

---

SCHIG mbH  
2011:

# Wachsen mit Verantwortung

---

Geschäftsbericht  
2011

[www.schig.com](http://www.schig.com)

Schienen-  
infrastruktur  
Dienstleistungs-  
gesellschaft  
mbH

K1 – K6

**SCHIG**



Wachsen  
mit  
Verantwortung

K1 – K6

# K1 – K6

## K1

Kapitel 1:  
Die Herausforderung:  
Profitables Wachstum.  
Der Anspruch:  
Verantwortungsvolles Handeln.

1.1 Vorwort BM Doris Bures	006
1.2 SCHIG mbH in Zahlen Organigramm	008 009
1.3 Bericht des Aufsichtsrates	010
1.4 Mitglieder des Aufsichtsrates	014
1.5 Der Geschäftsführer	016
1.6 Der Geschäftsführer im Gespräch	018
1.7 Highlights	022

## K2

Kapitel 2:  
Die Balance zu finden zwischen Erfolg  
und Verantwortung bedeutet, an  
Souveränität zu gewinnen.

2.1 Von der Betriebspflicht zum öffentlichen Finanzierungsvertrag – die Rolle der SCHIG mbH im österreichischen Eisenbahnverkehr	028
2.2 Änderungen in der internen Organisation der SCHIG mbH	042

## K3

Kapitel 3:  
Herausforderung trifft auf Anspruch:  
Leistungen, an denen wir  
gewachsen sind.

3.1 Infrastrukturkontrolle	048
----------------------------	-----

## K4

Kapitel 4:  
Die Strategie für nachhaltiges Wachstum:  
Mit Verantwortung  
in das Projekt Zukunft investieren.

4.1 Förderungen / KLI.EN-Aktivitäten	058
4.2 Die Fahrerlaubnis	062

## K5

Kapitel 5:  
Wie man wächst und trotzdem nicht den  
Überblick für das Wesentliche verliert?  
Eine Frage der Konsequenz.

5.1 Benannte Stelle	068
5.2 Forschung und Entwicklung: Das Projekt EcoTram	072

## K6

Kapitel 6:  
SCHIG mbH Jahresabschluss 2011

6.1 Jahresabschluss 2011	076
6.2 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	080
6.3 Erläuterungen zur Bilanz	084
6.4 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	092
6.5 Sonstige Angaben	098
6.6 Lagebericht	100
6.7 Anmerkungen zum Lagebericht	122
6.8 Bestätigungsvermerk	124
6.9 Berechnung der Kennzahlen	128
6.10 Glossar	130
Impressum	136

Die Herausforderung:  
Profitables Wachstum.  
Der Anspruch:  
Verantwortungsvolles  
Handeln.

K1

# Vorwort der Bundesministerin

006



Doris Bures

Bundesministerin  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

1.1

Vorwort  
der Bundesministerin

Sehr geehrte Damen  
und Herren,

das vergangene Geschäftsjahr hat zahlreiche große Herausforderungen auch für den österreichischen Schienenverkehr mit sich gebracht. Bei zentralen Aufgaben in der Schienenverkehrspolitik, insbesondere bei den gemeinwirtschaftlichen Leistungen und bei Ausbau und Erhaltung der Schieneninfrastruktur, spielt die SCHIG mbH eine wesentliche Rolle.

Um sicherzustellen, dass die Bevölkerung auch in Zukunft mit leistbaren und trotzdem qualitativ hochwertigen Schienenverkehrsleistungen versorgt wird, wurde das bisherige System der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen in ein System konkreter, vertraglich definierter Leistungsbestellungen umgewandelt.

Diese Verträge, die die SCHIG mbH im Auftrag des Verkehrsministeriums mit der ÖBB-Personenverkehr AG, aber auch bereits mit zahlreichen Privatbahnen abgeschlossen hat, ermöglichen nun eine genaue Leistungs- und Abrechnungskontrolle. Und sie enthalten zahlreiche Regelungen zur Verbesserung der Qualität, die jetzt erstmals in den Verträgen umfassend definiert und damit auch messbar wurde. Ein Bonus-Malus-System stellt sicher, dass die Verkehrsleistungen in der vereinbarten Qualität erbracht werden und bietet einen Anreiz zur stetigen Verbesserung.

Dass die Qualitätskriterien, z. B. Pünktlichkeit, Sauberkeit oder Fahrgastinformation, auch tatsächlich erfüllt werden, wird von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SCHIG mbH durch regelmäßige Vor-Ort-Kontrollen genau überprüft. Bei der Durchführung ihrer Kontrollaufgaben, die sich von der vertragskonformen Leistungserbringung über die ordnungsgemäße Abwicklung des Zahlungsverkehrs bis hin zur Kontrolle der Qualitätskriterien erstrecken, haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH ein umfassendes fachliches Know-how, eine

genaue Kenntnis des Eisenbahnbetriebes, aber auch Urteilsfähigkeit und Einfühlungsvermögen bei der Durchführung der Kontrollfahrten bewiesen.

Den österreichischen Eisenbahnunternehmen stellen die KontrolleurInnen der SCHIG mbH dabei ein grundsätzlich gutes Zeugnis aus und bestätigen auch ihre Bereitschaft zur ständigen Verbesserung.

Bei der Infrastruktur, beim Neu- und Ausbau sowie dem Betrieb des Schienennetzes, ist es wichtig, den goldenen Mittelweg zwischen Sparen und Investieren zu finden.

Besondere Aufmerksamkeit habe ich deshalb auf die Einhaltung des Effizienzsteigerungsprogrammes gelegt und durch die begleitenden Kontrollen, die von der SCHIG mbH seit langem mit großer Expertise durchgeführt werden, eine wirtschaftliche und transparente Abwicklung der Bauprojekte sichergestellt.

