Überprüfungen, Umsetzung vorgeschriebener Maßnahmen) sind in einem Programm zusammengefasst, dessen Umsetzung sich aufgrund der Vielzahl der betroffenen Eisenbahnkreuzungen über mehrere Jahre erstreckt. Maßgebliche Inhalte der Mittelverwendungskontrolle stellen die Termin- und Kostenentwicklung, die Kostenteilungen mit Dritten sowie die organisatorische Abwicklung samt dahinterliegenden Prozessen dar.

MITTELVERWENDUNGSKONTROLLE AUSTRÜSTUNG

Die Mittelverwendungskontrolle Ausrüstung umfasst die Prüfung der Verwendung von Bundesmitteln für die ETCS-Migration, die Einbindung von Betriebsstellen in Betriebsführungszentralen, die Erneuerungsstrategie Stellwerke, die Ausrüstungsgewerke der Koralmbahn, des Semmeringbasistunnels und des Brenner-Basistunnels.

Sie beschäftigt sich dabei auch mit strategischen, zukunfts-trächtigen Themenstellungen, die eine enorme Tragweite für die kommende Struktur der bahntechnischen Ausrüstung haben.

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

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

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

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

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

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

SONDERAUFGABEN

Neben der laufenden Projektbegleitung im Rahmen des Prüfplans führt die SCHIG mbH im Auftrag des BMK auch Sonderprüfungen im Bereich der Eisenbahninfrastruktur durch. Diese befassen sich in der Regel mit Vorhaben, die von der Republik Österreich außerhalb des Zuschussvertrages der ÖBB finanziell unterstützt werden. Dabei erfolgt aufgrund der Expertise sowie der Prüferfahrungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH eine zielgerichtete und zweckmäßige inhaltliche Beratung und Unterstützung. So wurde beispielsweise die Mittelallokation gemäß Privatbahngesetz begleitet. Auch die Analysen und Stellungnahmen von Verkehrskonzepten der Bundesländer oder Stellungnahmen im Rahmen von Begutachtungsverfahren von Gesetzen und Verordnungen zählen zu dieser Kategorie.

Weitere behandelte Sonderthemen des Jahres 2019 waren unter anderem:

INTERNES EXPERTENFORUM DER SCHIG MBH (INES)

Die SCHIG mbH hat zur Bearbeitung diverser Fragestellungen im Auftrag des BMK das proaktive Forum InES eingerichtet. Im Zuge dieses Instruments befassen sich die Expertinnen und Experten mit Themen, welche das System Eisenbahn verbessern, die Kosten für die Infrastruktur senken und einen nachhaltigen Nutzen für die Eigentümerin bzw. den Eigentümer sowie die Endkundin bzw. den Endkunden schaffen.

ZIELNETZ 2040

Eine leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur bildet eine wichtige Voraussetzung für die erfolgreiche Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Österreich. Die Wirtschaft benötigt ausreichende Strecken- und Terminalkapazitäten mit attraktiven Transportzeiten sowie eine zuverlässige Transportabwicklung zu wettbewerbsfähigen Preisen.

Für viele Bevölkerungsgruppen ist die Bahn das wichtigste Transportmittel, um Arbeitsplätze, Bildungs-, Kultur- und Versorgungseinrichtungen sowie Freizeit- und Urlaubsstätten zu erreichen. Fahrgäste wünschen kurze Gesamtreisezeiten, ein dichtes Zugangebot mit abgestimmten Fahrplänen, Pünktlichkeit, attraktive Zugangseinrichtungen sowie leistbare Preise.

Die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene kann einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung von Umwelt- und Klimazielen sowie zur Verkehrssicherheit leisten und ist zentrale Zielsetzung im Generalverkehrsplan.

Um diese Ziele auch alle zu erreichen, wurde im Jahre 2010 das Zielnetz 2025+ veröffentlicht. Um weiteren infrastrukturellen Bedürfnissen nachzukommen, wurde die Erarbeitung des Zielnetzes 2040 im Juli 2019 gestartet und beinhaltet unter anderem auch die Evaluierung des Zielnetzes 2025+.

Folgende Themen können beispielhaft genannt werden:

- **1505 Fahrzeitzuschläge im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG**
- **1705 Überleitstelle – Kriterienkatalog 1.0**
- **1804 Optimierung Instandhaltungsabschnitte in langen Tunnel**
- **1902 Regionalbahnstandards bei ÖBB-Strecken 2.0 – Statusbericht**

EFFIZIENZSTEIGERUNGSPROGRAMM

Das Effizienzsteigerungsprogramm wurde entsprechend den Vorgaben aus dem Regierungsprogramm 2007 und 2008 bei der ÖBB-Infrastruktur AG ins Leben gerufen und die Weiterführung im Zuschussvertrag gemäß § 42 Absatz 2 Bundesbahngesetz festgelegt.

Die SCHIG mbH prüft die von der ÖBB-Infrastruktur AG bekannt gegebenen qualitativen Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die auf eine Reduktion der Kosten abzielen. Derartige Maßnahmen reichen von einer Optimierung der Planung und Projektabwicklung über eine Verringerung der Beschaffungskosten bis hin zu einer kostengünstigeren Bauausführung. In der Prüfung der SCHIG mbH werden auch Auswirkungen auf die Lebenszykluskosten und auf zukünftige Aufwendungen für Instandhaltung und Betrieb von Anlagen berücksichtigt.

Das Zielnetz 2040 wird gemeinsam durch das BMK, die SCHIG mbH und die ÖBB-Infrastruktur AG erstellt und soll bis Ende 2023 finalisiert werden. Es soll das Instrument zur Identifikation und Priorisierung von Erweiterungsinvestitionen (Neu- und Ausbauprojekten) darstellen. Das wesentliche Ziel der Erweiterungsinvestitionen ist entsprechend der Leitstrategie die Stärkung der Marktposition Schiene im intermodalen Wettbewerb unter möglichst effizienter Nutzung der finanziellen Mittel und die Vermeidung negativer Auswirkungen.

CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF)

Durch Österreich laufen vier Korridore der Transeuropäischen Netze (TEN). Im Auftrag des BMK nimmt die SCHIG mbH die Abrechnungsprüfung der Förderbeträge der Europäischen Union und eine technische Kontrolle der Vorhaben wahr.

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

Die Notified Body NB-Rail (Benannte Stelle) der SCHIG mbH

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

Die Notified Body ist durch die Akkreditierung Austria seit September 2019 nach der ÖVE/ÖNORM EN ISO/IEC 17065 sowie zusätzlich nach der ÖVE/ÖNORM EN ISO/IEC 17020 akkreditiert und nach der EN/ISO 9001 zertifiziert. Qualität ist der zentrale Anspruch in der Tätigkeit der Notified Body, die die Zufriedenheit und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Kundinnen und Kunden zum Ziel hat. In einem ständigen Verbesserungsprozess arbeiten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH laufend daran, den Kundinnen und Kunden optimale Lösungen zu bieten.

Das beherrschende Thema der Notified Body SCHIG mbH im Jahr 2019 war die Neuakkreditierung nach der ÖVE/ÖNORM EN ISO/IEC 17065 durch die Akkreditierung Austria (Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschafts-

standort) und somit Erlangung der Akkreditierung als Zertifizierungsstelle nach ISO/IEC 17065. Diese konnte mit Geltungsbeginn am 18.09.2019 mit der Identifikationsnummer 0951 abgeschlossen werden.

Notified Body für Interoperabilität im Eisenbahnwesen

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

Durch die laufende Weiterentwicklung der TSI können die aktuellen Erkenntnisse der Technik eingearbeitet werden.

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

Die Notified Body bietet Leistungen für nachfolgende TSI an:

- **Infrastruktur (TSI INS)**
- **Energie (TSI ENE)**
- **Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (TSI CCS)**
- **Fahrzeuge für den Personenverkehr (TSI LOC&PAS)**
- **Sicherheit in Eisenbahntunnel (TSI SRT)**
- **Personen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM)**

Im Bereich der Sicherheits- und Risikobewertung ist die Notified Body akkreditiert für:

- **Common Safety Methods (402/2013/EU) – Assessment Body (AsBo)**
- **EN 50126, EN 50128, EN 50129, EN 61508**
- **§ 38 EisbAV**

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

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

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

- **regelmäßig wiederkehrende Überprüfungen gemäß § 19a**
- **Gutachtertätigkeit in Zusammenhang mit eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen gemäß § 31a**
- **Gutachtertätigkeit in Zusammenhang mit eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigungen gemäß § 32a**
- **Gutachtertätigkeit in Zusammenhang mit eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungen gemäß § 34b**
- **Ausübung der Tätigkeiten einer sogenannten §-40-Person**

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

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

Nichtamtliche Sachverständige im Seilbahnwesen

Die nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG mbH waren im Rahmen ihrer Tätigkeit 2019 bei zahlreichen Seilbahnprojekten tätig.

Die Experten der SCHIG mbH waren durch ihre Flexibilität und Einsatzfreude bestrebt, als verlässlicher Partner des BMK die gestellten Aufgaben zur vollsten Zufriedenheit zu lösen.

Im Jahr 2019 wurden die nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG mbH bei 18 Baugenehmigungs- und sieben Betriebsbewilligungsverfahren größeren Umfangs und im Rahmen eines UVP-Verfahrens als Gutachter bestellt. Ebenfalls wurden Sachverständigentätigkeiten bei ca. 20 kleineren Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren abgewickelt.

Einige ausgewählte Beispiele der in diesem Jahr erstatteten Gutachten sind:

- **3K K-onnection (Kaprun)**
- **Schindlergratbahn (St. Anton)**
- **Fleckalmbahn (Kirchberg)**
- **Falginjochbahn (Kauertal)**

Überdies waren die nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG mbH im Jahr 2019 an der Ausarbeitung einer Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Inhalt des Bauentwurfes von Seilbahnen sowie über die Anforderungen an die Ersteller der Gutachten und des Sicherheitsberichtes (Seilbahn-Bauentwurfsverordnung – SeilBEV) beteiligt.

Kapitel drei,

Von / bis

3.01–3.09

Förder- management.



Abwicklung des Beihilfeprogramms für Schienengüterverkehrs- leistungen in bestimmten Produktionsformen

Seit dem Jahr 2012 wickelt die SCHIG mbH das gemeinsam mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), Sektion II/Abteilung Infra 1, entwickelte „Beihilfeprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen“ ab. Durch dieses Beihilfeprogramm werden jene Produktionsformen des Schienengüterverkehrs (SGV) unterstützt, durch die bereits bisher ein großer Anteil an umweltfreundlichen Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbracht wurde, die aber

aufgrund der gegenüber dem Straßengüterverkehr höheren systemimmanenten Kosten ohne öffentliche Unterstützung nicht bzw. nicht in ausreichendem Ausmaß zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden können:

- **Einzelwagenladungsverkehr (EWW)**
- **Unbegleiteter Kombierter Verkehr (UKV)**
- **Rollende Landstraße (RoLa)**

2019 konnten die im Zuge der Beihilfeabrechnung für das Jahr 2018 ermittelten Daten gesamthaft ausgewertet und folgende grundsätzliche Ergebnisse aufgezeigt werden:

Die in den Produktionsformen des EWV, des UKV und der RoLa im Jahr 2018 erbrachten Verkehrsleistungen decken mit 14,15 Mrd. Tonnenkilometern (tkm) ein Ausmaß von rund 64,32 % der gesamten in Österreich erbrachten SGV-Leistungen ab.

| ANTEIL DES BEIHILFEFÄHIGEN SGV IM JAHR 2018 | TONNEN | ANTEIL IN % | TKM | ANTEIL IN % |
|---|--------------------|---------------|-----------------------|---------------|
| gesamter SGV* | 105.271.376 | 100,00 | 21.996.241.000 | 100,00 |
| EWV | 26.766.539 | 25,43 | 7.347.968.189 | 33,41 |
| UKV | 28.984.894 | 27,53 | 6.103.854.020 | 27,75 |
| RoLa | 5.958.362 | 5,66 | 697.201.383 | 3,17 |
| SUMME BEIHILFEFÄHIGER SGV | 61.709.795 | 58,62 | 14.149.023.591 | 64,32 |

Tabelle 1:
Anteil des beihilfefähigen SGV am
gesamten SGV im Jahr 2018

*Quelle:
Statistik Austria: Schienengüterverkehr
aller Eisenbahnverkehrsunternehmen
auf dem österreichischen Schienenver-
kehrsnetz im Jahr 2018

Durch die im Jahr 2018 im Rahmen des Förderprogramms „Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen“ erbrachten Schienengüterverkehrsleistungen wurden rechnerisch 3,37 Mio. LKW-Fahrten in Österreich vermieden.

Mit einem Beihilfebetrug von EUR 111,06 Mio. wurden somit im Jahr 2018 externe Kosten in der Höhe von EUR 330,99 Mio. eingespart. Mit EUR 1,00 dieser Beihilfe konnten somit EUR 2,98 an externen Kosten eingespart werden.

| BEIHILFEFÄHIGE SGV-PRODUK- TIONSART | BEIHILFE IN EUR | AUFKOMMEN IN TONNEN | GEFÖRDERTE TRANSPORT- LEISTUNG IN TKM | ANZAHL VERMIE- DENER LKW- FAHRTEN | VERMIEDENE EXTERNE KOS- TEN IN EUR | BEIHILFE- EFFIZIENZ* |
|---|--------------------|------------------------|---|---|--|-------------------------|
| EWV | 57.154.489 | 26.766.539 | 7.347.968.189 | 1.538.307 | 170.766.781 | 2,99 |
| UKV | 41.879.794 | 28.984.894 | 6.103.854.020 | 1.665.799 | 141.853.567 | 3,39 |
| RoLa | 12.022.614 | 5.958.362 | 697.201.383 | 170.118 | 18.371.256 | 1,53 |
| GESAMT | 111.056.897 | 61.709.795 | 14.149.023.591 | 3.374.223 | 330.991.605 | 2,98 |

Tabelle 2: Wirksamkeit der SGV-Beihilfen im Jahr 2018

Quelle:
Studie „Beihilfefähige Kosten für den Schienenverkehr“, Herry Consult GmbH vom 04.11.2016; Ladefaktor je LKW in to: 17,4; Differenz ext. Kosten in EUR je 1.000 tkm: 23,24 für UKV, EWV und EUR 26,35 für RoLa.

* vermiedene externe Kosten in EUR je 1 EUR Beihilfe

| JAHRESVERGLEICH 2017–2018 | 2017 | | |
|---------------------------|-------------------|-----------------------|--------------------|
| | TONNEN | TKM | BEIHILFE IN EUR |
| EWV | 26.811.040 | 7.173.868.769 | 57.180.700 |
| UKV | 28.286.050 | 5.795.000.495 | 40.814.648 |
| RoLa | 6.722.641 | 792.814.483 | 16.233.706 |
| GESAMT | 61.819.732 | 13.761.683.747 | 114.229.053 |

Im Bereich des EWV sind im Vergleich zum Vorjahr die Transportleistung um 2,43 % gestiegen, aber die Tonnage um 0,17 % gesunken. Im Jahr 2018 wurde die vertragliche Deckelung der Beihilfe der RCA auf EUR 57,0 Mio. festgelegt. Im Import verzeichnen wir ein Wachstum der Transportleistung (tkm) um 0,99 %, in der Ausfuhr und im Binnenverkehr einen Anstieg von 3,40 %.

Im Bereich des UKV konnte sowohl im Aufkommen (2,47 %) als auch in der Transportleistung (5,33 %) gegenüber dem Vorjahr neuerlich eine deutliche Steigerung erzielt werden.

Im RoLa-Verkehr blieben allerdings im Jahr 2018 das Transportaufkommen um 11,37 % und die Transportleistung (tkm) um 12,06 % unter den entsprechenden Werten des Vorjahres.

Die SGV-Beihilfedaten zeigen, dass die vom Beihilfeprogramm umfassten Schienengüterverkehrsleistungen einen wesentlichen Anteil zum Modal Split Schiene in Österreich beitragen und dass die Zielsetzung der Beihilfe – ein Absinken dieses Anteils am Modal Split zu verhindern – erreicht wird.