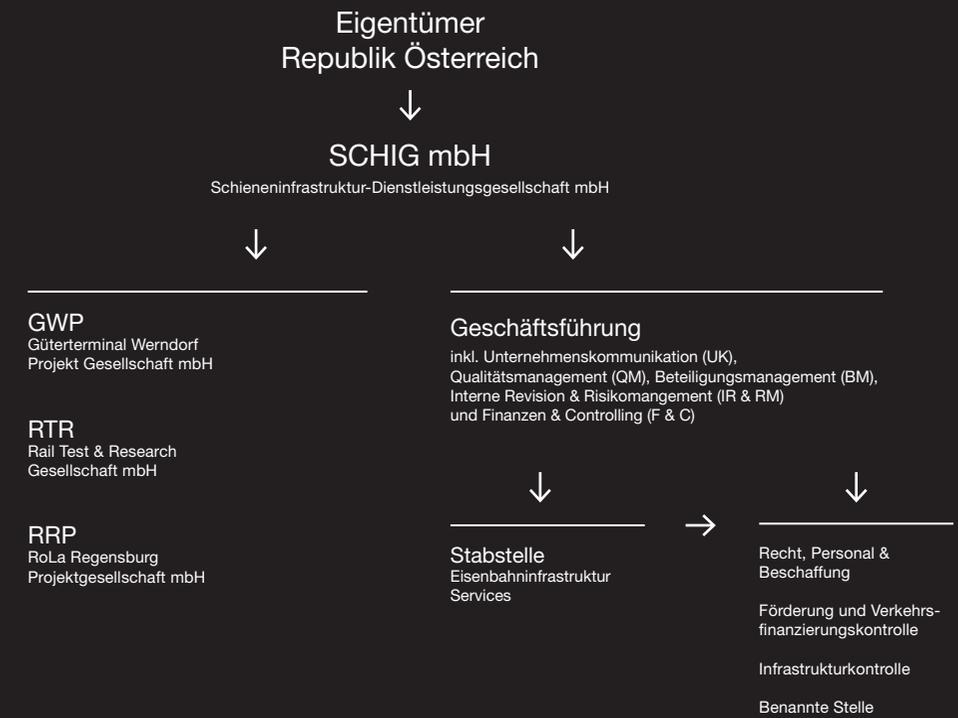
Ich danke den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SCHIG mbH für ihren Einsatz und freue mich auf eine weitere gute Zusammenarbeit.

**Doris Bures**

007

in Euro:

Bilanzsumme:	Anlagevermögen:	Verbindlichkeiten:	EGT:
<b>175,2</b> Mio.	<b>61,7</b> Mio.	<b>114</b> Mio.	<b>0,1</b> Mio.
	Eigenkapital:	<i>davon kurzfristige:</i>	EBIT:
	<b>9,4</b> Mio.	<b>81,5</b> Mio.	<b>1,3</b> Mio.
		<i>davon langfristige:</i>	
		<b>32,5</b> Mio.	
		Umsatzerlöse:	
		<b>6,3</b> Mio.	
		MitarbeiterInnen im Durchschnitt 2011:	
		<b>61</b>	



# Bericht des Aufsichtsrates

010



DI Herbert Kasser

Generalsekretär und  
Sektionschef,  
Vorsitzender des  
Aufsichtsrates der SCHIG mbH

## Grundsätzliche Bemerkungen

Auf Basis der Bestimmungen des Gesetzes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung sowie aufgrund der speziellen gesetzlichen Normierungen für die „Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH“ (SCHIG mbH) hat der Aufsichtsrat auch im Jahr 2011 die Tätigkeit der Gesellschaft überwacht, die strategische Weiterentwicklung des Unternehmens besprochen und an der Weiterentwicklung der Gesellschaft mitgewirkt.

Der Aufsichtsrat hat mit der Geschäftsführung über die Auswirkungen von Plänen und Maßnahmen diskutiert, die von der Geschäftsführung eingeschlagene Geschäftsstrategie hinterfragt und die laufende Geschäftsgebarung überwacht.

Im Jahr 2011 wurde entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen in jedem Quartal mindestens eine Sitzung des Aufsichtsrates abgehalten. Die dem Aufsichtsrat vorgelegten Unterlagen zeigen, dass den Regelungen des Insolvenzrechtsänderungsgesetzes vollständig Rechnung getragen wurde. Die Geschäftsführung hat den Aufsichtsrat vor allem durch schriftliche Berichte über die Lage der Gesellschaft und über wichtige Fragen der Geschäftsführung informiert. Fragen der Aufsichtsräte wurden durch die Geschäftsführung erschöpfend beantwortet. Die entsprechenden Berichte liegen vor.

011

## Folgende Aufträge hat die SCHIG mbH im abgelaufenen Geschäftsjahr 2011 erfüllt

Die Kontrolle von Infrastrukturprojekten und die Bereitstellung von Service- und Dienstleistungsaufgaben für Eisenbahnunternehmen wurden im Sinne des Eigentümers der Gesellschaft durchgeführt.

Dabei handelt es sich in erster Linie um die Mitwirkung bei der Vorbereitung und Durchführung der Zuschussverträge und bei der sechsjährigen Rahmenplanung gemäß § 42 Bundesbahngesetz sowie um die Kontrolle der Mittelverwendung in diesen Bereichen, inklusive der Begleitenden Kontrolle großer Infrastrukturprojekte (Koralmbahn, Semmering-Basistunnel, Hauptbahnhof Wien, Hauptbahnhof Salzburg, Unterinntal, Neubaulinien Wien–St. Pölten).

Die Gesellschaft wurde auch mit der Prüfung der Abrechnung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen von Rail Cargo Austria AG und einzelner Privatbahnen beauftragt.

In Vollziehung des gesetzlichen Auftrages und mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wurden sieben Verträge über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen gem. § 48 BBG und gem. § 3 PBG im Zusammenhang mit § 7 des ÖPNRVG in der Höhe von insgesamt 613 Mio. Euro abgeschlossen sowie im Sinne der VO (EG) 1370/2007 abgewickelt. Dazu wurde auch die Qualität der erbrachten Leistungen stichprobenartig geprüft.

Im Bereich der Projektabwicklung hat die SCHIG mbH ihre Tätigkeiten als Abwicklungsstelle der Anschlussbahn- und Terminalförderung ATF und als eine von vier Abwicklungsstellen des Klima- und Energiefonds im Bereich Schienengüterverkehr und öffentlicher Personennahverkehr fortgesetzt. An der Weiterentwicklung dieser Förderprogramme wurde mitgewirkt.

Als Benannte Stelle bietet die SCHIG mbH Interoperabilitätsprüfungen gemäß der europäischen Richtlinie (2008/57/EG) in fünf Teilsystemen an.

Auch die Vergabe der Fahrzeugcodes und die Führung des nationalen Einstellungsregisters gehören zu den Aufgabengebieten der Gesellschaft.

Durch eine Novelle des Eisenbahngesetzes 1957 wurde die SCHIG mbH mit dem Führen des Fahrerlaubnisregisters und der Erteilung der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer beauftragt. Die Errichtung des Fahrerlaubnisregisters erfolgte zeitgerecht bis 1. November 2011. Ebenso wurden die Prozesse zur Abwicklung der Erstellung der Fahrerlaubnisse für Triebfahrzeugführer implementiert und die damit verbundenen Rechtsfragen geklärt.

Weiters hat die Gesellschaft die Aufgabe einer Zuweisungsstelle für integrierte Eisenbahnunternehmen wahrgenommen und in der Fahrplanperiode 2011/12 Zugtrassen im Umfang von 4,3 Millionen Zugkilometer zugewiesen.

Außerdem wurden die bestehenden Public-Private-Partnership-Projekte (Terminal Werndorf, RoLa-Terminal Regensburg und Klima-Wind-Kanal Wien) fortgeführt.

## Zusammenfassende Feststellungen

Die Geschäftsführung hat den Aufsichtsrat über die Ergebnisse der wirtschaftlichen Tätigkeit des Unternehmens laufend informiert und die zur Beschlussfassung benötigten Unterlagen in ausreichendem Maße zur Verfügung gestellt. So konnte der Aufsichtsrat mit entsprechenden Beschlüssen die Tätigkeit des Unternehmens überwachen.

Sowohl der Lagebericht als auch der Jahresabschluss 2011 wurden dem Aufsichtsrat rechtzeitig zur Verfügung gestellt. Mit den Wirtschaftsprüfern der Gesellschaft hat der Aufsichtsrat die zur Verfügung gestellten Dokumente erörtert und geprüft. Der Inhalt des Jahresabschlusses 2011 wurde vom Aufsichtsrat zur Kenntnis genommen. Dieser hat keinen Grund zur Beanstandung gefunden. Der Jahresabschluss wurde nach konservativen Bewertungsrichtlinien erstellt.

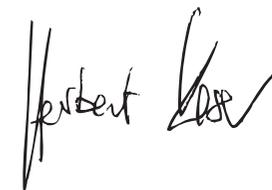
Durch den Aufsichtsrat wurden weiters die im Jahresabschluss enthaltenen Daten analysiert. Es wurde festgestellt, dass die Möglichkeit für eine weitere erfolgreiche Tätigkeit der Gesellschaft gegeben ist. Dazu wurden dem Aufsichtsrat die von der Geschäftsführung benötigten Informationen gegeben und Unterstützung gewährt.

Die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2011 wurde durch die BDO Austria GmbH, Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, vorgenommen und ergab keine Beanstandung. Dem Jahresabschluss wurde der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Aufsichtsrat nimmt daher den von der Geschäftsführung vorgelegten Jahresabschluss und Bericht über das Geschäftsjahr 2011 zur Kenntnis und wird den Jahresabschluss und den Bericht der Generalversammlung zur Beschlussfassung vorlegen.

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

Wien, im Mai 2012



**DI Herbert Kasser**

Generalsekretär und Sektionschef  
Vorsitzender des Aufsichtsrates der SCHIG mbH

# Mitglieder des Aufsichtsrates

**Generalsekretär und Sektionschef  
DI Herbert Kasser**  
Vorsitzender seit 1. September 2010  
(Generalsekretär und Leiter der Sektion V  
– Infrastrukturplanung und -finanzierung,  
Koordination im BMVIT)

**Mag. Roland Schuster, MBA**  
(Leiter der Abteilung V/Infra 1  
– Infrastrukturfinanzierung – ökonomische  
Angelegenheiten der Eisenbahn im BMVIT)

**Sektionschefin Mag. Ursula Zechner**  
Stv. Vorsitzende seit 24. August 2011  
(Sektionsleitung IV – Verkehr im BMVIT)

**Patrycja Feichter**  
(Arbeitnehmervertreterin und  
Betriebsratsvorsitzende)

**Prof. Mag. Dr. Gerhard H. Gürtlich**  
bis 24. August 2011 stv. Vorsitzender,  
mit 25. August 2011 ausgeschieden.

**Peter Calließ**  
(Arbeitnehmervertreter und Betriebsrat)

**Mag. Walter Andrie**  
(Prokurist Wiener Stadtwerke Holding AG)

**Mag. Martina Lew-Schlapschy**  
seit 26. Jänner 2011  
(Arbeitnehmervertreterin und Betriebsrätin)

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

**Ministerialrat DI Georg Parrer**  
(Leiter der Abteilung V/Infra 3  
– Eisenbahninfrastruktur im BMVIT)

# Der Geschäftsführer

016



DI Dr. Ulrich Puz

Geschäftsführer der  
SCHIG mbH

## DI Dr. Ulrich Puz

DI Dr. Ulrich Puz begann seine berufliche Laufbahn nach erfolgreichem Abschluss seines Studiums der Kulturtechnik und Wasserwirtschaft an der Universität für Bodenkultur (BOKU) am Department für Bau-technik und Naturgefahren (ebenfalls BOKU). Anschließend wechselte er zur Firma iC consulenten Wien. Seit September 2008 war er bei der ASFINAG für die Revision und Beratung von Planungs- und Bauprojekten der ASFINAG verantwortlich.