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

| 2018 | | | Veränderung in % | | |
|-------------------|-----------------------|--------------------|------------------|--------------|-----------------|
| TONNEN | TKM | BEIHILFE IN EUR | TONNEN | TKM | BEIHILFE IN EUR |
| 26.766.539 | 7.347.968.189 | 57.154.489 | -0,17% | 2,43% | -0,05% |
| 28.984.894 | 6.103.854.020 | 41.879.794 | 2,47% | 5,33% | 2,61% |
| 5.958.362 | 697.201.383 | 12.022.614 | -11,37% | -12,06% | -25,94% |
| 61.709.795 | 14.149.023.591 | 111.056.897 | -0,18% | 2,81% | -2,78% |

Tabelle 3:
Jahresvergleich SGV-Beihilfen in den
Jahren 2017 und 2018

Anschlussbahn- und Terminalförderung

Auch im zweiten Jahr der Laufzeit der notifizierten Sonderrichtlinien „Staatliche Beihilfe SA.48485 – Österreich“ zum Programm für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs (01.01.2018 – 31.12.2022) konnte die Abwicklungsstelle ein ungebrochenes Interesse an dem gegenständlichen Förderprogramm seitens der verladenden Wirtschaft und der Transportbranche verzeichnen. Entsprechend der Intentionen des Fördergebers (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) liegt der Fokus der Förderung darin, Anreize für die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene zu schaffen und die Rückverlagerung von Transportaufkommen auf die Straße zu vermeiden.

In den drei Beiratssitzungen des vergangenen Geschäftsjahres wurden 29 Projektanträge begutachtet. Nach der Art der Fördermaßnahme sind 15 Projekte dem Bereich Unterstützung des Neubaus und der Erweiterung von Anschlussbahnanlagen und Terminals und 13 Projekte dem Bereich der Förderung von Bestandsinvestitionen, die der Optimierung von bestehenden Anlagen dienen, zuzuordnen. Darüber hinaus wurde eine Studie zum Thema der Optimierung einer Anschlussbahn eingereicht.

Die ausgewogene Nachfrage nach beiden Förderkategorien ist die Bestärkung darin, die beiden Varianten der Förderung weiterhin nebeneinander bereitzustellen und entspricht den Erfahrungen aus den vergangenen Jahren.

Für 20 Projektanträge, die dem Beirat zur Beurteilung vorlagen, wurde durch diesen eine Förderempfehlung ausgesprochen. In zwei Fällen wurde eine Förderabsage erteilt. Bei sieben Einreichungen ist die Förderentscheidung noch offen. Die Investitionskosten der genehmigten Projekte betragen rund EUR 21,7 Mio. und werden mit EUR 5,6 Mio. gefördert.

Nach wie vor zählen auch die Information, Betreuung und Unterstützung der Verantwortlichen im System Anschlussbahn zu den wichtigen Aufgaben der Abwicklungsstelle der SCHIG mbH. In zahlreichen Informationsgesprächen, Vorträgen bei themenspezifischen Veranstaltungen und dem Austausch über die entsprechenden Plattformen wurden die aktuellen Themen der Anschlussbahn- und Terminalförderung den Interessentinnen und Interessenten nahegebracht.

Mit fachlicher Expertise und langjähriger Erfahrung konnte die Abwicklungsstelle auch im Geschäftsjahr 2019 dem Auftraggeber BMK für fachspezifische Aufgabenstellungen beratend und unterstützend zur Seite stehen.

Urbane Elektromobilität

Auf Basis der von der SCHIG mbH in Kooperation mit dem BMK im Jahr 2014 erstellten Sonderrichtlinie „E-Mobilität für alle: Urbane Elektromobilität“ unterstützt (nach Abschluss der Projekte E-Taxi Wien und Kombimo II in Graz) das BMK mit rund 2,3 Mio. Euro die Errichtung von multimodalen Mobilitätsknoten im Rahmen folgender drei Projekte: Kombimo III (in Linz), vmobil-card (in Vorarlberg) und hiMobil (in Klagenfurt).

TIM, „täglich intelligent mobil“ (<https://www.tim-oesterreich.at>), ist die im (ebenfalls von der SCHIG mbH betreuten) För-

derprojekt Kombimo II in Graz entstandene Marke, unter der ein breites und attraktives Angebot an Mobilitätsdienstleistungen zusammengefasst wird: Der „klassische“ öffentliche Verkehr, mit Straßenbahn, Bus und Bahn ist ebenso nutzbar wie das E-Taxi, E-Carsharing, Anrufsammeltaxi und Fahrrad (oder auch ein „konventioneller“ Mietwagen). Aufgrund des großen und raschen Erfolges von TIM in Graz wurde die TIM-Konzeption von der Linz AG übernommen und im Jahr 2019 der erste TIM-Knoten am Linzer Hauptplatz eröffnet.

Intelligente Verkehrssysteme

Viele Ergebnisse der Abwicklungstätigkeit der SCHIG mbH im Rahmen der Umsetzung des IVS-Aktionsplanes, wie die Graphenintegrationsplattform (GIP) und die Verkehrsauskunft Österreich (VAO), haben sich als unverzichtbare Bestandteile des österreichischen Verkehrssektors und in der öffentlichen Verwaltung behauptet. Das (noch bis 2021 laufende) Kooperationsprojekt EVIS.at wird den Verkehrsteilnehmern zuverlässige Echtzeitverkehrsinformation im Straßenverkehr zur Verfügung stellen.

2019 brachte mit dem Abschluss eines Zuzahlungsvertrages zwischen SCHIG mbH und ÖVDAT (Österreichisches Institut für Verkehrsdateninfrastruktur) mit dem Titel „Radrouting.at“ neue Impulse zur Verbesserung der GIP und somit auch

eine Fortsetzung der erfolgreichen Kooperation zwischen Bund, Ländern und Infrastrukturbetreibern im IVS-Bereich: Dem Beispiel des Bundeslandes Tirol folgend, werden Radrouten (auch im touristischen Bereich) österreichweit zu einem integralen und standardisiert betrachteten Bestandteil der GIP. Als Ergebnis wird eine wesentlich verbesserte Datengrundlage für das Rad-Routing in Österreich zur Verfügung stehen. Im Zuge des Projektes werden auch Mängel an bestehenden Rad-Routing-Lösungen analysiert und neue Routingmethoden getestet, mit denen sichergestellt werden soll, dass Radfahrerinnen und Radfahrer (in Abhängigkeit ihrer Anforderungen) sinnvolle und geeignete Routingvorschläge erhalten.

Intermodale Schnittstellen im Radverkehr

Im Rahmen der Klima- und Energiestrategie der österreichischen Bundesregierung bildet der effiziente Verkehrsträger „Fahrrad“ einen wichtigen Baustein für eine emissionsarme Mobilität der Zukunft. Die Kombination des Fahrrads mit dem öffentlichen Verkehr als Rückgrat des Mobilitätssystems gilt dabei als einer der zentralen Bestandteile für eine nachhaltige Verkehrspolitik. Genau an dieser Stelle knüpft das Förderprogramm „Intermodale Schnittstellen im Radverkehr“ an.

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

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

Das Programm unterstützt vielfältige Maßnahmen, die dazu beitragen sollen, dass künftig noch mehr Wege im Alltag,

insbesondere auch Teilstrecken einer intermodalen Wegekette, mit dem Fahrrad oder E-Bike zurückgelegt werden und schafft wertvolle Impulse zur Gestaltung einer attraktiven und verkehrssicheren Radinfrastruktur in Gemeinden und Städten.

Mit einem Fördervolumen von rund 8 Mio. Euro wurden im Rahmen dieser Förderschiene seit 2008 mehr als 130 Radverkehrsprojekte abgewickelt und schwerpunktmäßig Infrastrukturinvestitionen wie etwa die Errichtung von über 14.000 qualitativ hochwertigen Fahrradabstellplätzen oder auch die Herstellung von lückenschließenden Radwegen gefördert. Zusätzlich wurden auch bewussteinbildende Initiativen (insbesondere PR- und Marketingmaßnahmen) und interessante Studienprojekte zur Förderung herangezogen. Die geförderten Projekte machen Bahnhöfe und (Bus-) Haltestellen, verteilt in ganz Österreich, für hunderttausende Einwohnerinnen und Einwohner attraktiver und leisten einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split, um die Schnittstelle zwischen Fahrrad und öffentlichem Verkehr nachhaltig weiter zu verstärken.

Darüber hinaus wurden im Jahr 2019 Arbeiten zu einer Bestandsaufnahme der „P&R- und B&R-Situation an Haltestellen“ in Österreich weitergeführt.

Mikro-ÖV-Systeme im ländlichen Raum

Der Begriff Mikro-ÖV wurde im Jahr 2011 im Rahmen einer gemeinsamen Arbeit des BMK und der SCHIG mbH zur Benennung kleinräumiger Mobilitätsangebote (erbracht auf gewerblicher Basis oder durch Freiwillige) eingeführt. Neben der Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen in ländlich-peripheren Gebieten waren die Verbesserung des sozialen Zusammenhaltes in Gemeinden sowie die Forcierung der Elektromobilität bei Mikro-ÖV-Angeboten wesentliche Zielsetzungen.

Seit 2011 wurden rund 100 Projekte (Grundlagenarbeiten und Umsetzungsprojekte) gefördert und von der SCHIG mbH betreut. Der Begriff „Mikro-ÖV“ ist zwischenzeitlich zu einem im Mobilitätsbereich häufig verwendeten Schlagwort zur Bezeichnung nachfrageorientierter Verkehrsangebote auf der ersten und letzten Meile eines Weges geworden. In

mehreren österreichischen Bundesländern werden – dem Beispiel der Mikro-ÖV-Förderung des Bundes/BMK folgend – Landesförderungen angeboten, und auch Verkehrsverbundorganisationen erkennen den Mikro-ÖV zunehmend als integralen (und zu integrierenden) Bestandteil eines modernen Mobilitätssystems an.

Die Ergebnisse der (zu sehr positiven Ergebnissen kommenden) Evaluierung des Förderprogrammes im Frühjahr 2019 legten nahe, den Betreibern von Mikro-ÖV-Angeboten ein standardisiertes, IT-gestütztes Hilfsmittel zur besseren Erfassung von Fahrten, beförderten Personen etc. zur Verfügung zu stellen. Ein von der SCHIG mbH beauftragtes und vom BMK finanziertes „Mikro-ÖV-Erfassungstool“ wurde umgesetzt und wird den Fördernehmern der SCHIG mbH kostenfrei angeboten.

Logistikförderung und Support Logistikkoordination

Im Februar 2019 öffnete das Förderprogramm „Logistikförderung“, welches bis Ende 2023 mit einem jährlichen Förderbudget von knapp 2 Mio. Euro dotiert ist. Die Logistikförderung zielt auf innovative Projekte ab, welche im Bereich der Nachhaltigkeit (ökologisch, sozial, ökonomisch) einen positiven Beitrag zu einer effizienteren und effektiveren Abwicklung des Güterverkehrs in Österreich beisteuern. Im somit ersten Jahr der Förderschiene wurden neun Projekte mit einem Fördervolumen von etwa 1,1 Mio. Euro zur Durchführung genehmigt. Die Palette der Förderprojekte reicht von der Einführung bzw. von Tests wasserstoff- bis elektromobil betriebener Flotten, von City- und regionalen Hubs bis hin zu Innovationen im Bereich der Warenbegleitung, Disposition und Echtzeitinformationsbereitstellung in der Supply-Chain.

2020 soll die erfolgreiche Richtung mit weiteren spannenden und zukunftsweisenden Projekten bis hin zu einer Ausschöpfung des Förderbudgets fortgesetzt werden.

Für die Stabsstelle Logistikkoordination des BMK wurde auch 2019 eine Vielzahl von Projekten abgewickelt, welche zum Teil eine Fortsetzung auch im kommenden Jahr finden: die Fortsetzung der Erhebung des Austrian Logistics Indicator, der 2020 mit neuen Ergebnissen und auf neuer bedienungsfreundlicher Plattform vorgestellt werden wird; ein GIS-basiertes Bewertungstool, um Flächen auf ihre Eignung für Logistik analysieren und bewerten zu können; sowie als Basis zu all dem die Definition der Begrifflichkeiten und Typologisierung von Logistikstandorten, um zu einer vereinheitlichten Sprache im Bereich Logistik zu kommen.

Förderung Rechtsabbiege- assistenzsysteme

Mit 2. September 2019 wurde mit dem „Rechtsabbiegeassistent“ eine neue Förderschiene in der SCHIG mbH etabliert.

Ziel des Förderprogramms ist es, Unfälle mit Personenschaden, an denen (rechts) abbiegende Lastkraftwagen und ungeschützte Verkehrsteilnehmer (wie Radfahrerinnen und Radfahrer bzw. Fußgängerinnen und Fußgänger) beteiligt sind, signifikant zu verringern. Gefördert werden System- und externe Einbaukosten von Rechtsabbiegeassistenzsystemen sowohl bei der Nachrüstung von Lastkraftwagen (N2 und N3) als auch als ausgewiesene Ausstattung bei Anschaffung von neuen Lastkraftwagen, die zur gewerblichen Güter-

beförderung bzw. im Werkverkehr eingesetzt werden.

Die Förderung erfolgt aus Mitteln des „Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds“ – BMK. Förderbar sind grundsätzlich 25 Prozent, jedoch maximal 900 Euro je LKW (für Anschaffung und Einbau). Pro Unternehmen sind bis zu 5 LKW förderfähig. Im Rahmen dieser Förderausschreibung stehen Fördergelder in Höhe von rund 1 Mio. Euro zur Verfügung.

Das Förderprogramm soll insbesondere auch dazu beitragen, dass der Rad- und der Fußverkehr im Sinne der aktiven Mobilität stärker als mögliche Alternativen zum motorisierten Individualverkehr wahrgenommen werden.

Innovationsförderung Kombinierter Verkehr

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

Im Jahr 2019 wurden bei der SCHIG mbH im Rahmen der Innovationsförderung Kombiniertes Verkehr in drei Fördercalls insgesamt 22 Anträge eingebracht. Durch die Mitglieder der Bewertungskommission wurden schließlich 15 Projekte zur

Durchführung genehmigt, die Fördersumme beträgt dafür in Summe rund 1,8 Millionen Euro. Neben Innovationsprojekten konnten darüber hinaus zunehmend Projekte aus den Bereichen Digitalisierung, Innovation und Ausbildung gefördert werden.

Für 2020 arbeitet die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle des BMK an einer Weiterentwicklung der Förderschiene. Dabei wird auf den wertvollen Input und die Rückmeldungen der Fördernehmerinnen und Fördernehmer und aus der transportierenden Wirtschaft gesetzt. Außerdem ist eine Folge-Richtlinie für den Zeitraum nach 2020 in Ausarbeitung.

Kapitel vier,

Von / bis

4.01

Verkehrs- finanzierungs- kontrolle.



Abwicklung und Weiterentwicklung gemein- wirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonen- verkehr

inklusive Verkehrsplanung im
Auftrag des BMK

Abschluss Verkehrsdiensteverträge zum Fahrplanwechsel 2019/2020

Ein wesentlicher Eckpfeiler des Geschäftsjahres 2019 aus Sicht des Schienenpersonenverkehrs waren die Abschlüsse der Verkehrsdiensteverträge (VDV) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019. Im Auftrag der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), wurden die VDV für Tirol, Salzburg, Oberösterreich, für die Ostregion und den Fernverkehr gemäß den Bestimmungen der PSO-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße abgeschlossen. Dies erfolgte jeweils im Wege der Direktvergabe zwischen der SCHIG mbH als Auftraggeberin und der ÖBB-PV AG sowie der Montafonerbahn AG

(MBS) als beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Die Vertragsdauer beträgt bis auf die Ostregion zehn Jahre. Die Interregio-Leistungen des Fernverkehrs sind auf 15 Jahre abgeschlossen worden. Der Vertrag in der Ostregion läuft zunächst für ein Jahr, weitere neun Jahre sind vorgekündigt gem. Vergaberichtlinien. Bereits im Jahr 2018 wurden die VDV für die Bundesländer Vorarlberg, Steiermark und Kärnten abgeschlossen.