Im Mai 2010 wurde DI Dr. Puz neben Ing. Gottfried Schuster zum Geschäftsführer der SCHIG mbH bestellt und hat in weiterer Folge im Februar 2011 die Alleingeschäftsführung des Unternehmens übernommen.

017

# Der Geschäftsführer im Gespräch

018



Interview mit Herrn DI Dr. Puz  
am 2. März 2012

**Herr Puz, in Österreich wird aktuell heftig über Budgetkonsolidierung, Tritt auf die Schuldenbremse und Wiedererreichung des Triple-A diskutiert. Was kann die SCHIG zum Sparprogramm der Republik beitragen?**

**Ulrich Puz:** Die SCHIG blickt auf ein arbeitsreiches und erfolgreiches Jahr 2011 zurück. Sie hat die Interessen der Republik Österreich wahrgenommen und dabei einige Erfolge erzielt, die sich sehen lassen können. Selbstverständlich ist die SCHIG auch gefordert, ihren Beitrag zum Sparprogramm zu leisten. Dank der begleitenden Projekt- und Finanzkontrolle einzelner Eisenbahn-Infrastrukturprojekte durch die SCHIG gelang es in den vergangenen Jahren und so auch im Vorjahr, ein Einsparungspotenzial von ein bis zwei Prozent der im Rahmenplan definierten Investments aufzuzeigen und umzusetzen. Der aktuelle Rahmenplan für Investitionen in den Bahninfrastrukturausbau in Österreich läuft von 2012 bis 2017 und sieht rd. 1,4 Mrd. Euro jährlich für den Bahnausbau vor.

Die SCHIG kann in die Projektunterlagen der ÖBB einsehen und so ihr Know-how im Sinne einer optimaleren Finanzmittelverwendung einbringen, was zu den vorhin genannten Einsparungen führt und somit budgetschonend wirkt. Das ist ein Einsparungserfolg, der ganz deutlich die Handschrift der SCHIG trägt.

**Die SCHIG ist ein eigenständiges Unternehmen der Republik Österreich und mit einem eigenen Budget ausgestattet. Haben Sie im eigenen Haus den Sparstift angesetzt?**

**Puz:** Den Willen zum Sparen dokumentiert die SCHIG auch im eigenen Haus. Für den Betrieb des Unternehmens SCHIG steht ein jährliches Budget von fünf Mio. Euro zur Verfügung.

Im vergangenen Jahr haben wir 20 Prozent eingespart und somit nur vier Mio. Euro verbraucht. Und das bei einem gleichbleibenden Team von 60 hochqualifizierten Mitarbeitern. Sparen beginnt beispielsweise bei den Malerarbeiten in unseren Büros: Die Zeitabstände zwischen den doch immer wieder notwendigen Ausmalarbeiten der Büroräumlichkeiten möglichst zu strecken, bewirkt unterm Strich einen Einsparungserfolg von gleich zigtausend Euro. Dieses Beispiel ist nur eines von mehreren, mit denen es uns gelungen ist, die Kosten in Summe um die genannten 20 Prozent zu senken.

**Die Bundesregierung hat den ÖBB ein Effizienzsteigerungsprogramm bei gleichzeitiger Senkung der Kosten verordnet. Die SCHIG hat die Umsetzung dieser Vorgaben begleitet. Haben die ÖBB die anvisierten Ziele erreicht?**

**Puz:** Die Bundesregierung hatte in ihrem Arbeitsprogramm im Jahr 2007 den Österreichischen Bundesbahnen durch Effizienzsteigerung ein Einsparungsziel von zehn Prozent auferlegt. Die SCHIG war mit der begleitenden Kontrolle des Umsetzungsprozesses betraut und hat sich bei der Realisierung dieses Ziels mit konstruktiven Vorschlägen bei den ÖBB eingebracht, sodass wir aus SCHIG-Sicht guten Gewissens sagen können: Das vorgegebene Ziel von zehn Prozent Einsparung ist erreicht worden.

019

**Die SCHIG hat im Auftrag des BMVIT den Verkehrsdienstevertrag mit den ÖBB ausgehandelt. Seit einem Jahr ist er gültig. Was sind die bisherigen Erfahrungen?**

**Puz:** Eine positive Erfahrung ist, dass die ÖBB als vertragstreuer Partner agieren. Die SCHIG konnte ihr Know-how und ihre konsequente Verhandlungsarbeit bei der Ausgestaltung des Verkehrsdienstevertrags mit der ÖBB-Personenverkehr AG unter Beweis stellen. Die Republik Österreich kauft auf Basis des ausgehandelten Vertrags jährlich für 589 Mio. Euro bei den ÖBB Schienenbeförderungen vor allem im Nah- und Regionalverkehr, aber auch im Fernverkehr ein. Das sind rund 88 Prozent (71 Mio. Zugkilometer) aller Nah- und Regionalverkehrsleistungen in Österreich. Den Rest von zwölf Prozent kaufen die Verkehrsverbände bei den ÖBB ein. Der SCHIG ist es bei den Verhandlungen zu diesem gewichtigen Vertragswerk gelungen, 50 Mio. Euro jährlich von den ÖBB-Forderungen herunterzuverhandeln, was in Summe über den Vertragszeitraum bis zum Jahr 2019 eine Einsparung von 450 Mio. Euro ergibt.

**Im Verkehrsdienstevertrag sind die Qualitätskriterien, zu denen die ÖBB ihre Zugleistungen erbringen müssen, genau festgeschrieben. Erfüllt die Bahn die Qualitätsanforderungen?**

**Puz:** Der zwischen SCHIG und ÖBB-Personenverkehr AG abgeschlossene Verkehrsdienstevertrag definiert genau alle zu erbringenden Leistungen und enthält als Qualitätsanreiz auch ein Bonus-Malus-System. Sind die ÖBB besser als im Vertrag festgeschrieben, gibt es Geld vom Staat. Im umgekehrten Fall müsste die Bahn nachzahlen. Für 2011 beispielsweise ist ein maximaler Bonus von rd. 17 Mio. Euro vorgesehen. Die tatsächliche Bonuszahlung wird voraussichtlich aber deutlich geringer ausfallen. Bei der Pünktlichkeit und Sauberkeit machen die ÖBB einen guten Eindruck, die Pünktlichkeit ist wirklich sehr gut. Noch Handlungsbedarf sehen wir beim punktgenauen Informieren der Fahrgäste bzw. beim Ausbau des Fahrgastinformationssystems.

**Die SCHIG bestellt im Auftrag der Republik auch bei anderen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugleistungen. Wie ist in diesem Bereich der aktuelle Stand der Dinge?**

**Puz:** Bei Schienendienstleistungen im Nah- und Regionalverkehr kommen neben den ÖBB als Platzhirsch auch private Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Zug. Zwei Mio. Zugkilometer hat die SCHIG bislang bei österreichischen Privatbahnen eingekauft. Weitere Verträge werden noch abgeschlossen, sodass per saldo elf Bahngesellschaften auf 13 Strecken im Auftrag der Republik Österreich Züge führen werden, die hoffentlich auch von vielen Fahrgästen besetzt sein werden.

**Die SCHIG zeichnet nicht nur für das begleitende Controlling bei der Finanzierung der Bahnprojekte verantwortlich. Mit welchen Dienstleistungen unterstützen Sie das BMVIT zusätzlich?**

**Puz:** Die SCHIG ist in ihrem Aktionsradius auch für die Abwicklung des Fördervolumens für den Klima- und Energiefonds der Bundesregierung zuständig und hat im Vorjahr unter diesem Titel 25 Mio. Euro treuhändisch gemanagt. Von diesem Fonds werden zahlreiche Projekte und Initiativen zugunsten eines umweltfreundlicheren Güter- und Personenverkehrs gefördert. Erfreulich gute Umsätze verbuchen konnte die SCHIG im Vorjahr in ihrer Funktion als sogenannte „Benannte Stelle“. Dieser Bereich finanziert sich selber. Seit kurzem ist die SCHIG berechtigt, als erstes ausländisches Unternehmen in Deutschland Überprüfungen durchzuführen. Neu seit November des Vorjahres im Kompetenzbereich der SCHIG ist die Administration des Fahrerlaubnisregisters und das Ausstellen des Lokführerscheins für Triebfahrzeugführer. Die SCHIG ist das autorisierte Unternehmen, dieses amtliche Dokument auszustellen, das jeder Lokführer mit sich führen muss, wenn er einen Zug führt.

**Ein Blick in die Zukunft: Wo soll die SCHIG in fünf Jahren stehen?**

**Puz:** In diesem Zeithorizont können wir uns gut vorstellen, auch für die Verkehrsträger Straße und Wasser Dienstleistungen in Sachen begleitende Finanzierungskontrolle und fachliche Hilfestellung beim Infrastrukturausbau ähnlich dem jetzigen Arbeitsfeld anzubieten. Wir wollen für das Verkehrsministerium unverzichtbarer Bestandteil sein für die Aufgabenfelder Beratung, Schlichtung, Kontrolle und Abwicklung.

**Sie sind seit 2010 Geschäftsführer der SCHIG. Welche persönliche Bilanz ziehen Sie über Ihre bisherige Arbeit?**

**Puz:** Es ist für mich ein ausgesprochen tolles Erlebnis, mit einer kleinen, aber schlagkräftigen Gruppe zu arbeiten. Ich kann mir derzeit keinen anderen Job vorstellen. Und eines ist mir wichtig noch anzumerken: Die Mitarbeiter der SCHIG sind ein hervorragendes Team, mit dem ich sehr gerne arbeite.



**Vielen Dank für das Gespräch, Herr Puz.**

Dieses Gespräch wurde am 2. März 2012 aufgezeichnet von Josef Müller, freier Fachjournalist in Wien.

# Highlights

## Abschluss und Abwicklung des VDV mit der ÖBB-Personenverkehr AG

Am 3. Februar 2011 hat die SCHIG mbH rückwirkend mit 1. April 2010 im Auftrag und entsprechend den Vorgaben des BMVIT bei der ÖBB-Personenverkehr AG Leistungen im Schienenpersonenverkehr bestellt. Diese Leistungen decken das Grundangebot gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 ab und bieten damit flächendeckend und österreichweit der Bevölkerung ein umweltfreundliches Mobilitätsangebot.

Im Vertragszeitraum 2011 wurden Leistungen in folgendem Umfang bestellt:

---

Zugkilometer  
im Nah- und Regionalverkehr:

**58,4** Mio. Zugkm

---

Zugkilometer  
im Fernverkehr als ergänzende Leistungen:

**12,8** Mio. Zugkm

---

Für diese Bestellungen gem.  
§ 48 Bundesbahngesetz wurden für den Zeitraum  
vom 1. Jänner 2011 bis 31. Dezember 2011  
aufgewendet:

**593,1** Mio. Euro

### Abschluss des VDV mit sechs Privatbahnen

Im Jahr 2011 hat die SCHIG mbH gleichartige Verträge mit folgenden Bahnen abgeschlossen:

- Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH, Innsbruck
- Montafonerbahn AG, Schruns
- Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH, St. Pölten
- Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut Zrt., Sopron
- Salzburg AG, Salzburger Lokalbahn, Salzburg
- Zillertaler Verkehrsbetriebe AG, Jenbach

Mit weiteren Bahnen sind die Verträge weitestgehend ausverhandelt und werden voraussichtlich im Jahr 2012 rückwirkend abgeschlossen.

### Akkreditierung der SCHIG mbH 2011

Mit dem im Frühjahr 2011 erfolgreich absolvierten Akkreditierungsaudit hat die SCHIG mbH ihren Aktionsradius als Inspektionsstelle Typ A gemäß EN ISO/IEC 17020:2004 um zwei weitere Gebiete erweitert. Zusätzlich zu den bereits im Jahr 2010 durch das Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (BMWFJ) akkreditierten Bereichen der Technischen Spezifikationen Interoperabilität Energie (ENE) und Infrastruktur (INS), einschließlich Tunnelsicherheit (SRT) und Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM), wurden im Mai dieses Jahres die Bereiche der Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (CCS) sowie der Fahrzeuge (RST, WAG, NOI) ins Portfolio aufgenommen. Für all diese Fachgebiete hat die Akkreditierungsstelle die vollständige Erfüllung der vorgeschriebenen Voraussetzungen bescheinigt.