Im abgelaufenen Jahr wurden neben der Verhandlung der neuen VDV die bestehenden Verträge durch die SCHIG mbH abgewickelt. Hier eine Übersicht aller von der SCHIG mbH im Jahre 2019 beauftragten, gemeinwirtschaftlichen SPV-Leistungen (VDV alt und VDV neu):

| GWL SPV 2019 | PLANABGELTUNG IN MIO. EUR | ZUGKM IN MIO. |
|-----------------|---------------------------|---------------|
| ÖBB PV AG – FV | 105,1 | 14,0 |
| ÖBB PV AG – NV | 709,3 | 62,8 |
| andere EVU – NV | 57,5 | 6,1 |
| GESAMT | 871,9 | 82,9 |

Verkehrsplanungsarbeiten zur Vorbereitung von Verkehrsdiensteverträgen sowie im Rahmen deren Vertragslaufzeit

Zur Vorbereitung der Vergabe und des Abschlusses von Verkehrsdiensteverträgen (insbesondere betreffend den Fernverkehr) sowie zu den Fahrplananpassungen insbesondere im Rahmen des jährlichen Fahrplanwechsels werden in der SCHIG mbH umfangreiche Verkehrsplanungsarbeiten durchgeführt. Die Planungen folgen der Philosophie eines ITF (integrierten Taktfahrplans) nach Schweizer Vorbild (insbesondere beim Nahverkehr in Zusammenarbeit mit den Bundesländern und unter Bedachtnahme auf eine schrittweise Annäherung an die in der Landesverkehrsreferentenkonferenz beschlossenen Mindestbedienstandards), um die Attraktivität der Schiene im Personenverkehr nachhaltig zu steigern und eine Verschiebung des Modal Split zugunsten der Schiene zu forcieren.

So wurden beispielsweise im Auftrag des BMK seitens der SCHIG mbH zur Vorbereitung der Vergabe und des Abschlusses des Verkehrsdienstevertrags zum Fernverkehr Planungen zum integrierten Taktfahrplan nach Inbetriebnahme von Koralm- und Semmeringbasistunnel durchgeführt. Hierzu wurde seitens SCHIG mbH in enger Abstimmung mit BMK und ÖBB-Infrastruktur AG zunächst der Fernverkehr entlang dieser Achse (Tschechische Republik – Wien – Graz – Villach – Slowenien/Italien/Lienz/Salzburg) sowie der in-

neralpine Querverkehr (insbesondere Graz – Linz/Salzburg/Tirol) geplant und anschließend in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesländern (Tirol, Salzburg, Oberösterreich, Ostregion und insbesondere Steiermark und Kärnten) ein möglichst optimal darauf abgestimmtes Regionalverkehrsangebot erarbeitet.

Diese Planungen finden sich auch in den entsprechenden Verkehrsdiensteverträgen und deren im Supplement zum Amtsblatt der EU veröffentlichten Vorinformationen.

Diese zwischen Nah- und Fernverkehr abgestimmte Planung des Schienenpersonenverkehrs ab Eröffnung des Koralm- und Semmeringbasistunnels ermöglicht nicht nur auf der Südachse selbst beträchtliche Fahrzeitkürzungen und Angebotsverdichtungen, sondern es profitieren auch jene Regionen, die nicht unmittelbar an den Neubau-Ab schnitten der Südachse zu liegen kommen (wie etwa das steirische Ennstal, das Aichfeld, die Südsteiermark oder die Ossiacher-See-Region). Insofern kann durch die zwischen Nah- und Fernverkehr abgestimmte Planung des Schienenpersonenverkehrs ab Eröffnung des Koralm- und Semmeringbasistunnels auch eine Aufwertung der Erreichbarkeit (peripherer) ländlicher Regionen erreicht werden.

Überwachung der Leistungserbringung bei den Verkehrsdiensteverträgen ÖBB-PV AG

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

Seit 01.01.2016 erfolgt auch die Erhebung der abweichenden Zugbildung automatisch durch die elektronische Datenbank der SCHIG mbH. Zum Jahresende erfolgt eine Spitzabrechnung der erbrachten Leistungen durch die Neufahrzeuge.

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

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

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

Überwachung des Qualitätsstandards

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

Zur Messung der objektiven Qualitätsparameter bei der ÖBB-PV AG wurden im Jahr 2019 von der SCHIG mbH 1.685

Zugfahrten als Stichproben ausgewählt. Für jeden Waggon, der sich bei der als Stichprobe ausgewählten Zugfahrt im Zugverband befindet, wird anhand eines Erhebungsbogens die Erfüllung der jeweiligen Qualitätsparameter festgestellt. Insgesamt wurden im Jahr 2019 von den Qualitätsprüfern der SCHIG mbH 3.788 Erhebungsbögen ausgefüllt und ausgewertet.

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

ERGEBNISSE DER MESSUNG OBJEKTIVER QUALITÄTSPARAMETER:

| QM ERGEBNISSE | ZIELWERT | VORL. ERGEBNIS 2019 | VERGLEICH 2018 |
|----------------------|----------|---------------------|----------------|
| Sauberkeit | 92,0 % | 95,4 % | 96,0 % |
| Schadensfreiheit | 94,0 % | 97,1 % | 96,6 % |
| Fahrgastinformation | 94,0 % | 97,8 % | 97,8 % |
| Beschwerdemanagement | 92,0 % | 94,8 % | 98,5 % |

Kapitel fünf,

Von / bis

5.01–5.04

Register.



Führung des Einstellungsregisters (National Vehicle Register – NVR)

Dieses Register wird von der SCHIG mbH seit 2007 als unabhängige Stelle geführt, beinhaltet rd. 48.686 aktive Fahrzeuge und Außerdienststellungen und ist Teil des europäischen Registers (Virtual Vehicle Register – VVR). Es liefert einen Gesamtüberblick über den aktuellen Fahrzeugbestand und beinhaltet neben fahrzeugspezifischen Eigenschaften, Informationen über die gültige Inbetriebnahmegenehmigung sowie den aktuellen Fahrzeugeigentümer, Halter und die für die Instandhaltung zuständige Stelle (Entity in Charge of Maintenance – ECM). Die Zugangsberechtigten können entsprechend den benutzerspezifischen Leserechten und den

zugewiesenen Zugangsdaten die vorhandenen Informationen im Register direkt einsehen.

Die SCHIG mbH hat seit der Aufnahme der Tätigkeit als Registrierungsstelle im zweiten Halbjahr 2007 rund 2.568 Anträge bearbeitet, womit unter zahlreichen Änderungs- und Rücknahmeanträgen rund 17.000 neue Fahrzeugcodes geteilt wurden. Pro Jahr bearbeitet die SCHIG mbH rund 220 Anträge zum Einstellungsregister. Mit Dezember 2019 befanden sich im Einstellungsregister 30.033 aktiv registrierte Fahrzeuge.

Ausstellung der Fahrerlaubnis und Führung des Fahrerlaubnis-Registers

Seit 1. November 2011 erfolgen die Ausstellung der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer und die Führung des Fahrerlaubnisregisters durch die SCHIG mbH. Seit der Aufnahme der operativen Tätigkeit rund um die Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer wurden bis Dezember 2019 von der SCHIG mbH 7.790 Fahrerlaubnisse ausgestellt.

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

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

Infrastrukturregister im EU-Kontext

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

Die Richtlinie 2016/797/EG vom 11. Mai 2016 bzw. 2008/57/EG vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EU war ein wichtiger Schritt in Richtung Harmonisierung, Verknüpfung und Interoperabilität der nationalen Eisenbahnnetze sowie des Zuganges zu diesen Netzen mit dem Ziel der Schaffung eines EU-Raums ohne Binnengrenzen.

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

- **Teilsysteme Infrastruktur,**
- **Teilsysteme Energie sowie**
- **streckenseitiger Teil des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung**

Der Hauptzweck des Infrastrukturregisters ist es, die Eigenschaften des europäischen Eisenbahnnetzes transparent darzustellen und diese Informationen allgemein zugänglich bereitzustellen. Diese Daten können zur Unterstützung folgender Prozesse verwendet werden:

- **Prüfung vor der Nutzung genehmigter Fahrzeuge gemäß Artikel 23 der Richtlinie (EU) 2016/797**
- **Auslegung mobiler Teilsysteme**
- **Prüfung der Machbarkeit von Zugverkehrsdiensten**
- **Veröffentlichung von Vorschriften und Einschränkungen strikt lokaler Art gemäß Artikel 14 Absatz 11 der Richtlinie (EU) 2016/797**
- **Prüfung der technischen Kompatibilität zwischen ortsfesten Einrichtungen gemäß Artikel 18 Absatz 4 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2016/797**
- **Überwachung der Fortschritte bei der Herstellung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union**
- **Erstellung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen in Bezug auf die Art der Infrastruktur**
- **Erstellung des in Anlage D2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 genannten Streckenbuchs gemäß Artikel 6 Absatz 2**
- **Wiederverwendung der Infrastrukturregister-Daten in anderen IT-Tools**

Mit dem 16. Mai 2019 ist die neue Durchführungsverordnung 2019/777/EU der Kommission zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2014/880/EU der Kommission in Kraft getreten. Entsprechend den gemeinschaftlichen Vorgaben (Durchführungsverordnung 2019/777/EU Artikel 1(2)) gliedert sich das Infrastrukturregister weiterhin in zwei Hauptbestandteile:

- **Das nationale Infrastrukturregister ist eine Datenbasis, die die Daten für das zentrale Europäische System beisteuert.**
- **Das Europäische Infrastrukturregister fasst die Daten der nationalen Infrastrukturregister strukturiert zusammen.**

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

Infrastrukturregister im österreichischen Kontext

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

Mit der Nennung der SCHIG mbH bei der Europäischen Kommission und der ERA durch das BMK im März 2015 ist die SCHIG mbH als jene Stelle notifiziert worden, die für die Einrichtung und Verwaltung des Infrastrukturregisters verantwortlich ist. Die Eisenbahngesetz-Novelle von November 2015 hat der SCHIG mbH

- **die Implementierung, Wartung und den Betrieb des nationalen Infrastrukturregisters, nach den Anforderungen der gemeinsamen Spezifikation der Europäischen Kommission, sowie**
- **die Veröffentlichung des nationalen Infrastrukturregisters auf ihrer Internetseite übertragen.**

Das Infrastrukturregister hat den von der Europäischen Kommission erlassenen Spezifikationen und dem von der ERA erstellten Leitfadens zur Anwendung der gemeinsamen Spezifikation des Infrastrukturregisters zu entsprechen. Dies sind die grundlegenden Dokumente, die für all jene verbindlich sind, die am Prozess des Aufbaus des Infrastrukturregisters beteiligt sind. Sie enthalten unter anderem eine detaillierte Definition der Objekte, eine umfassende Beschreibung der Parameter wie z. B. Format und Einsatzbereich, den Aktualisierungsrhythmus und die Anweisungen zur Übertragung der nationalen Infrastrukturregister-Datensätze in das Europäische Infrastrukturregister sowie die Anleitung zur Verwendung des Infrastrukturregisters. Dementsprechend hat die SCHIG mbH ein mit den Vorgaben der ERA und der Europäischen Kommission kompatibles IT-System unter dem Namen „Switchman“ entwickelt.

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

UMSETZUNG DES NATIONALEN INFRASTRUKTURREGISTERS IN ÖSTERREICH IM JAHR 2019

Obwohl der Einstieg Österreichs im Jahr 2014 in das 2011 gestartete EU-RINF-Projekt eine sehr enge zeitliche und inhaltliche Vorgabe bei der Umsetzung des Projekts in Bezug auf die Implementierung des Österreichischen Infrastrukturregisters darstellte, ist es der SCHIG mbH gelungen, die Entwicklung und Implementierung der Datenbank als Produktionssystem erfolgreich und unter Einhaltung der von ERA vorgegebenen Deadline durchzuführen.

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

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

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

Die Daten sind öffentlich zugänglich und für die Besucher ist ein Zugriff im Lesemodus mit folgenden Zugangsdaten möglich: **User name: public, Password: public**

<https://www.schig.com/aufgaben/infrastrukturregister>

SOLAS

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

nehmens bzw. die Qualität und die Vertrauenswürdigkeit der betrieblichen Prozessgestaltung belegen, anzuerkennen.

Die SCHIG mbH unterstützt das BMK seit dem Jahr 2016 bei der Umsetzung des SOLAS-Verzeichnisses und betreut im Auftrag des BMK das öffentlich zugängliche SOLAS-Verzeichnis. Mit Ende 2019 waren knapp 350 Unternehmen im Verzeichnis eingetragen.

Kapitel sechs,

Von / bis

6.01 – 6.09

SCHIG mbH

Jahres-

abschluss

2019



Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz zum 31. Dezember 2019

| AKTIVA | 31.12.2019 EUR | 31.12.2019 EUR | VERGLEICHSAHLEN 31.12.2018 EUR |
|--|-------------------|-----------------------|--------------------------------------|
| A. ANLAGEVERMÖGEN | | | |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände | | | |
| 1. gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile | 415.502,96 | | 493.234,73 |
| 2. geleistete Anzahlungen | 0,00 | | 19.000,00 |
| | | 415.502,96 | 512.234,73 |
| II. Sachanlagen | | | |
| 1. Bauten auf fremdem Grund | 121.404,27 | | 332,96 |
| 2. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 727.849,41 | | 96.218,04 |
| | | 849.253,68 | 96.551,00 |
| III. Finanzanlagen | | | |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen | 3.160.000,00 | | 3.160.000,00 |
| 2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen | 1.968.750,00 | | 2.156.250,00 |
| | | 5.128.750,00 | 5.316.250,00 |
| B. UMLAUFVERMÖGEN | | | |
| I. Vorräte | | | |
| 1. unfertige Erzeugnisse | | 873,44 | 12.270,56 |
| II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | | | |
| 1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 / Vj. 0,00 | 1.051.056,47 | | 521.577,20 |
| 2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 8.904.216,40 / Vj. 9.417.109,15 | 9.798.716,40 | | 10.311.609,15 |
| 3. sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 / Vj. 0,00 | 26.664.020,79 | | 19.235.063,91 |
| | | 37.513.793,66 | 30.068.250,26 |
| III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten | | | |
| | | 507.652.057,60 | 357.378.725,19 |
| C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN | | | |
| 1. Transitorische Posten | | 83.785,59 | 65.701,12 |
| SUMME AKTIVA | | 551.644.016,93 | 393.449.982,86 |

| PASSIVA | 31.12.2019 EUR | 31.12.2019 EUR | VERGLEICHSSZAHLEN 31.12.2018 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 117.321,72 / Vj. 46.272,07</i> | | | |
| | | 178.639,33 | 117.321,72 |
| SUMME EIGENKAPITAL | | 9.946.294,52 | 9.884.976,91 |
| B. RÜCKSTELLUNGEN | | | |
| 1. Rückstellungen für Abfertigungen | 141.723,40 | | 128.655,41 |
| 2. sonstige Rückstellungen | 9.465.017,65 | | 8.217.890,38 |
| | | 9.606.741,05 | 8.346.545,79 |
| C. VERBINDLICHKEITEN | | | |
| 1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <i>davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 187.500,10 / Vj. 187.500,00 davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 1.687.500,00 / Vj. 1.875.000,00</i> | 1.875.000,10 | | 2.062.500,00 |
| 2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <i>davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 99.461.550,36 / Vj. 83.054.740,09 davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 / Vj. 0,00</i> | 99.461.550,36 | | 83.054.740,09 |
| 3. sonstige Verbindlichkeiten <i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 131.517,66 / Vj. 110.315,07 davon aus Steuern 410.593,27 / Vj. 114.318,53 davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 3.046.525,06 / Vj. 2.050.573,22 davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 / Vj. 0,00 davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 102.695.575,52 / Vj. 85.292.813,31 davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 1.687.500,00 / Vj. 1.875.000,00</i> | 3.046.525,06 | | 2.050.573,22 |
| | | 104.383.075,52 | 87.167.813,31 |
| D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN | | | |
| | | 427.707.905,84 | 288.050.646,85 |
| SUMME PASSIVA | | 551.644.016,93 | 393.449.982,86 |

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Jänner 2019 bis 31. Dezember 2019