### Die Fahrerlaubnis

Seit 1. November 2011 ist die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH für die Ausstellung, Erneuerung und Änderung der Fahrerlaubnis und für die Führung des dazugehörigen Fahrerlaubnis-Registers verantwortlich.

Das Projekt ist fristgerecht mit 1. November 2011 in Betrieb gegangen und wurde erfolgreich umgesetzt.

Das Fahrerlaubnisregister umfasst alle ausgestellten, in ihren Einzelangaben aktualisierten, erneuerten, ausgesetzten, entzogenen oder als verloren, gestohlen oder zerstört gemeldeten Fahrerlaubnisse.

Die Balance zu finden  
zwischen Erfolg  
und Verantwortung  
bedeutet, an Souveränität  
zu gewinnen.

K2

# Von der Betriebspflicht zum öffentlichen Finanzierungsvertrag – die Rolle der SCHIG mbH im österreichischen Eisenbahnverkehr

## Das regulatorische Umfeld: Das öffentliche Interesse im Eisenbahnverkehr im Lichte des Gemeinschaftsrechts

Das österreichische Eisenbahnrecht basiert seit jeher auf dem Grundsatz, dass das Bauen und Betreiben von Eisenbahnen eine selbstständige unternehmerische Tätigkeit ist, die grundsätzlich von jedermann aufgrund einer entsprechenden staatlichen Bewilligung ausgeübt werden kann. Ursprünglich wurde diese staatliche Bewilligung durch ein kaiserliches Privileg und in weiterer Folge in Form einer Konzession erteilt. Das Bauen und Betreiben von Eisenbahnen unterlag daher seit jeher der staatlichen Aufsicht.

Trotzdem es in der Vergangenheit bereits zu mehrmaligem Wechsel zwischen privaten Konzessionären (Privatbahnperioden) und dem Staat selbst (Staatsbahnperioden) als Betreiber von Eisenbahnen gekommen ist, hat sich der Grundsatz der gewerblichen Ausübung eines Eisenbahnbetriebs auch im heutigen Eisenbahnrecht nicht geändert.

Ausgehend von diesem Grundsatz, dass Eisenbahnen von Privatpersonen gewerblich, also in der Absicht auf Gewinnerzielung, betrieben werden, haben sich im Wesentlichen zwei Regelungsziele des Eisenbahnrechts herausgebildet. Einerseits die Gewährleistung von Ordnung und Sicherheit von Eisenbahnen sowie andererseits die Versorgung der Öffentlichkeit mit leistbaren Eisenbahnverkehrsleistungen. Dementsprechend haben sich im Eisenbahnrecht zu den die Ordnung und Sicherheit betreffenden Regelungen auch solche Regelungen entwickelt, die die Wahrung dieses öffentlichen Versorgungsinteresses der Eisenbahnen sicherstellen sollen. Diese Regelungen traten im Österreichischen Eisenbahnrecht ursprünglich als Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht zutage.

Im Zuge der EU-Rechtsanpassung erfuhr das österreichische Eisenbahnrecht einschneidende Änderungen, die neben der Schaffung eines EU-weiten Eisenbahnverkehrsmarkts vor allem auch eine völlige Neugestaltung jener Regelungen zum Ziel hatten, die die Wahrung des öffentlichen Versorgungsinteresses mit Eisenbahnverkehrsleistungen sicherstellen sollen:

Mit der RL 91/440 EWG sowie den weiteren, im Rahmen des ersten Eisenbahnpaketes erlassenen Richtlinien RL 2001/12 EG, 2001/13 EG und 2001/14 EG sollen folgende Ziele erreicht werden:

- die wirtschaftliche Unabhängigkeit von Eisenbahnunternehmen gegenüber den Mitgliedstaaten,
- die Trennung des Betriebs der Schieneninfrastruktur von den auf der Schieneninfrastruktur zu erbringenden Verkehrsleistungen,
- die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers von den Eisenbahnverkehrsunternehmen,
- die Sicherstellung einer diskriminierungsfreien Erhebung von Wegeentgelten,
- die Errichtung einer Regulierungsstelle, die Wettbewerbshindernisse beim Zugang zur Schieneninfrastruktur ausräumt.

Die Eisenbahnunternehmen haben weiters ihre Tätigkeit dem Markt anzupassen und ihre Geschäfte unter der Verantwortlichkeit ihrer leitenden Organe so zu führen, dass sie effiziente und angemessene Leistungen zu den bei der geforderten Qualität geringstmöglichen Kosten anbieten. Die Eisenbahnunternehmen müssen nach den Grundsätzen geführt werden, die für Handelsgesellschaften gelten.

Das diskriminierungsfrei zu gewährende Netzzugangsrecht bildet die Voraussetzung dafür, dass sich konkurrierende Eisenbahnverkehrsunternehmen um die Bedienung einer nicht in ihrem Eigentum stehenden Bahnstrecke bewerben können. Damit wird ein Ausschreibungswettbewerb zur Vergabe von im öffentlichen Interesse stehenden Eisenbahnverkehrsleistungen, die aus unternehmerischer Sicht betriebswirtschaftlich nicht erbracht werden können, möglich.

Diese auch für die Wahrung des öffentlichen Versorgungsinteresses bedeutsamen EU-Richtlinien wurden im Rahmen des Österreichischen Eisenbahnrechts vor allem im Eisenbahngesetz 1957 idF BGBl I 1999/166 (Schienenverkehrsmarkt-RegulierungsG) und im Bundesbahngesetz idF BGBl I 2003/138 (BundesbahnstrukturG 2003) umgesetzt. Insbesondere mit dem zuletzt genannten Gesetz wurden die Unternehmen des ÖBB-Konzerns als Aktiengesellschaften bzw. GmbHs zur Führung ihrer Geschäfte in wirtschaftlicher Eigenverantwortlichkeit verpflichtet.

Die nun als Kapitalgesellschaften des Privatrechts gestalteten Eisenbahnunternehmen wurden damit gezwungen, ihre Leistungen nach kaufmännischen Grundsätzen zu erbringen. All jene Leistungen aber, die unter den am Markt gegebenen Umständen nicht betriebswirtschaftlich rentabel erbracht werden können, die aber dem Eisenbahnunternehmen aus öffentlichem Interesse abverlangt werden – wie zum Beispiel das Bauen und das Betreiben einer bestimmten Eisenbahnstrecke, die Aufnahme oder Aufrechterhaltung bestimmter Verkehrsleistungen sowie die Gewährung bestimmter ermäßigter Fahrpreise –, sind daher von jener Behörde, die dieses öffentliche Interesse geltend macht, als gemeinwirtschaftliche Leistung zu beauftragen und dem jeweiligen Eisenbahnunternehmen abzugelten.

Um die Einhaltung des freien Personen-, Waren- und Dienstleistungsverkehrs auch bei der Beauftragung und Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen sicherzustellen, hat die EU spezielle Regelungen erlassen, die die Vorgehensweise der nationalen Behörden bei der Beauftragung bzw. der Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Eisenbahnwesen reglementieren.

Die Beauftragung bzw. Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch staatliche Behörden ist aus Sicht des EU-Rechts in einem engen Zusammenhang mit den Zielsetzungen eines funktionierenden Wettbewerbsmarkts zu sehen. Daher steht im Zentrum aller Regelungen der EU, die die Finanzierung bzw. Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen zum Gegenstand haben, das Bestreben, eine Verzerrung des innergemeinschaftlichen Wettbewerbs zu vermeiden.

Diesem Bestreben folgend, wurden für den Bereich der Eisenbahn Regelungen erlassen, die den staatlichen Behörden

- a) vorgeben, welche rechtlichen und organisatorischen Strukturen im Bereich der Schieneninfrastruktur eingehalten werden müssen, damit die staatliche Finanzierung der öffentlichen Verpflichtungen, wie z. B. das Bauen und Betreiben bestimmter Eisenbahnstrecken, gewährt werden kann, bzw.
- b) genaue Handlungsanweisungen vorgeben, wie gemeinwirtschaftliche Leistungen im Bereich des Schienenverkehrs, wie z. B. die Aufrechterhaltung bestimmter Verkehrsleistungen bzw. die Gewährung bestimmter ermäßigter Tarife für bestimmte Bevölkerungsgruppen, zu beauftragen sind und welche Kriterien bei deren Abgeltung einzuhalten sind.

Finanzzuwendungen von staatlichen Behörden an Eisenbahnunternehmen, die nicht nach den diesbezüglichen spezifischen europarechtlichen Regelungen erfolgen, werden nach den gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen des Beihilfenrechts beurteilt. In diesen Fällen bedarf jede Finanzierung durch staatliche Behörden der vorhergehenden Zustimmung der Europäischen Kommission.

## Die Aufgaben der SCHIG mbH bei der Beauftragung und Abgeltung öffentlicher Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmen

### **Finanzierung der Schieneninfrastruktur: Bereitstellung und Betrieb gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz**

Gemäß den gemeinschaftlichen Regelungen für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen geht die Kommission in der Regel davon aus, dass die öffentliche Finanzierung der Infrastruktur keine staatliche Beihilfe darstellt, sofern alle potenziellen Nutzer über einen gleichberechtigten und diskriminierungsfreien Zugang zu einer Infrastruktur, für den ein entsprechendes Entgelt erhoben wird, verfügen.

Für den Bereich der ÖBB-Infrastruktur AG sind diese Entgelte mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (§ 46 Bundesbahngesetz) in einer solchen Höhe festgesetzt, dass die dadurch erzielten Erlöse den mit der Bereitstellung und dem Betrieb der Schieneninfrastruktur verbundenen Aufwand nicht abdecken.

Dementsprechend hat die ÖBB-Infrastruktur AG gemäß den Bestimmungen des § 42 Bundesbahngesetz mit dem Bund Verträge mit sechsjähriger revolvierender Geltungsdauer abgeschlossen, die die Finanzierung der vom Bund gewünschten Schieneninfrastruktur unter Berücksichtigung der vom Bund gewünschten Nutzungsentgelte sicherstellen.

Die SCHIG mbH hat im Rahmen ihrer gesetzlichen Obliegenheiten das BMVIT bei der Gestaltung und Weiterentwicklung dieser Zuschussverträge beraten. Die bestehenden Verträge orientieren sich neben den im § 42 Bundesbahngesetz gemachten Vorgaben auch an den von der EU-Kommission unterbreiteten Vorschlägen betreffend „Mehrjahresverträge für die Qualität der Schieneninfrastruktur“.

Der von der SCHIG mbH gemeinsam mit dem BMVIT entwickelte § 42 Abs. 1 Zuschussvertrag umfasst folgende wesentliche Regelungsinhalte:

- Definition der zu betreibenden Infrastruktur durch eine im Vertrag festgelegte funktionale Beschreibung der Schieneninfrastruktur (ein- oder mehrgleisig, Elektrifizierung, Achslast, VzG, Zugsicherungs- und Kommunikationseinrichtungen usw.)
- Definition der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erbringenden Leistungen im Verschub (Verschiebebahnhöfe, Verschubstandorte, Betriebszeiten, Anzahl der vorgehaltenen Personalstunden)
- Definition der zu erbringenden Instandhaltungsqualität der Schieneninfrastruktur durch einen vertraglich festgelegten Wert der Kennzahl „Langsamfahrstelle“
- Definition der zu erbringenden Sicherheitsleistung durch einen vertraglich festgelegten Wert der Kennzahl „Sicherheit“
- Erstellung eines sechsjährigen Zeit- und Kostenplanes (Rahmenplan) hinsichtlich der erforderlichen Instandhaltung des bestehenden Schienennetzes und Projekten des Neu- und Ausbaus der Schieneninfrastruktur
- Festlegung des Bundeszuschusses für die von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erbringenden Leistungen