068

| | 2019 EUR | 2019 EUR | VERGLEICHSAHLEN 2018 EUR |
|---|-----------------|-----------------------|-----------------------------|
| 1. UMSATZERLÖSE | | 10.502.098,02 | 8.487.209,63 |
| 2. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE | | | |
| a. Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen | 5.400,00 | | 0,00 |
| b. Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen | 32.579,90 | | 26.561,05 |
| c. übrige | 887.792.122,85 | | 771.777.290,16 |
| | | 887.830.102,75 | 771.803.851,21 |
| 3. BETRIEBSLEISTUNG | | 898.332.200,77 | 780.291.060,84 |
| 4. AUFWENDUNGEN FÜR MATERIAL UND SONSTIGE BEZOGENE HERSTELLUNGSLEISTUNGEN | | | |
| a. Aufwendungen für bezogene Leistungen | -888.267.852,76 | | -771.992.255,60 |
| 5. PERSONALAUFWAND | | | |
| a. Gehälter | -4.952.845,42 | | -4.502.252,61 |
| b. Soziale Aufwendungen | -1.755.278,73 | | -1.608.756,07 |
| ba. Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen | -84.355,87 | | -87.081,33 |
| bb. Aufwendungen für Altersversorgung | -188.259,04 | | -169.752,81 |
| bc. Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge | -1.298.785,14 | | -1.186.473,25 |
| bd. sonstige Sozialaufwendungen | -183.878,68 | | -165.448,68 |
| | | -6.708.124,15 | -6.111.008,68 |
| 6. ABSCHREIBUNGEN | | | |
| a. planmäßige Abschreibungen | -600.425,04 | | -365.397,38 |
| | | -600.425,04 | -365.397,38 |

| | 2019 EUR | 2019 EUR | VERGLEICHSAZAHLEN 2018 EUR |
|---|---------------|----------------------|-------------------------------|
| 7. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN | | | |
| a. Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen und Ertrag fallen | -165.628,73 | | -2.630,96 |
| b. übrige | -2.590.170,09 | | -1.819.768,22 |
| | | -2.755.798,82 | -1.822.399,18 |
| 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 7.833,44 / Vj. 8.252,48</i> | | 7.833,44 | 8.252,48 |
| 10. SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE <i>davon aus verbundenen Unternehmen 1.963.994,50 / Vj. 969.202,61</i> | | 1.970.253,39 | 1.170.807,09 |
| 11. ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN <i>davon an verbundene Unternehmen 6.265,00 / Vj. 195.015,55</i> | | -1.916.769,22 | -1.108.009,92 |
| 12. ZWISCHENSUMME AUS Z 9 BIS 11 (FINANZERGEBNIS) | | 61.317,61 | 71.049,65 |
| 13. ERGEBNIS VOR STEUERN (ZWISCHENSUMME AUS Z 8 UND Z 12) | | 61.317,61 | 71.049,65 |
| 14. ERGEBNIS NACH STEUERN | | 61.317,61 | 71.049,65 |
| 15. JAHRESÜBERSCHUSS | | 61.317,61 | 71.049,65 |
| 16. GEWINNVORTRAG AUS DEM VORJAHR | | 117.321,72 | 46.272,07 |
| 17. BILANZGEWINN | | 178.639,33 | 117.321,72 |

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 Voll-

ständigkeit und der ordnungsmäßigen Bilanzierung eingehalten. Bei der Bewertung wurde von der Fortführung des Unternehmens ausgegangen. Bei Vermögensgegenständen und Schulden wurde der Grundsatz der Einzelbewertung angewendet. Dem Vorsichtsgrundsatz wurde Rechnung getragen, indem insbesondere nur die am Abschlussstichtag verwirklichten Gewinne ausgewiesen wurden. Alle erkennbaren Risiken und drohenden Verluste, die im Geschäftsjahr 2019 oder in einem der früheren Geschäftsjahre entstanden sind, wurden berücksichtigt.

Anlagevermögen

IMMATERIELLES ANLAGEVERMÖGEN

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

SACHANLAGEVERMÖGEN

Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich der bisher aufgelaufenen und im Berichtsjahr 2019 planmäßig fortgeführten Abschreibungen bewertet. Zur Ermittlung der Abschreibungssätze wird generell die lineare Abschreibungsmethode gewählt.

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

| | |
|--|-------------------|
| Büroadaptierungen: | 10 Jahre |
| Büroeinrichtung: | 3–10 Jahre |
| EDV, Nachrichtenanlagen, Büromaschinen: | 2–8 Jahre |

Geringwertige Vermögensgegenstände bis zu einem Einzelanschaffungswert von EUR 400,00 werden im Jahr des Zuzgangs 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 2019 wurden – wie im Vorjahr – keine außerplanmäßigen Abschreibungen durchgeführt.

Umlaufvermögen

VORRÄTE

Unfertige Erzeugnisse

Die unfertigen Erzeugnisse sind zu Herstellungskosten bewertet.

FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Bei der Bewertung von Forderungen werden erkennbare Risiken durch Wertberichtigungen berücksichtigt. Soweit erforderlich, wird die spätere Fälligkeit durch Abzinsung berücksichtigt.

Rückstellungen

RÜCKSTELLUNGEN FÜR ANWARTSCHAFTEN AUF ABFERTIGUNGEN

Die Abfertigungsrückstellung wurde nach finanzmathematischen Grundsätzen auf Basis eines Nominalzinssatzes von 2,13 % (Vorjahr 2,47 %), unter Berücksichtigung geplanter Bezugssteigerungen von 1,87 % (Vorjahr 2,01 %) und eines Pensionseintrittsalters von 65 Jahren bei Frauen und Männern ermittelt (gesetzliches Pensionsalter wird verwendet).

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Die Rückstellungen wurden mit dem bestmöglich zu schät-

zenden Erfüllungsbetrag bewertet. Rückstellungen aus Vorjahren werden, soweit sie nicht verwendet werden und der Grund für ihre Bildung weggefallen ist, über sonstige betriebliche Erträge aufgelöst.

VERBINDLICHKEITEN

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

ÄNDERUNGEN VON BEWERTUNGSMETHODEN

Änderungen von Bewertungsmethoden wurden nicht durchgeführt.

Erläuterungen zur Bilanz

072

Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten

| ANLAGENSPIEGEL | 01.01.2019 EUR | ZUGÄNGE EUR | DAVON AKT. ZINSEN EUR | ABGÄNGE EUR | UMBUCHUN- GEN EUR | 31.12.2019 EUR |
|--|----------------------|---------------------|--------------------------------|-------------------|-------------------------|----------------------|
| A. ANLAGEVERMÖGEN | | | | | | |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände | | | | | | |
| 1. gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile | 1.448.442,54 | 104.312,64 | 0,00 | 39.646,10 | 61.555,00 | 1.574.664,08 |
| 2. geleistete Anzahlungen | 19.000,00 | 42.555,00 | 0,00 | 0,00 | -61.555,00 | 0,00 |
| II. Sachanlagen | | | | | | |
| 1. Bauten auf fremdem Grund | 328.346,86 | 66.350,50 | 0,00 | 328.346,86 | 61.953,46 | 128.303,96 |
| 2. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 861.264,85 | 924.264,77 | 0,00 | 374.967,42 | 63.268,24 | 1.473.830,44 |
| 3. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau | 0,00 | 125.221,70 | 0,00 | 0,00 | -125.221,70 | 0,00 |
| 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 | 2.156.250,00 | 0,00 | 0,00 | 187.500,00 | 0,00 | 1.968.750,00 |
| SUMME | 18.874.229,37 | 1.262.704,61 | 0,00 | 930.460,38 | 0,00 | 19.206.473,60 |

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 243.260,36 (Vorjahr EUR 244.935,58) vorgenommen.

SACHANLAGEN

Im Bereich des Sachanlagevermögens wurden nutzungsbedingte Abschreibungen in Höhe von EUR 356.825,61 (Vorjahr EUR 62.469,30) 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 1.968.750,00 (Vorjahr EUR 2.156.250,00) gegenüber der Rail Test & Research GmbH. Davon hat ein Betrag von EUR 187.500,00 eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

| Abschreibungsbewegungen | | | | | | | Buchwerte | | |
|-------------------------------|-------------------|--------------------|-------------|-------------------|-----------------|-------------------------------|---------------------|---------------------|--|
| KUMULIERTE AFA 01.01.2019 EUR | AFA LAUFEND EUR | ZUSCHREIBUNGEN EUR | ZUGÄNGE EUR | ABGÄNGE EUR | UMBUCHUNGEN EUR | KUMULIERTE AFA 31.12.2019 EUR | 31.12.2019 EUR | 31.12.2018 EUR | |
| 955.207,81 | 243.599,41 | 0,00 | 0,00 | 39.646,10 | 0,00 | 1.159.161,12 | 415.502,96 | 493.234,73 | |
| 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 19.000,00 | |
| 328.013,90 | 7.103,17 | 0,00 | 0,00 | 328.217,38 | 0,00 | 6.899,69 | 121.404,27 | 332,96 | |
| 765.046,81 | 349.722,46 | 0,00 | 0,00 | 368.788,24 | 0,00 | 745.981,03 | 727.849,41 | 96.218,04 | |
| 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| 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 | 1.968.750,00 | 2.156.250,00 | |
| 12.949.193,64 | 600.425,04 | 0,00 | 0,00 | 736.651,72 | 0,00 | 12.812.966,96 | 6.393.506,64 | 5.925.035,73 | |

Umlaufvermögen

VORRÄTE

Unfertige Erzeugnisse

Der Bestand an unfertigen Erzeugnissen beträgt EUR 873,44 (Vorjahr EUR 12.270,56) und betrifft Kartenrohlinge für die Ausstellung von Fahrerlaubnissen für Triebfahrzeugführer.

FORDERUNGEN UND SONSTIGE

VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Die Fristigkeit der Forderungen stellt sich folgendermaßen dar:

| | Summe | | davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr | |
|--|----------------------|----------------------|---|---------------------|
| | 31.12.2019 EUR | 31.12.2018 EUR | 31.12.2019 EUR | 31.12.2018 EUR |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 1.051.056,47 | 521.577,20 | 0,00 | 0,00 |
| Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen | 9.798.716,40 | 10.311.609,15 | 8.904.216,40 | 9.417.109,15 |
| sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände | 26.664.020,79 | 19.235.063,91 | 0,00 | 0,00 |
| SUMME | 37.513.793,66 | 30.068.250,26 | 8.904.216,40 | 9.417.109,15 |

Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen zum 31.12.2019 bestehen wie im Vorjahr zur Gänze gegenüber der Rail Test & Research GmbH. Zur Beseitigung der Überschuldung seitens der Rail Test & Research GmbH stellt die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH einen Teil der Forderung im Nominale von EUR 3.400.000,00 (Vorjahr EUR 2.600.000,00) nachrangig.

Dies bedeutet, dass die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH im Rang hinter alle anderen Gläubiger der Rail Test & Research GmbH zurücktritt, sodass die bestehende Forderung im Ausmaß von EUR 3.400.000,00 nur insoweit befriedigt wird, als die Rail Test & Research GmbH nach Befriedigung der anderen Gläubiger zur Begleichung der Forderung an die Gesellschaft in der Lage ist.

Sonstige Forderungen

Die sonstigen Forderungen gliedern sich in folgende Positionen:

| | Summe | | davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr | |
|--|----------------------|----------------------|---|-------------------|
| | 31.12.2019 EUR | 31.12.2018 EUR | 31.12.2019 EUR | 31.12.2018 EUR |
| Forderungen aus der Verrechnung mit Abgabenbehörden | 7.659.780,47 | 13.160.881,59 | 0,00 | 0,00 |
| Darlehen und Vorschüsse an Dienstnehmer | 16.757,09 | 9.715,58 | 0,00 | 0,00 |
| andere sonstige Forderungen | 18.987.483,23 | 6.064.466,74 | 0,00 | 0,00 |
| SUMME | 26.664.020,79 | 19.235.063,91 | 0,00 | 0,00 |

In den sonstigen Forderungen sind Erträge in Höhe von EUR 18.986.433,23 (Vorjahr EUR 6.064.316,74) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden.

Darin sind Forderungen gegenüber BMK für gemeinschaftliche Leistungen in Höhe von EUR 18.979.470,06 (Vorjahr EUR 6.060.645,56) enthalten.

Aktive Rechnungsabgrenzung

TRANSITORISCHE POSTEN

Die transitorischen Posten werden mit EUR 83.785,59 (Vorjahr EUR 65.701,12) ausgewiesen und umfassen alle Aus-

gaben, die erst im Folgejahr im Sinne einer periodenreinen Gewinnermittlung aufwandswirksam verrechnet werden.

Eigenkapital

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

KAPITALRÜCKLAGEN

Nicht gebundene Kapitalrücklagen

Die Kapitalrücklage beträgt zum 31.12.2019 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 2019 beläuft sich auf EUR 178.639,33 (Vorjahr EUR 117.321,72). In diesem Betrag ist ein Gewinnvortrag aus dem Jahr 2018 in Höhe von EUR 117.321,72 enthalten.

Rückstellungen

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Die sonstigen Rückstellungen bestehen aus folgenden Positionen:

| | 31.12.2019 EUR | 31.12.2018 EUR |
|--|---------------------|---------------------|
| Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Arbeitnehmern | 276.337,97 | 227.876,02 |
| Sonstige Rückstellungen | 9.188.679,68 | 7.990.014,36 |
| SUMME | 9.465.017,65 | 8.217.890,38 |

In den sonstigen Rückstellungen sind u. a. die Rückstellungen für noch nicht konsumierte Urlaube in Höhe von EUR 201.450,67 (Vorjahr EUR 153.037,55), für Zeitguthaben in Höhe von EUR 74.887,30 (Vorjahr EUR 74.838,47), für ausstehende Eingangsrechnungen in Höhe von EUR 161.060,00 (Vorjahr EUR 27.429,24), für Prämien für Mitarbeiter in Höhe von EUR 544.000,00 (Vorjahr EUR 564.000,00),

für drohende Verluste aus einem Zinsswap-Geschäft in Höhe von EUR 8.022.000,00 (Vorjahr EUR 7.020.000,00), für Prozesskosten in Höhe von EUR 197.170,93 (Vorjahr EUR 192.400,00), für die Behindertenausgleichstaxe in Höhe von EUR 9.432,00 (Vorjahr EUR 7.453,00) und für Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten in Höhe von EUR 255.016,75 (Vorjahr EUR 168.116,75) enthalten.

Verbindlichkeiten

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

| | | Restlaufzeit | | | |
|---|-------------|-----------------------|-----------------------|---------------------------|---------------------|
| | | SUMME EUR | BIS 1 JAHR EUR | ZW. 1 UND 5 JAHREN EUR | ÜBER 5 JAHRE EUR |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 2019 | 1.875.000,10 | 187.500,10 | 750.000,00 | 937.500,00 |
| | 2018 | 2.062.500,00 | 187.500,00 | 750.000,00 | 1.125.000,00 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 2019 | 99.461.550,36 | 99.461.550,36 | 0,00 | 0,00 |
| | 2018 | 83.054.740,09 | 83.054.740,09 | 0,00 | 0,00 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 2019 | 3.046.525,06 | 3.046.525,06 | 0,00 | 0,00 |
| | 2018 | 2.050.573,22 | 2.050.573,22 | 0,00 | 0,00 |
| SUMME | 2019 | 104.383.075,52 | 102.695.575,52 | 750.000,00 | 937.500,00 |
| SUMME | 2018 | 87.167.813,31 | 85.292.813,31 | 750.000,00 | 1.125.000,00 |

VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER KREDITINSTITUTEN

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -187.499,90 auf EUR 1.875.000,10. 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 1.875.000,00 (Vorjahr EUR 2.062.500,00) aus. Als Sicherstellung wurde eine Bürge- und Zahlerhaftung der Republik Österreich bestellt.

SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

| | | Restlaufzeit | | | |
|---|-------------|---------------------|---------------------|------------------------------|---------------------|
| | | SUMME EUR | BIS 1 JAHR EUR | ZW. 1 UND 5 JAHREN EUR | ÜBER 5 JAHRE EUR |
| Verbindlichkeiten gegenüber Abgabenbehörden | 2019 | 410.593,27 | 410.593,27 | 0,00 | 0,00 |
| | 2018 | 114.318,53 | 114.318,53 | 0,00 | 0,00 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungsträgern | 2019 | 131.517,66 | 131.517,66 | 0,00 | 0,00 |
| | 2018 | 110.315,07 | 110.315,07 | 0,00 | 0,00 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Dienstnehmern | 2019 | 2.067,72 | 2.067,72 | 0,00 | 0,00 |
| | 2018 | 5.764,78 | 5.764,78 | 0,00 | 0,00 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 2019 | 2.502.346,41 | 2.502.346,41 | 0,00 | 0,00 |
| | 2018 | 1.820.174,84 | 1.820.174,84 | 0,00 | 0,00 |
| SUMME | 2019 | 3.046.525,06 | 3.046.525,06 | 0,00 | 0,00 |
| SUMME | 2018 | 2.050.573,22 | 2.050.573,22 | 0,00 | 0,00 |

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Aufwendungen in Höhe von EUR 405.574,02 (Vorjahr EUR 267.359,87) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam

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

Passive Rechnungsabgrenzung

Die passive Rechnungsabgrenzung zeigt einen Wert von EUR 427.707.905,84 (im Vorjahr EUR 288.050.646,85) und betrifft 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 | 2019 | 19.999.979,71 | 30.12.2029 |
| | 2018 | 19.999.991,92 | 30.12.2029 |
| RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH | 2019 | 655.416,30 | 31.03.2036 |
| | 2018 | 695.749,66 | 31.03.2036 |
| | 2019 | 390.500,00 | 31.12.2030 |
| | 2018 | 426.000,00 | 31.12.2030 |
| SUMME | 2019 | 21.045.896,01 | |
| SUMME | 2018 | 21.121.741,58 | |

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat weiters für einen Kredit der Rail Test & Research GmbH über EUR 3.000.000,00, den diese im Jahr 2019 aufgenommen hat, eine Garantieerklärung abgegeben. Die Auszahlung erfolgte im Februar 2020.

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 686.561,76 (Vorjahr EUR 365.057,32) und in den nächsten fünf Jahren insgesamt auf EUR 3.387.206,48 (Vorjahr EUR 2.934.471,41). Diese betreffen im Wesentlichen Mietverpflichtungen für die Büroräumlichkeiten.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlust- rechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse betragen EUR 10.502.098,02 (Vorjahr EUR 8.487.209,63). Der überwiegende Umsatzanteil resultiert aus der Kostentragungspflicht des Bundes nach § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen EUR 887.830.102,75 (Vorjahr EUR 771.803.851,21) und gliedern sich wie folgt:

| | 2019 EUR | 2018 EUR |
|--|-----------------------|-----------------------|
| Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen | 5.400,00 | 0,00 |
| Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen | 32.579,90 | 26.561,05 |
| Übrige sonstige betriebliche Erträge | 887.792.122,85 | 771.777.290,16 |
| SUMME | 887.830.102,75 | 771.803.851,21 |

ÜBRIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Die übrigen betrieblichen Erträge betragen EUR 887.792.122,85 (Vorjahr EUR 771.777.290,16) und bestehen aus folgenden Positionen:

| | 2019 EUR | 2018 EUR |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|
| Zuschüsse | 887.787.175,68 | 771.775.990,65 |
| Sonstige Erlöse | 4.947,17 | 1.299,51 |
| SUMME | 887.792.122,85 | 771.777.290,16 |

Aufwendungen für bezogene Leistungen

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen gliedern sich wie folgt:

| | 2019 EUR | 2018 EUR |
|--|-----------------------|-----------------------|
| Bezogene gemeinwirtschaftliche Leistungen VDV | 887.787.175,68 | 771.775.990,65 |
| Bezogene Leistungen Infra4 | 366.886,58 | 52.385,09 |
| Bezogene Leistungen FVK | 41.165,40 | 44.261,95 |
| Bezogene Leistungen IKN | 33.549,32 | 75.722,09 |
| Bezogene Leistungen ATF | 26.065,66 | 11.835,90 |
| Kartenrohlinge | 12.999,30 | 16.635,60 |
| Bezogene Leistungen KLI.EN | 10,82 | 0,00 |
| Bezogene Leistungen Open Rail Lab | 0,00 | 4.525,00 |
| Bezogene Leistungen E-Mobilität | 0,00 | 10.899,32 |
| SUMME | 888.267.852,76 | 771.992.255,60 |

Personalaufwand

Der Personalaufwand hat sich gegenüber dem Vorjahr von EUR 6.111.008,68 um EUR 597.115,47 auf EUR 6.708.124,15 verändert.

AUFWENDUNGEN ANGESTELLTE

| | 2019 EUR | 2018 EUR |
|---|---------------------|---------------------|
| Gehälter | 4.952.845,42 | 4.502.252,61 |
| Abfertigungen | 13.067,99 | 21.307,04 |
| Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen | 71.287,88 | 65.774,29 |
| Aufwendungen für Altersversorgung | 188.259,04 | 169.752,81 |
| Gesetzlicher Sozialaufwand | 929.029,49 | 850.080,95 |
| Vom Entgelt abhängige Abgaben | 369.755,65 | 336.392,30 |
| Sonstige Sozialaufwendungen | 183.878,68 | 165.448,68 |
| SUMME | 6.708.124,15 | 6.111.008,68 |

AUFWENDUNGEN FÜR ABFERTIGUNGEN UND LEISTUNGEN AN BETRIEBLICHE MITARBEITERVORSORGEKASSEN

| | 2019 EUR | 2018 EUR |
|--|------------------|------------------|
| Dotierung Abfertigungsrückstellung | 13.067,99 | 21.307,04 |
| Beiträge an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen | 71.287,88 | 65.774,29 |
| SUMME | 84.355,87 | 87.081,33 |

Abschreibungen auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

PLANMÄSSIGE ABSCHREIBUNGEN

Die planmäßigen Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr EUR 600.425,04 (Vorjahr EUR 365.397,38) und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 235.027,66.

| | 2019 EUR | 2018 EUR |
|--|-------------------|-------------------|
| Planmäßige Abschreibung immaterieller Vermögensgegenstände | 243.260,36 | 244.935,58 |
| Planmäßige Abschreibung Sachanlagen | 356.825,61 | 62.469,30 |
| Sofortabschreibung geringwertiger Vermögensgegenstände | 339,07 | 57.992,50 |
| SUMME | 600.425,04 | 365.397,38 |

Sonstige betriebliche Aufwendungen

STEUERN, SOWEIT NICHT STEUERN VOM EINKOMMEN ODER ERTRAG

Die nicht ertragsabhängigen Steuern beliefen sich im Geschäftsjahr auf EUR 165.628,73 (Vorjahr EUR 2.630,96) und gliedern sich wie folgt:

| | 2019 EUR | 2018 EUR |
|------------------------------|-------------------|-----------------|
| sonstige Steuern und Abgaben | 165.628,73 | 2.630,96 |
| SUMME | 165.628,73 | 2.630,96 |

ÜBRIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen betragen EUR 2.590.170,09 (Vorjahr EUR 1.819.768,22) und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 770.401,87. Die übrigen betrieblichen Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

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

| | 2019 EUR | 2018 EUR |
|--|---------------------|---------------------|
| Instandhaltungen und Reparaturen | 684.068,17 | 394.441,48 |
| Reinigung durch Dritte | 68.745,35 | 42.296,30 |
| Versicherungen | 49.571,80 | 44.379,43 |
| Transporte durch Dritte | 13.889,00 | 385,50 |
| Reise- und Fahrtspesen, Diäten | 78.866,89 | 68.777,51 |
| Post- und Telefongebühren | 118.738,72 | 63.583,23 |
| Miet- und Pachtaufwand, Leasing | 359.807,36 | 309.140,81 |
| Energieverbrauch, Betriebskosten | 108.038,36 | 68.801,38 |
| Kfz-Kosten PKW | 6.846,67 | 7.064,33 |
| Sitzungsgelder Kommission § 48 | 26.320,00 | 14.980,00 |
| Beigestelltes Personal | 15.146,57 | 0,00 |
| Aufsichtsratsvergütungen | 45.936,42 | 33.831,53 |
| Büromaterial | 15.082,61 | 14.999,19 |
| Aufwand für Fachliteratur und Zeitungen | 34.265,71 | 25.734,77 |
| Werbe- und Repräsentationsaufwand | 95.351,66 | 67.129,97 |
| Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwand | 700.603,13 | 483.444,59 |
| Aus- und Fortbildung | 72.493,31 | 108.358,45 |
| Mitgliedsbeiträge | 21.736,38 | 22.251,51 |
| Spesen des Geldverkehrs | 2.483,82 | 2.180,22 |
| Verluste aus Anlagenabgängen | 6.308,66 | 793,74 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 67.121,37 | 47.925,66 |
| Skontoerträge auf übrige betriebliche Aufwendungen | -1.251,87 | -731,38 |
| SUMME | 2.590.170,09 | 1.819.768,22 |

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis schlägt sich im Geschäftsjahr mit EUR 61.317,61 (Vorjahr EUR 71.049,65) gegenüber dem Vorjahr eine Veränderung von EUR -9.732,04. nieder. Dies bedeutet

ERTRÄGE AUS ANDEREN WERTPAPIEREN UND AUSLEIHUNGEN DES FINANZANLAGEVERMÖGENS

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

| | 2019 EUR | 2018 EUR |
|-----------------------------------|-----------------|-----------------|
| Zinserträge aus Ausleihungen | 7.833,44 | 8.252,48 |
| davon aus verbundenen Unternehmen | 7.833,44 | 8.252,48 |
| SUMME | 7.833,44 | 8.252,48 |

SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge gliedern sich wie folgt:

| | 2019 EUR | 2018 EUR |
|--|---------------------|---------------------|
| Zinserträge | 66.357,83 | 81.291,54 |
| davon aus verbundenen Unternehmen | 66.357,83 | 74.702,61 |
| Zinserträge Swap | 1.903.895,56 | 1.089.515,55 |
| davon aus verbundenen Unternehmen | 1.897.636,67 | 894.500,00 |
| SUMME | 1.970.253,39 | 1.170.807,09 |

ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

| | 2019 EUR | 2018 EUR |
|---|---------------------|---------------------|
| Haftungsentgelt | 3.941,42 | 4.316,62 |
| Zinsen für Bankkredite, Darlehen | 8.932,24 | 14.177,75 |
| Zinsaufwand Swap | 1.903.895,56 | 1.089.515,55 |
| davon an verbundene Unternehmen | 6.265,00 | 195.015,55 |
| SUMME | 1.916.769,22 | 1.108.009,92 |

Bilanzgewinn

Der Jahresgewinn des Geschäftsjahres 2019 beträgt EUR 61.317,61 und veränderte sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -9.732,04 (Vorjahresergebnis EUR 71.049,65).

Unter Berücksichtigung des Gewinnvortrages aus dem Geschäftsjahr 2018 errechnet sich ein Bilanzgewinn von EUR 178.639,33.

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

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

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

Die Bewertung hat zum Bilanzstichtag per 31.12.2019 einen negativen beizulegenden Zeitwert von EUR 8.021.582,94 (Vorjahr EUR 7.019.007,61) ergeben.

Im Jahresabschluss 2019 wird das Finanzderivat – wie im Vorjahr – nicht als Bewertungseinheit mit dem Fremdfinanzierungsgeschäft qualifiziert, und daher ist eine bilanzielle Berücksichtigung des negativen beizulegenden Zeitwertes in Form einer Drohverlustrückstellung in Höhe von EUR 8.022.000,00 (Vorjahr EUR 7.020.000,00) 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 89 (Vorjahr 79), davon 89 Angestellte (Vorjahr 79) 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 | 2019 | 13.067,99 | 0,00 | 0,00 | 13.067,99 |
| | 2018 | 21.307,04 | 0,00 | 0,00 | 21.307,04 |
| Betriebliche Mitarbeitervorsorge | 2019 | 71.287,88 | 2.281,40 | 5.453,40 | 63.553,08 |
| | 2018 | 65.774,29 | 2.293,17 | 5.229,26 | 58.251,86 |
| Aufwendungen für Pensionen (Pensionskassenbeiträge) | 2019 | 162.959,04 | 12.607,50 | 10.028,10 | 140.323,44 |
| | 2018 | 147.027,81 | 12.607,50 | 9.821,94 | 124.598,37 |
| SUMME | 2019 | 247.314,91 | 14.888,90 | 15.481,50 | 216.944,51 |
| SUMME | 2018 | 234.109,14 | 14.900,67 | 15.051,20 | 204.157,27 |

Geschäftsführer der Gesellschaft ist:

DI DR. ULRICH PUZ, MBA

DR. STEFAN WEISS, MBA

(seit 01.02.2020)

Die Vergütung des Geschäftsführers belief sich im Geschäftsjahr 2019 – ohne Berücksichtigung der unter Punkt 4.b. dargestellten Beträge – auf insgesamt EUR 149.112,02 (Vorjahr EUR 149.881,38).

Der Aufsichtsrat setzt sich im Geschäftsjahr 2019 aus folgenden Personen zusammen:

SEKTIONSCHEF PROF. MAG. DR. GERHARD H. GÜRTLICH

(Vorsitzender)

MINISTERIALRAT MAG. ROLAND SCHUSTER, MBA

(Stellvertreter des Vorsitzenden)

MINISTERIALRAT MAG. BERNHARD BAUER

DI DR. EVA-MARIA EICHINGER-VILL

MAG. TERESA TRATTNER-HOBIGER

BERNHARD THEMESSEL

PATRYCJA FEICHTER

PETER CALLIESS

MAG. MARTINA LEW-SCHLAPSCHY

An die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden im Berichtsjahr keine Vorschüsse oder Kredite gewährt. Im Geschäftsjahr sind Bezüge von Aufsichtsratsmitgliedern in Höhe von EUR 36.900,00 (Vorjahr EUR 32.000,00) entstanden.

Verbundene Unternehmen

**RAIL TEST & RESEARCH GMBH,
WIEN**

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR -3.345.970,82 (Vorjahr EUR -2.518.538,12); Jahresfehlbetrag 2019 EUR 827.432,70 (Vorjahr Jahresüberschuss EUR 280.236,68)

**ROLA REGENSBURG PROJEKTGESELLSCHAFT MBH,
REGENSBURG**

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR 112.616,63 (Vorjahr EUR 100.548,18); Jahresüberschuss 2019 EUR 12.068,45 (Vorjahr Jahresüberschuss EUR 11.099,15)

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 vorgeschlagen, den Bilanzgewinn in Höhe von EUR 178.639,33 (Vorjahr EUR 117.321,72) 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, die Wahrnehmung der Aufgabe einer Zuweisungsstelle gemäß dem 6. Teil des Eisenbahngesetzes 1957 oder die Verwaltung von Registern wie dem Fahrzeug-Einstellungsregister und dem Fahrerlaubnis-Register) oder als Basisfinanzierung aufgrund der gesetzlichen Kostentragungspflicht des Bundes gemäß § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz. Die Umsatzerlöse daraus beliefen sich im Geschäftsjahr 2019 auf EUR 9.319.495,46 (Vorjahr EUR 7.429.397,61).

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 2019 auf in Summe EUR 126.098,52 (Vorjahr EUR 123.626,00). Weiters bestehen Cash-Pooling-Vereinbarungen über die gemeinsame Verwaltung liquider Mittel und die damit verbundene marktübliche Verzinsung von Forderungen bzw. Verbindlichkeiten verbundener Unternehmen.

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

Die Republik Österreich stellte der Gesellschaft aufgrund einer zur Aufnahme eines Darlehens gewährten Bundeshaftung im Geschäftsjahr 2019 ein Haftungsentgelt von EUR 3.941,42 (Vorjahr EUR 4.316,62) in Rechnung.

Wien, am 25. März 2020



DI Dr. Ulrich Puz, MBA



Dr. Stefan Weiss, MBA

Lagebericht gem. §§ 243 und 267 UGB

der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH für das Geschäftsjahr 2019.

Struktur der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und Angaben über Beteiligungen

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH („SCHIG mbH“) besteht als Gesellschaft seit 23 Jahren und wurde im November 1996 als Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH gegründet. Im Zuge der ÖBB-Reform 2005 ist der Finanzierungsbereich der SCHIG mbH zu den ÖBB transferiert worden. Die SCHIG mbH wurde gem. § 2 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz idgF per 1. Jänner 2005 als „Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH“ neu gegründet (Abspaltung zur Neugründung).

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

DIENSTLEISTUNGEN IM ZUSAMMENHANG MIT MITTELVERWENDUNGSKONTROLLE UND IM RAHMEN DER PROJEKTABWICKLUNG

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

Die Tätigkeiten umfassen folgende Bereiche:

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

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

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

DIENSTLEISTUNGEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER LIBERALISIERUNG DES EISENBahnwesens

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

- **Durchführung der Fahrzeugcodevergabe;**
- **Führung des Einstellungsregisters;**
- **Tätigkeit als Trassenzuweisungsstelle und entgelt-erhebende Stelle für Privatbahnen;**
- **Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr;**
- **Führung des Fahrerlaubnisregisters und Ausstellung der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer.**

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

Die Rail Test & Research GmbH (RTR) besitzt mit dem Klima-Wind-Kanal in Wien die weltweit einzige Anlage, in der Tests an Schienenfahrzeugen unter extremen klimatischen und aerodynamischen Bedingungen durchgeführt werden können. Als Private Partner fungiert die Betreibergesellschaft Rail Tec Arsenal Fahrzeugversuchsanlage GmbH. Um die effektive Nutzungskapazität der Anlage zu erhöhen, ist die Errichtung einer dritten Vorbereitungshalle sowie der Um- bzw. Zubau der Steuerwarte in den Jahren 2019/2020 vorgesehen. Mit Investitionskosten von rd. EUR 3,0 Mio. ist zu rechnen.

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

Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage

GESAMTWIRTSCHAFTLICHES UMFELD, MARKTUMFELD UND TRENDS

In ihrer gesamtwirtschaftlichen Prognose für Österreich 2019 bis 2022 vom Dezember 2019¹ hat die Oesterreichische Nationalbank (OeNB) die Wachstumsaussichten des realen BIP für 2019 gegenüber dem Vorjahr 2018 mit 1,6 % angesetzt. Die OeNB geht somit davon aus, dass sich im Sog der internationalen Konjunkturabkühlung auch das Wirtschaftswachstum in Österreich deutlich abschwächt, wobei die heimische Nachfrage einem stärkeren Konjunkturrückgang entgegenwirkt.

Für 2020 prognostiziert die OeNB im Dezember 2019 ein Wachstum des realen BIP von 1,1 %. Hier zeigen sich die Auswirkungen der an Dynamik verlierenden Weltwirtschaft auf Österreich. Wesentliche Faktoren dieser Abschwächung sind die von den USA ausgehenden handelspolitischen Konflikte, die Unsicherheiten in Bezug auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU sowie die Probleme der Automobilindustrie im Zusammenhang mit der Einhaltung der Klimaziele und dem Übergang zur Elektromobilität. Die binnenwirtschaftlich orientierten Branchen der österreichischen Wirtschaft profitieren hingegen von der stabilen Konsumnachfrage und dem florierenden Bausektor und wirken einer stärkeren Konjunkturabschwächung entgegen. Der Bausektor ist weiterhin eine tragende Konjunktursäule. Das Wachstum der Tiefbauinvestitionen, die von der öffentlichen Hand dominiert werden, wird in der Prognose mit 1 % pro Jahr genommen, die wesentliche Rolle im Bausektor nehmen jedoch weiterhin die Wohnbauinvestitionen ein. Auch der private Konsum wird in den Prognosejahren 2020 bis 2022 eine wichtige Konjunkturstütze bleiben, was zu einem großen Teil durch die steuerlichen Strukturmaßnahmen bedingt ist.

Für die Folgejahre geht die OeNB in ihrer Prognose vom Dezember 2019 davon aus, dass sich die Wachstumsraten der österreichischen Wirtschaft stabilisieren. Für das Jahr 2021 erwartet die OeNB für Österreich daher einen leichten Anstieg des BIP-Wachstums auf 1,5 %.

Ähnlich der Einschätzung der OeNB prognostizierte auch das WIFO zu Beginn des Jahres 2020 eine Abschwächung des Wachstums der österreichischen Wirtschaft. Für 2020 geht das WIFO von einer Wachstumsrate von 1,2 % gegenüber 1,7 % im Jahr 2019 aus. Das WIFO identifiziert die gleichen Einflussfaktoren wie die OeNB. Der Konjunkturverlauf entspricht in Österreich jenem der Jahre der europäischen Schuldenkrise: Einer robusten Binnenkonjunktur steht eine Schwächephase der Außenwirtschaft gegenüber.

Der Tiefbausektor hat lt. WIFO seit 2018 deutlich an Dynamik gewonnen. Der Investitionsrückstau vor allem im Verkehrsinfrastrukturbereich infolge der Wirtschaftskrise beflügelte den Sektor in zahlreichen europäischen Ländern in der jüngsten Vergangenheit. Die Ausweitung der öffentlichen Mittel im Konjunkturaufschwung eröffnete einen größeren Finanzierungsspielraum. Der größte Zuwachs wird im Bereich der Bahninfrastruktur in Europa erwartet. In den kommenden Jahren werden die Ausbaupläne der ÖBB dem Schieneninfrastrukturbau in Österreich wieder deutliche Impulse geben.²

Das IHS erwartet in seiner Prognose vom Dezember 2019 für die Jahre 2020 und 2021 ein Wachstum der österreichischen Wirtschaft von 1,3 % bzw. 1,6 %. Damit liegt seine Einschätzung im Bereich von OeNB und WIFO.³

Die den hier dargestellten Prognosen zugrunde gelegten Annahmen wurden durch den Ausbruch des neuartigen Coronavirus (SARS-CoV-2) in China zum Jahresende 2019 und das Übergreifen des Virus und der von diesem verursachten Erkrankung COVID-19 auf eine Vielzahl anderer Staaten im 1. Quartal 2020 in großem Umfang hinfällig. Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Pandemie sind derzeit noch nicht absehbar, das IHS geht jedoch davon aus, dass alle betroffenen Staaten einen wesentlichen Einbruch im Wirtschaftswachstum erleiden werden. Für Österreich rechnet das IHS aufgrund der Einschränkungen von Produktion und Tourismus mit einem Wertschöpfungsverlust von zumindest 0,37 %.⁴

Mit Beschluss des Europäischen Parlaments vom 14. Dezember 2016 wurde das 4. Eisenbahnpaket verabschiedet, welches unter anderem die Anpassung der Struktur der Eisenbahnunternehmen der EU (Änderung der RL 2012/34/EU) sowie die Marktöffnung des inländischen Personenverkehrs beinhaltet. Die geplante Marktöffnung und Liberalisierung der gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsdienste (Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) führt zu einer nunmehr bevorzugten Wahl der wettbewerblichen Vergabe von Schienenpersonenverkehrsdiensten. Allerdings wird auch künftig eine auf gewissen Leistungsindikatoren basierende Möglichkeit der Direktvergabe bestehen. Diese Regelungen sollen zur Entstehung eines sozial verträglichen und für Eisenbahnkundinnen und -kunden nützlichen Wettbewerbs führen. Im Lichte dieser Änderungen des 4. Eisenbahnpakets, welche sukzessive bis 2023 in Kraft treten werden, werden vonseiten des Bundes sowie der Länder als zuständige Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die Vorbereitungen für die Gestaltung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstverträge für den Zeitraum 2019 bis 2028 bzw. 2020 bis 2029/2034 sowie ab 2021 getroffen.

² WIFO Monatsberichte 2020, 93 (1), S. 19ff.; 93 (2), S. 101ff.

³ Prognose der österreichischen Wirtschaft 2019–2021 (19. Dezember 2019): https://www.ihs.ac.at/fileadmin/public/2016_Files/Photos/Konjunkturprognose/Pressemitteilung-PrognoseDezember2019.pdf, abgerufen am 12. März 2020

⁴ Abschätzung der wirtschaftlichen Folgen des Ausbruchs des neuartigen Coronavirus (SARS-CoV-2) in China (10. März 2020): <https://irih.ihs.ac.at/id/eprint/5271/1/ihs-policy-brief-2020-czypionka-reiss-schnabl-weyerstrass-wirtschaftliche-folgen-corona-update-10032020.pdf>, abgerufen am 16. März 2020

¹ Gesamtwirtschaftliche Prognose der OeNB für Österreich 2019 bis 2022 (Dezember 2019): https://www.oenb.at/dam/jcr:2f0a46ba-8550-4acd-8314-e75ed4f73319/SH_Prognose_Dez_2019.pdf, abgerufen am 7. Februar 2020

UMSATZENTWICKLUNG

Die Umsatzerlöse der SCHIG mbH beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 10,5 Mio. (Vj. rd. EUR 8,5 Mio.), pro beschäftigter Person bedeutet das bei einem durchschnittlichen Personalstand von 89 Personen (Vj. 79 Personen) einen Betrag von rd. TEUR 118 (Vj. rd. TEUR 107). Dies ent-

spricht einem Anstieg der Umsatzerlöse der SCHIG mbH um rd. EUR 2,0 Mio. oder rd. 23,7 % gegenüber dem GJ 2018. 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. Nachdem am 3. Februar 2011 rückwirkend mit 1. April 2010 der Verkehrsdienstvertrag (VDV) zwischen der SCHIG mbH und der ÖBB-Personenverkehr AG in Kraft getreten war, wurden von der SCHIG mbH bis Oktober 2012 weitere VDV mit elf Privatbahnen abgeschlossen, welche rückwirkend zum 1. Jänner 2011 in Kraft traten. Am 3. Juni 2014 wurde ein weiterer VDV mit der ÖBB-Personenverkehr AG zur besseren Verbindung der Landeshauptstädte Graz und Linz abgeschlossen. Am 26. November 2018 (VDV SPNV Vorarlberg) und 7. Dezember 2018 (VDV SPNV Steiermark und VDV SPNV Kärnten) konnte die SCHIG mbH für die Bundesländer Vorarlberg, Steiermark und Kärnten erfolgreich Verkehrsdienstverträge mit der ÖBB-Personenverkehr AG über das zuvor von Bund und jeweiligem Bundesland gemeinsam festgelegte Gesamtangebot für den Zeitraum 2019 bis 2028 abschließen.

In Summe betrug der damit im Vertragsjahr 2019 erfolgte Bestellumfang der SCHIG mbH ca. 82,9 Mio. Zug-Kilometer (Vj. 82,7 Mio. – davon 78,4 Mio. Grundangebot sowie 4,3 Mio. Zusatzangebot der Länder Vorarlberg, Kärnten und Steiermark). Dabei handelt es sich um Schienenpersonenverkehrsleistungen im Nah- und Regionalverkehr im gesamten Bundesgebiet – die das Grundangebot des Bundes gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 sowie in den Regionen Vorarlberg, Steiermark und Kärnten das Gesamtangebot gemäß §§ 7 und 13 ÖPNRV-G 1999 darstellen – sowie ergänzende Leistungen im Fernverkehr, die ebenfalls aufgrund gemeinwirtschaftlicher Zielsetzungen beauftragt werden. Im Vertragsjahr 2019 wenden der Bund sowie die jeweiligen Bundesländer für die bestellten Verkehrsleistungen im Wege der SCHIG mbH insgesamt EUR 871,9 Mio. – davon EUR 62,8 Mio. Landesanteil sowie EUR 809,1 Mio Bundesanteil (Vj. EUR 759,9 Mio.) – auf; unter Berücksichtigung von Leistungsstörungen und der Ergebnisse der Qualitätskontrollen im Jahr 2019 beläuft sich der Gesamtaufwand voraussichtlich auf EUR 871,1 Mio. (davon EUR 808,3 Mio. Bundesanteil – Vj. EUR 759,1 Mio.). Dieser Betrag ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen sowie in den Aufwendungen für bezogene Leistungen der SCHIG mbH enthalten.

Am 6. Dezember 2016 hat die SCHIG mbH von dem ihr gemäß § 5 Abs. 2 des mit der ÖBB-Personenverkehr AG abgeschlossenen Verkehrsdienstvertrags eingeräumten Recht neuerlich Gebrauch gemacht, die ÖBB-Personenverkehr AG zu verpflichten, für bestimmte beauftragte Verkehrsleistungen ab Dezember 2017 neue Elektrotriebwagen einzusetzen. Dadurch erhöht sich der von der SCHIG mbH an die ÖBB-Personenverkehr AG zu leistende jährliche Abgeltungsbetrag. Im Fahrplanjahr 2019 beträgt die entsprechende Erhöhung voraussichtlich rund EUR 35,1 Mio.

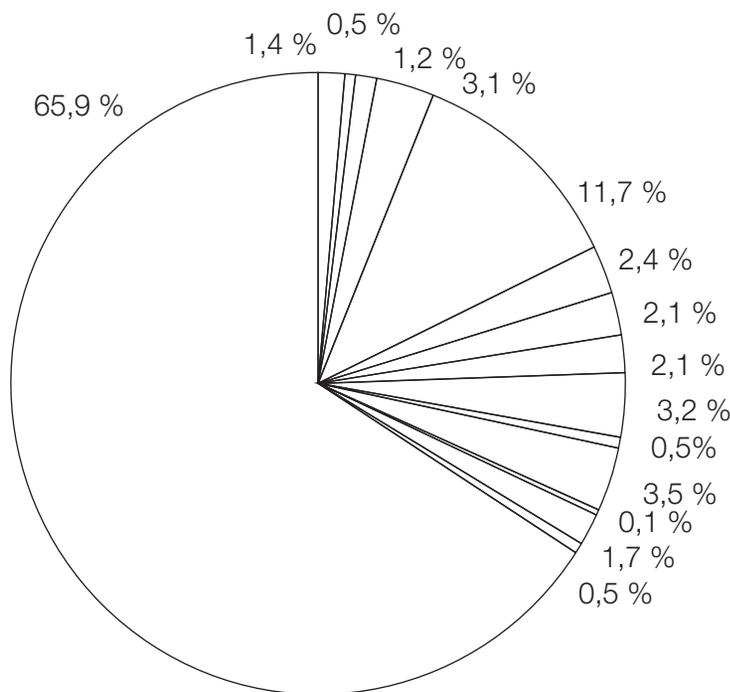
Am 29. November 2019 (VDV SPFV), 10. Dezember 2019 (VDV SPNV Tirol) und am 12. Dezember 2019 (VDV SPNV Oberösterreich und VDV SPNV Salzburg) konnte die SCHIG mbH für den Schienenpersonenfernverkehr sowie für die Bundesländer Tirol, Oberösterreich und Salzburg erfolgreich Verkehrsdienstverträge mit der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

Darüber hinaus wurde aufgrund des Vertragsendes des Verkehrsdienstvertrags im Dezember 2019 vom BMK am 5. Dezember 2019 in der Ostregion eine Notmaßnahme gemäß Artikel 5 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergriffen, um die mögliche Unterbrechung des Verkehrsdiens-tes zu verhindern. Das BMK hat ebenfalls die beabsichtigte Vergabe des vom Bund und dem jeweiligen Land abgestimmten Gesamtangebots im Schienenpersonennahverkehr der Ostregion sowie der Strecken Graz Hbf – Lieboch/Hengsberg – Wies-Eibiswald, Graz Hbf – Köflach und Wien Hbf – Ebenfurth – Sopron – Deutschkreutz für den Zeitraum 2021 bis 2029 bzw. 2030 vorangekündigt. Zur Abstimmung des Gesamtangebots im Schienenpersonennahverkehr in den jeweiligen Regionen bzw. zur Planung des Fahrplanangebots im Schienenpersonenfernverkehr gingen diesen Vorankündigungen und VDV-Abschlüssen umfangreiche Verkehrsplanungsarbeiten in der SCHIG mbH voraus. Der Abschluss und die Abwicklung all dieser Verträge soll durch die SCHIG mbH erfolgen.

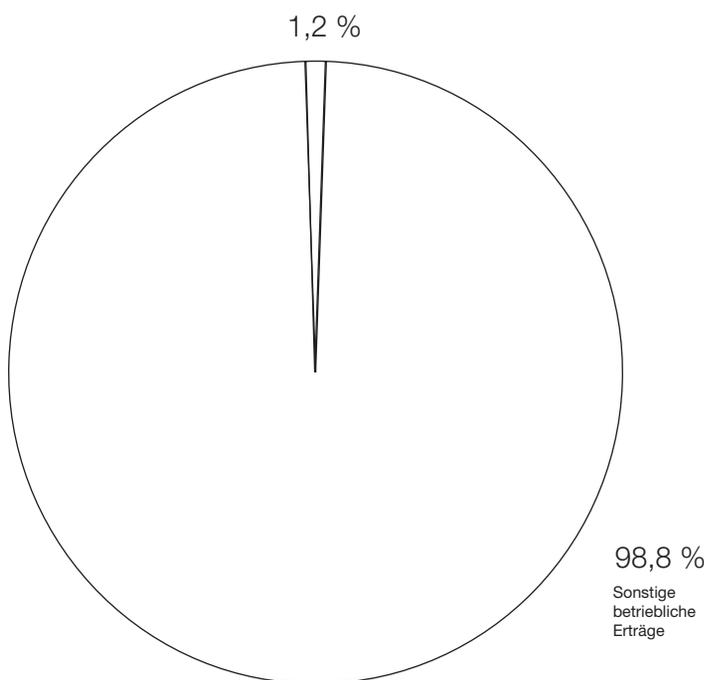
Der nachfolgende Überblick über die Betriebsleistung im GJ 2019 zeigt deren Zusammensetzung sowie Details zu den Umsatzerlösen.

Auch im GJ 2019 wurde weiterhin an der Verbesserung der Abwicklungseffizienz gearbeitet. Der Personalaufwand verzeichnete im Berichtsjahr mit rd. EUR 6,7 Mio. (Vj. EUR 6,1 Mio.) einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr, der durchschnittliche Personalaufwand pro beschäftigter Person der SCHIG mbH im Berichtsjahr ging jedoch auf rd. TEUR 75 (Vj. rd. TEUR 77) zurück. Die durchschnittliche Anzahl an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern stieg um zehn Personen von 79 auf 89 im GJ 2019.

ÜBERSICHT BETRIEBSLEISTUNG 2019

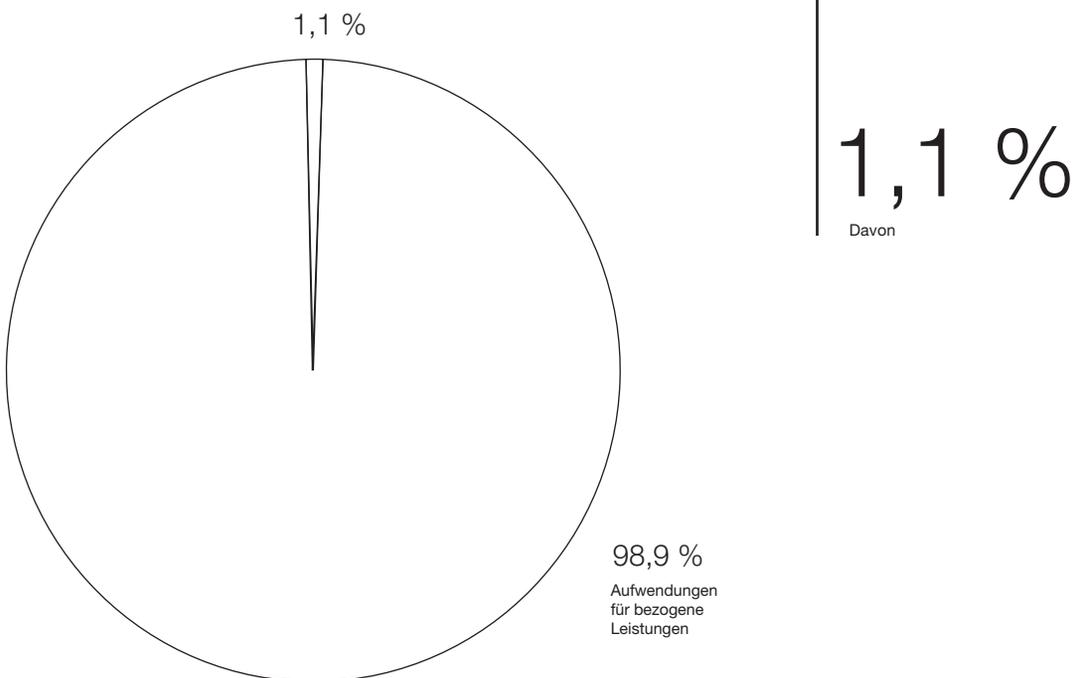
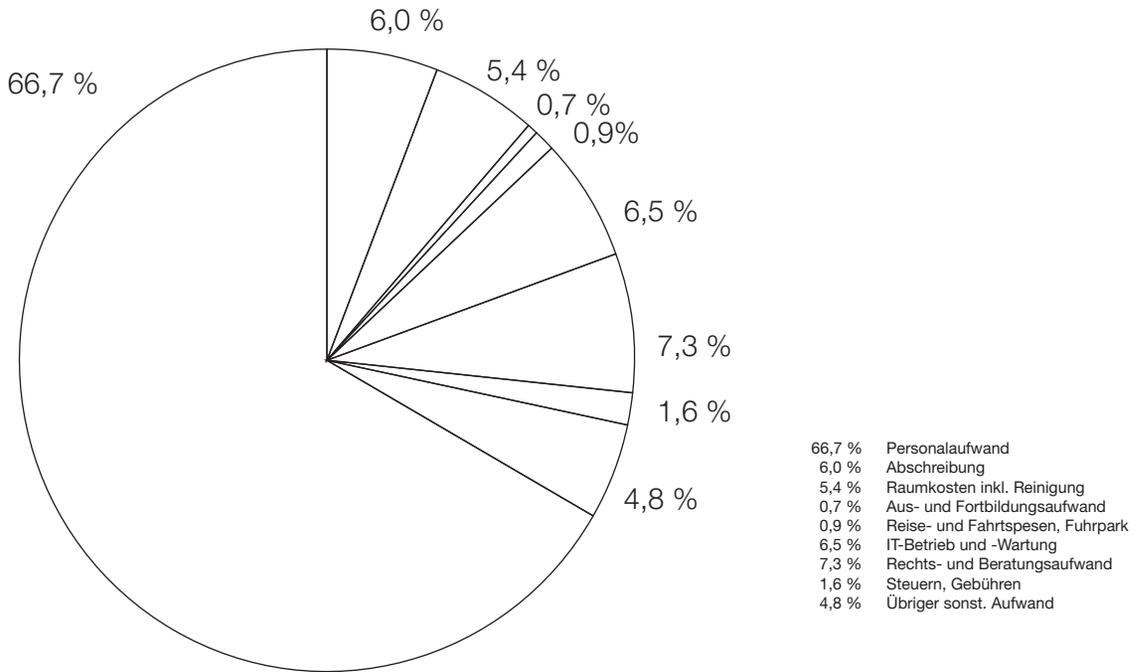


- 65,9 % Erlöse BMK
- 1,4 % Erlöse Europäische Kommission
- 0,5 % Sonstige Erlöse
- 1,2 % Erlöse Managementfee
- 3,1 % Erlöse Arbeitskräfteüberlassung
- 11,7 % Erlöse Abwicklung VDV
- 2,4 % Erlöse Seilbahnsachverständige
- 2,1 % Erlöse Register FE
- 2,1 % Erlöse Register FZ
- 3,2 % Erlöse Notified Body + TB
- 0,5 % Erlöse IKV
- 3,5 % Erlöse Infra 4
- 0,1 % Erlöse E-Mobilität
- 1,7 % Erlöse ATF
- 0,5 % Erlöse KLI.EN



Die Aufwendungen für bezogene Leistungen erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund der neu abgeschlossenen Verkehrsdienstverträge im Berichtsjahr insgesamt auf rd. EUR 888,3 Mio. (Vj. rd. EUR 772,0 Mio.). Die Intensität der Aufwendungen für bezogene Leistungen blieb mit rd. 98,9 % im GJ 2019 gegenüber dem Vorjahr (98,9 %) unverändert.

ÜBERSICHT AUFWENDUNGEN 2019



ÜBERBLICK ZUR ERTRAGSLAGE

Die SCHIG mbH erzielte im Berichtsjahr ein positives Ergebnis vor Steuern (entspricht dem Finanzergebnis) von rd. TEUR 61 (Vj. rd. TEUR 71). Das EBIT 2019 betrug rd. TEUR 74 (Vj. rd. TEUR 90) und ging damit gegenüber dem Jahr 2018 leicht zurück. 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 ging im GJ 2019 auf rd. 0,7 % (Vj. rd. 1,1 %) zurück. Da sowohl das Finanzergebnis als auch das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr keinen großen Veränderungen unterworfen waren, blieb auch die Eigenkapitalrentabilität im GJ 2019 mit rd. 0,6 % in etwa auf Vorjahresniveau.

| | 2019 | 2018 | VERÄNDERUNG |
|--|--------------|--------------|---------------|
| EBIT (in TEUR) | 74 | 90 | -15 |
| EBIT-Marge (Umsatzrentabilität) (in %) | 0,7 % | 1,1 % | -0,3 % |
| Ergebnis vor Steuern (in TEUR) | 61 | 71 | -10 |
| Eigenkapitalrentabilität (Ergebnis vor Steuern/Eigenkapital) (in %) | 0,6 % | 0,7 % | -0,1 % |

STRUKTUR DER GEWINN- UND VERLUST-RECHNUNG

Die Struktur der Gewinn- und Verlust-Rechnung der SCHIG mbH hat sich im GJ 2019 gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich nicht wesentlich verändert; maßgeblichster Einflussfaktor ist die Entwicklung der sonstigen betrieblichen

Erträge und Aufwendungen aus bezogenen Leistungen im Zusammenhang mit den Verkehrsdienstverträgen. Das Finanzergebnis ging mit TEUR 61 gegenüber dem Jahr 2018 leicht zurück.

| | 2019 TEUR | % | 2018 TEUR | % | VERÄNDERUNG TEUR |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------------|
| Umsatzerlöse | 10.502 | 1,2 % | 8.487 | 1,1 % | 2.015 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 887.830 | 98,8 % | 771.804 | 98,9 % | 116.026 |
| Betriebsleistung | 898.332 | 100,0 % | 780.291 | 100,0 % | 118.041 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | 888.268 | 98,9 % | 771.992 | 98,9 % | 116.276 |
| Personalaufwand | 6.708 | 0,7 % | 6.111 | 0,8 % | 597 |
| Abschreibungen | 600 | 0,1 % | 365 | 0,0 % | 235 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 2.756 | 0,3 % | 1.822 | 0,2 % | 933 |
| Gesamtaufwand | 898.332 | 100,0 % | 780.291 | 100,0 % | 118.041 |
| Betriebsergebnis | 0 | 0,0 % | 0 | 0,0 % | 0 |
| Finanzergebnis | 61 | 0,0 % | 71 | 0,0 % | -10 |
| Ergebnis vor Steuern | 61 | 0,0 % | 71 | 0,0 % | -10 |

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Der starke Anstieg der Bilanzsumme im Berichtsjahr auf rd. EUR 551,6 Mio. resultiert weitestgehend aus den Auswirkungen der Verkehrsdiensteverträge auf die entsprechenden Positionen des Nettoumlaufvermögens. Der Anteil des

Anlagevermögens am Gesamtvermögen (Anlagenintensität) ging aufgrund des Anstiegs der Bilanzsumme weiter auf 1,2 % (Vj. 1,5 %) zurück. Der Anlagendeckungsgrad I lag bei 155,6 % (Vj. 166,8 %), der Anlagendeckungsgrad II bei 309,7 % (Vj. 319,1 %).

| ÜBERBLICK ZUR VERMÖGENS- UND FINANZLAGE | 31.12.2019 | 31.12.2018 | VERÄNDERUNG |
|---|----------------|----------------|----------------|
| Bilanzsumme (in TEUR) | 551.644 | 393.450 | 158.194 |
| Anlagenintensität (in %) | 1,2 % | 1,5 % | -0,3 % |
| Anlagendeckungsgrad I (in %) | 155,6 % | 166,8 % | -11,3 % |
| Anlagendeckungsgrad II (in %) | 309,7 % | 319,1 % | -9,5 % |
| Eigenmittelquote nach URG (in %) | 1,8 % | 2,5 % | -0,7 % |

ENTWICKLUNG DER BILANZSTRUKTUR

| | 31.12.2019 TEUR | STRUKTUR 2018 | 31.12.2018 TEUR | STRUKTUR 2018 | VERÄNDERUNG TEUR |
|-----------------------------------|--------------------|------------------|--------------------|------------------|---------------------|
| Langfristiges Vermögen | 15.298 | 2,8 % | 15.342 | 3,9 % | -44 |
| Kurzfristiges Vermögen | 536.346 | 97,2 % | 378.108 | 96,1 % | 158.238 |
| Bilanzsumme | 551.644 | 100,0 % | 393.450 | 100,0 % | 158.194 |
| Eigenkapital | 9.946 | 1,8 % | 9.885 | 2,5 % | 61 |
| Langfristiges Fremdkapital | 9.851 | 1,8 % | 9.024 | 2,3 % | 828 |
| Kurzfristiges Fremdkapital | 531.846 | 96,4 % | 374.541 | 95,2 % | 157.305 |

Das Nettoumlaufvermögen ist zum 31. Dezember 2019 gegenüber dem Vorjahr auf rd. EUR 4,5 Mio. (Vj. rd. EUR 3,6 Mio.) angestiegen.

Die Eigenmittelquote nach § 23 URG beträgt zum 31. Dezember 2019 rd. 1,8 % (Vj. rd. 2,5 %), was bedeutet, dass sie den im § 22 leg cit festgelegten Schwellenwert von 8,0 %

unterschritten hat. Die fiktive Schuldentilgungsdauer gemäß § 24 URG ist – wie im Vorjahr – nicht ermittelbar. Im Ergebnis liegen jedoch die Voraussetzungen für die Vermutung eines Reorganisationsbedarfes im Sinne des § 22 Abs. 1 Z 1 leg cit nicht vor, da zum Bilanzstichtag die liquiden Mittel der SCHIG mbH deren Verbindlichkeiten deutlich überstiegen.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Free Cash Flow belief sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 150,5 Mio. (Vj. rd. EUR 48,6 Mio.). Die zahlungswirksame Veränderung des Fonds der liquiden Mittel stieg von rd. EUR 48,4 Mio. im Vorjahr auf rd. EUR 150,3 Mio. an.

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

AUSZUG AUS DER KAPITALFLUSSRECHNUNG

| | 2019 TEUR | 2018 TEUR | VERÄNDERUNG TEUR |
|---|--------------|--------------|---------------------|
| Kapitalfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit | 151.531 | 48.909 | 102.622 |
| Kapitalfluss aus der Investitionstätigkeit | -1.070 | -330 | -740 |
| Free Cash Flow | 150.461 | 48.578 | 101.882 |
| Kapitalfluss aus der Finanzierungstätigkeit | -188 | -188 | 0 |
| Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel | 150.273 | 48.391 | 101.882 |
| Liquide Mittel zu Jahresbeginn | 357.379 | 308.988 | 48.391 |
| Liquide Mittel am Jahresende | 507.652 | 357.379 | 150.273 |

PERSONALBERICHT

Der Personalstand (Angestellte) zum 31. Dezember 2019⁵ der SCHIG mbH setzt sich – nach Abteilungen – wie folgt zusammen:

Aufgrund einer Änderung in der Aufbauorganisation wurde im Jahr 2019 die Abteilung Administration & IT in die beiden Unternehmensbereiche „Legal, HR, Procurement“ und „Information Technology und Facility Management“ aufgeteilt.

BILANZSTICHTAG 31.12.2019

ANZAHL

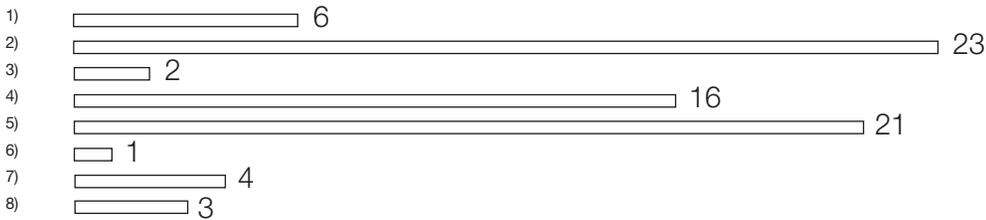
93



BILANZSTICHTAG 31.12.2018

ANZAHL

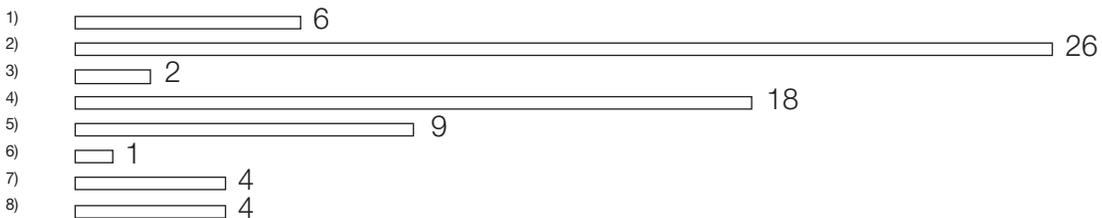
76



BILANZSTICHTAG 31.12.2017

ANZAHL

70



- 1) Eisenbahninfrastruktur Services
- 2) Förderungen und Verkehrsfinanzierungskontrolle
- 3) Seilbahnsachverständige
- 4) Infrastrukturkontrolle und Notified Body
- 5) Administration & IT

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

⁵ In Karenz befindliche Personen (6) sind in der Zahl der Angestellten per 31. Dezember 2019 wie auch in den Vorjahren nicht enthalten.

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

| KOPFZAHL | 2019 | 2018 |
|--------------|------|------|
| Neuaufnahmen | 31 | 19 |
| Abgänge | -13 | -12 |

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

| | UNTER 30 JAHRE | 30-49 JAHRE | AB 50 JAHRE | FRAUEN-ANTEIL | DURCHSCHNITT-ALTER |
|------------|----------------|-------------|-------------|---------------|--------------------|
| 31.12.2019 | 24,7 % | 57,0 % | 18,3 % | 44,4 % | 39,6 Jahre |
| 31.12.2018 | 15,8 % | 64,5 % | 19,7 % | 45,7 % | 40,6 Jahre |

MA NACH ABSOLVIERTEN AUSBILDUNGEN PER 31. DEZEMBER 2019

| | GESAMT | | DAVON FRAUEN | | DAVON MÄNNER | |
|-------------------------------|---------|-------|--------------|------|--------------|------|
| | ABSOLUT | IN % | ABSOLUT | IN % | ABSOLUT | IN % |
| MA gesamt | 93 | 100 % | 38 | 41 % | 55 | 59 % |
| MA mit Universitätsabschluss | 53 | 57 % | 20 | 38 % | 33 | 62 % |
| MA mit Fachhochschulabschluss | 11 | 12 % | 2 | 18 % | 9 | 82 % |
| MA mit Matura (HAK, HTL, AHS) | 17 | 18 % | 10 | 59 % | 7 | 41 % |
| übrige MA | 12 | 13 % | 6 | 50 % | 6 | 50 % |

SOZIALLEISTUNGEN

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

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

Bericht über die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens und Risikobericht

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DES UNTERNEHMENS

Derzeit ist eine der wesentlichen Zielsetzungen des Bundes und der Länder bei der Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets die Harmonisierung des derzeit bestehenden dualen Bestellsystems. Dabei 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. Für die Bundesländer Vorarlberg, Steiermark, Kärnten, Tirol, Salzburg und Oberösterreich sowie im Fernverkehr konnten bereits Verkehrsdienstverträge über das vom Bund und – ausgenommen Fernverkehr – dem jeweiligen Land abgestimmte Gesamtangebot im Schienenpersonennahverkehr für den Zeitraum 2019 bis 2028 (Vorarlberg, Steiermark, Kärnten) bzw. 2020 bis 2029 (Tirol, Oberösterreich, Salzburg) bzw. 2020–2034 (Fernverkehr) abgeschlossen werden. Gemäß den Vorankündigungen des BMK im Jahr 2019 werden nun die Verkehrsdienstverträge für die Ostregion sowie zweier Privatbahnen vorbereitet.

Der Benannten Stelle ist es im GJ 2019 gelungen, das geplante Umsatzziel von TEUR 300 (Vj. TEUR 270) zu überschreiten.

Nach Beendigung der Kooperation als Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds im Jahr 2014 verbleiben mit Status Ende 2019 nur mehr vereinzelte Klimafonds-Projekte, deren Abwicklung spätestens 2022 abgeschlossen sein wird. Das „Phasing-Out“ der Klimafondsförderungen in der SCHIG mbH wurde von einer sukzessiven Übernahme der Aufgabenträgerschaft durch das BMK begleitet, die neben einer (thematisch) vertieften Fortsetzung von Klimafondsprogrammen neue Aufgaben mit sich brachte: So wird auf Wunsch des BMK die Abwicklung der IKV-Förderung – vorbehaltlich der Genehmigung durch die Europäische Kommission – um weitere vier Jahre verlängert, die Vorbereitun-

gen der Notifizierung laufen derzeit, mit einer Entscheidung ist bis Jahresende 2020 zu rechnen. Die Inhalte des aktuellen Regierungsprogrammes 2020–2024 beinhalten im Kapitel Verkehr eine Vielzahl von Themen, welche bereits bisher von der SCHIG mbH betreut wurden und nunmehr durch die Aufnahme in das Regierungsprogramm in ihrer Bedeutung unterstrichen werden. Neben der Fortführung der bisherigen Arbeiten im Bereich Förderabwicklung und Beratung des BMK in den Themen „Mikro-ÖV“, „Intermodale Schnittstelle Radverkehr (ISR)“ und „Intelligente Verkehrssysteme (IVS)“ sowie „Innovationsprogramm Kombierter Verkehr (IKV)“ starteten im Jahr 2019 die Abwicklungstätigkeiten im Bereich Logistikkförderung.

Entgegen den Erwartungen wurde die Sonderrichtlinie „Digitale und Vernetzte Mobilität“ bislang nicht freigegeben, diesbezügliche Diskussionen zwischen BMK und BMF sind nach wie vor im Gange. Dadurch kam es in den Bereichen Mikro-ÖV und ISR im Jahr 2019 zu keinen neuen Fördervergaben. Im Sommer 2019 wurde die SCHIG mbH vom BMK mit der Vorbereitung eines Förderprogrammes für Rechtsabbiegeassistenzsysteme beauftragt. Die Vorbereitungen wurden von der SCHIG mbH zügig umgesetzt, das Förderprogramm startete im September 2019.

Neben den oben beschriebenenwicklungsaufgaben werden von der SCHIG mbH auch Umsetzungsprojekte des BMK im Bereich IVS gemeinsam mit Bundesländern begleitet, was auch punktuelle Beauftragungen von Drittleistern beinhaltet. Die genannten Aufgaben im Bereich IVS werden ihre Fortsetzung bis zumindest 2024 finden. Experten des Teams Mobilitätsförderung der SCHIG mbH unterstützen das BMK in mehreren Strategieprojekten (Arbeitsgruppe „MaaS miA“ – „Mobility as a Service – made in Austria“ und „Handbuch zur diskriminierungsfreien Nutzung von Bahnhofsflächen“). Die SCHIG mbH hat sich im Bereich der Mobilitätsförderung als ausgelagerter „Thinktank“ des Hauptauftraggebers BMK etabliert und trägt wesentlich zur Weiterentwicklung der entsprechenden Förderlandschaft bei.

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

RISIKOBERICHT

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

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

RISIKEN IM ZUSAMMENHANG MIT FINANZINSTRUMENTEN

Originäre Finanzinstrumente

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

Derivative Finanzinstrumente

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

Am 25. Jänner 2005 hat die SCHIG mbH zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos für eine Finanzierung der Rail Test & Research GmbH über ein Volumen von EUR 20,0 Mio. einen Zinsswap-Vertrag als Fixzinszahler mit der Republik Österreich, vertreten durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur, abgeschlossen (Laufzeit bis Ende 2029). Die Zeitwertermittlung zum 31. Dezember 2019 erfolgte im Rahmen einer finanzmathematischen „Mark to Market“-Bewertung unter Zugrundelegung der Marktverhältnisse zum Bilanzstichtag und ergab einen negativen beizulegenden Zeitwert iHv rd. EUR 8,0 Mio (Vj. EUR 7,0 Mio.). Die Drohverlustrückstellung wurde entsprechend auf diesen Wert angepasst (Anwendung der AFRAC-Stellungnahme „Die unternehmensrechtliche Bilanzierung von Derivaten und Sicherungsinstrumenten“ idgF). Durch den Wechsel von einem variablen zu einem Fixzinssatz wurde das Ziel verfolgt, den zugrunde liegenden langfristigen Kredit abzusichern bzw. zukünftige Zinszahlungen genauer kalkulierbar zu machen. Damit wird auch der zukünftige Liquiditätsbedarf genauer plan- und berechenbar. Gemäß Expertenmeinung sollten sich die Ergebnisse von Zinsswaps über die gesamte Kreditlaufzeit grundsätzlich neutralisieren.

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

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

Die SCHIG mbH hat im Geschäftsjahr 2019 weiter am Ausbau eines risikoorientierten Kontrollumfelds gearbeitet und wird dies auch im Geschäftsjahr 2020 fortsetzen. Oberste Priorität nimmt bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz

des Vermögens ein. Im Rahmen des implementierten Risikomanagementsystems werden die finanzwirtschaftlichen Risiken laufend bewertet sowie durch geeignete Maßnahmen begrenzt. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle und transparente Steuerung der quantifizierbaren Risikopositionen innerhalb eines konkret zu vereinbarenden Handlungsrahmens. Dazu hat sich die SCHIG mbH entsprechende Richtlinien gegeben. Nachstehend werden die wichtigsten Finanzierungsrisiken näher erörtert.

Liquiditätsrisiko

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

Zinsrisiko

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

Währungsrisiko

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

Kontrahentenrisiko

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

INTERNES KONTROLLSYSTEM

Allgemeine Informationen

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

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

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

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

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

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

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

Berichterstattung zum rechnungslegungsbezogenen Internen Kontrollsystem

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

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

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

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

Die Verbuchung der Geschäftsfälle erfolgte im Geschäftsjahr 2019 grundsätzlich auf EDV-Anlagen unter Verwendung der Software RZL. Die Bilanzierung wurde im Geschäftsjahr 2019 von der Kanzlei Schachner & Partner Wirtschaftsprüfung und Steuerberatung GmbH & Co KG durchgeführt. Der Jahresabschluss wurde im Berichtsjahr von der Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. geprüft.

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

BERICHT ÜBER DIE FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

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

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

jektmonitoringsystem sowie der Bewerbung im Rahmen von CEF-Fördercalls für österreichische Infrastrukturprojekte.

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

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

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

Anmerkungen zum Lagebericht

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der SCHIG mbH und des wirtschaftlichen Umfelds beziehen. Sämtliche Prognosen wurden basierend auf den zum Erstellungszeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen.

Es können daher die tatsächlich eintretenden Entwicklungen von den im Lagebericht geschilderten Erwartungen abweichen.

Wien, am 25. März 2020

Die Geschäftsführung



DI Dr. Ulrich Puz, MBA



Dr. Stefan Weiss, MBA

Kapital- flussrechnung 2019

| KAPITALFLUSSRECHNUNG | 2019 EUR | 2018 EUR |
|--|--------------------|--------------------|
| Ergebnis vor Steuern | 61.318 | 71.050 |
| -/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang vom Anlagevermögen | 909 | 794 |
| +/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens | 600.425 | 365.397 |
| Zunahme/Abnahme von langfristigen Rückstellungen | 1.015.068 | -167.693 |
| Cash Flow aus dem ordentlichen Ergebnis | 1.677.719 | 269.548 |
| Zunahme/Abnahme von kurzfristigen Rückstellungen | 245.127 | 192.128 |
| Zunahme/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva | -7.452.231 | -5.096.646 |
| Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva | 157.060.021 | 53.543.559 |
| Nettogeldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit | 151.530.637 | 48.908.589 |
| Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen) | 5.400 | 0 |
| Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang und sonstigen Finanzinvestitionen | 187.500 | 187.500 |
| Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen) | -1.262.705 | -517.681 |
| Nettogeldfluss aus der Investitionstätigkeit | -1.069.805 | -330.181 |
| Auszahlungen für Tilgung von (Finanz-)Krediten | -187.500 | -187.500 |
| Nettogeldfluss aus der Finanzierungstätigkeit | -187.500 | -187.500 |
| Nettogeldfluss gesamt | 150.273.332 | 48.390.908 |
| Liquide Mittel zu Jahresbeginn | 357.378.725 | 308.987.818 |
| Liquide Mittel am Jahresende | 507.652.058 | 357.378.725 |

Bestätigungs- vermerk

Bericht zum
Jahresabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Jahresabschluss der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Wien, bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2019, 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 2019 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Grundlage für das Prüfungsurteil

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

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

Verantwortlichkeiten des gesetzlichen Vertreters und des Aufsichtsrates für den Jahresabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind 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 sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen 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, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen oder haben keine realistische Alternative dazu.

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

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultie-

ren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

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

Darüber hinaus gilt:

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

Wir tauschen uns mit dem Aufsichtsrat unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame

Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Bericht zum Lagebericht

Der Lagebericht ist auf Grund 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.

Die gesetzlichen Vertreter sind 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 25. März 2020

Ernst & Young
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Stefan Uher eh
Wirtschaftsprüfer

ppa Mag. Gerald Steckbauer eh
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 | EBIT / Umsatzerlöse |
| FREE CASH FLOW | Cash Flow aus dem Ergebnis + Cash Flow aus der Investitionstätigkeit |
| FREMDKAPITALQUOTE | Fremdkapital / Gesamtkapital |
| GESAMTKAPITALRENTABILITÄT | EBIT / Gesamtkapital |
| 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

| | | |
|----------------|---------------------------|---|
| A | ABS. | Absatz |
| | ABZGL. | abzüglich |
| | AFRAC | Austrian Financial Reporting and Auditing Committee |
| | AG | Aktiengesellschaft |
| | AHS ATF | Allgemeinbildende höhere Schule Anschlussbahn- und Terminalförderung |
| B | BGBL | Bundesgesetzblatt |
| | BIP | Bruttoinlandsprodukt |
| | BMK | Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie |
| | BMF BZW. | Bundesministerium für Finanzen beziehungsweise |
| C | CEF | Connecting Europe Facility (Infrastrukturförderprogramm der EU) |
| | CO | Compagnie |
| | COSO | Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission |
| D | DI | Diplomingenieur/-in |
| | DR. | Doktor/-in |
| E | EBIT | Earnings before Interest and Taxes (Ergebnis vor Zinsen und Steuern) |
| | EDV | Elektronische Datenverarbeitung |
| | EG | Europäische Gemeinschaft |
| | ESTG | Einkommensteuergesetz in der geltenden Fassung |
| | EU | Europäische Union |
| | EUK EUR | Europäische Kommission Euro |
| F | F., FF. | folgende |
| | FE | Fahrerlaubnis (-register) |
| | FZ | Fahrzeugeinstellungsregister |
| G | GEM. | gemäß |
| | GJ | Geschäftsjahr |
| | GMBH, GESMBH | Gesellschaft mit beschränkter Haftung |
| | GUV-RECHNUNG | Gewinn- und Verlustrechnung |
| H | HAK | Handelsakademie |
| | HBF | Hauptbahnhof |
| | HR. | Human Resources |
| | HTL | Höhere Technische Lehranstalt |
| | I | IDGF |
| IHS | | Institut für Höhere Studien |
| IHV | | in Höhe von |
| IKS | | Internes Kontrollsystem |
| IKV | | Innovationsprogramm Kombiniertes Verkehr |
| INFRA 4 | | Abteilung Infra 4 – Gesamtverkehr der Sektion II des BMK |
| INKL. | | inklusive |
| ISO | | International Organization for Standardization |
| ISR | | Intermodale Schnittstelle Radverkehr |
| IT | | Informationstechnik |
| IVS | | Intelligente Verkehrssysteme |

| | | |
|------------|----------------------------|--|
| K | KFS/BW | Fachgutachten des Fachsenats für Betriebswirtschaft der Kammer der Steuerberater und Wirtschaftsprüfer |
| | KG KLI.EN | Kommanditgesellschaft Klima- und Energiefonds |
| L | LEG CIT | Abkürzung für lateinisch „legis citatae“ (Bedeutung: „des zitierten Gesetzes“) |
| | LT. | laut |
| M | MA | Mitarbeiter, Mitarbeiterin(nen) |
| | MBA | Master of Business Administration |
| | MIKRO-ÖV | Mikro-Öffentlicher-Verkehr (Förderprogramm für lokale und kleinregionale ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum) |
| | MIO. | Million(en) |
| N | NR. | Nummer |
| O-Ö | ÖBB | Österreichische Bundesbahnen |
| | OENB | Oesterreichische Nationalbank |
| | ÖPNRV-G 1999 | Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 |
| P | P. A. | per annum |
| | PPP | Public Private Partnership |
| R | RD. | rund |
| | RL | Richtlinie |
| | ROLA | RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH; Rollende Landstraße |
| | RTR | Rail Test & Research GmbH |
| S | S. | Seite |
| | SCHIG | Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz idgF |
| | SCHIG MBH | Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH |
| | SPFV | Schienenpersonenfernverkehr |
| | SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| T | TB | Technisches Büro |
| | TEUR | Tausend Euro |
| U | U. A. | unter anderem |
| | UGB | Unternehmensgesetzbuch in der geltenden Fassung |
| | URG | Unternehmensreorganisationsgesetz in der geltenden Fassung |
| V | VDV | Verkehrsdienstvertrag für den gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr |
| | VJ. | Vorjahr |
| | VOR | Verkehrsverbund Ost-Region |
| W | WIFO | Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung |
| Z | 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

KONZEPT & DESIGN:

Halle34 Og für
zeitgenössische
Kommunikation
www.halle34.com

FOTOS:

SCHIG mbH
BMK/Cajetan Perwein,
Zinner
Franz Pfluegl



Geschäftsbericht
2019

SCHIG mbH