Durch die im Vertrag erfolgte exakte Definition der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erbringenden Leistungen und Ziele und der im Gegenzug der ÖBB-Infrastruktur AG zustehenden Bundeszuschüsse ist eine eigenverantwortliche und unabhängige Geschäftsführung der ÖBB-Infrastruktur AG sichergestellt. Darüber hinaus ermöglicht die genaue funktionale Definition der zu betreibenden Schieneninfrastruktur und der zu erbringenden Verschubleistungen gemeinsam mit den von der SCHIG mbH entwickelten Kennzahlen „Langsamfahrstelle“ und „Sicherheit“ eine exakte und aussagekräftige Kontrolle der Zielerreichung. Dies schafft wiederum die Voraussetzung, dass eine allfällige mangelhafte Erfüllung der vereinbarten Leistungen auch sanktioniert werden kann.

Für Neu- und Ausbauprojekte der Schieneninfrastruktur gem. § 42 Bundesbahngesetz erstellt die SCHIG mbH im Auftrag des BMVIT Kosten- und Nutzenanalysen (Bedarfsprüfungen) bzw. überwacht ausgewählte, bereits in Bau befindliche Projekte hinsichtlich ihrer Zeit- und Kosteneinhaltung (= Begleitende Kontrolle).

**Finanzierung der Schieneninfrastruktur gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz: Neu- und Ausbau**

Der Neu- und Ausbau des österreichischen Schienennetzes erfolgt unter ähnlichen Voraussetzungen wie die Bereitstellung und der Betrieb der Schieneninfrastruktur: Auch hier beauftragt das BMVIT die ÖBB-Infrastruktur AG mit der Durchführung der Neu- und Ausbaumaßnahmen im Streckennetz, die im öffentlichen Interesse gelegen sind, jedoch durch Einnahmen (z. B. Nutzungsentgelte für die Schieneninfrastruktur) nicht refinanziert werden können. Dementsprechend hat die ÖBB-Infrastruktur AG auch hier mit dem Bund gemäß den Bestimmungen des § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz einen Vertrag mit sechsjähriger Geltungsdauer abgeschlossen, der die Finanzierung der vom Bund gewünschten Schieneninfrastruktur unter den vom Bund gewünschten Rahmenbedingungen sicherstellt und der jährlich um ein Jahr fortgeschrieben wird. Die SCHIG mbH hat im Rahmen ihrer gesetzlichen Obliegenheiten das BMVIT bei der Gestaltung und Weiterentwicklung dieses Zuschussvertrages beraten.

Der von der SCHIG mbH gemeinsam mit dem BMVIT entwickelte Zuschussvertrag nach § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz enthält folgende Regelungsinhalte:

- die Erstellung des sechsjährigen Rahmenplanes, der jahresweise Mittel für die Erweiterungsinvestitionen zu enthalten hat, durch die ÖBB-Infrastruktur AG
- die Betrauung der SCHIG mbH mit der Überwachung der Implementierung und Durchführung einer Projektkostenkontrolle unter Berücksichtigung des von der ÖBB-Infrastruktur AG konsequent umzusetzenden Effizienzsteigerungsprogrammes
- die für die Überwachungstätigkeit der SCHIG mbH erforderlichen Voraussetzungen (durch die von der ÖBB-Infrastruktur AG periodisch zu liefernden Daten und Berichte)

Im Rahmen ihrer Überwachungstätigkeit prüft die SCHIG mbH primär die Einhaltung der vereinbarten Kosten, Termine und Qualität durch die ÖBB-Infrastruktur AG. Allgemein werden die Prüfunterlagen (Daten und Berichte) auf Übereinstimmung mit den Prüfgrundlagen (Rahmenplan) kontrolliert. Die Kostenentwicklung der konkreten Projekte (und auch des gesamten Rahmenplanes) wird dokumentiert und wesentliche Abweichungen durch die SCHIG mbH hinterfragt und plausibilisiert. Auch die fristgerechte Abrechnung und Einforderung von Kostenbeiträgen Dritter (z. B. Gemeinden) wird geprüft. Auffällige Abweichungen vom geplanten Projektfortschritt sind durch die ÖBB-Infrastruktur AG zu erläutern.

Durch die Tätigkeit der SCHIG mbH kann sichergestellt werden, dass der Neu- und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in Österreich im allgemeinen Interesse den langfristigen Zielvorgaben des BMVIT entspricht und die vorhandenen Mittel wirksam eingesetzt werden. Diese Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Zuschussvertrag dienen auch als Grundlage für weitere Prüftätigkeiten der SCHIG mbH wie Mittelverwendungskontrollen oder Termin- und Kostenverfolgungen bei konkreten Projekten.

**Rahmenplan**

Gemäß Bundesbahngesetz ist die ÖBB-Infrastruktur AG verpflichtet, jährlich den sechsjährigen Rahmenplan anzupassen, der jahresweise die Mittel für die Instandhaltung (insbesondere Instandsetzung und Reinvestition) sowie für die Erweiterungsinvestitionen zu enthalten hat. Auch die Umsetzung des Rahmenplans wird von der SCHIG mbH geprüft, wobei besonderes Augenmerk auf die Aspekte Bedarf und Wirtschaftlichkeit im Sinne eines effizienten Mitteleinsatzes gelegt wird.

### Finanzierung der Schieneninfrastruktur der Privatbahnen (§ 3 Privatbahngesetz)

Mit den Privatbahnen werden seit 1993 aufgrund der Bestimmungen des Privatbahngesetzes vom Bund mehrjährige Finanzierungsverträge über Investitionen und Instandhaltung der Schieneninfrastruktur abgeschlossen. Die vom Bund im Rahmen dieser Verträge projektbezogen geleisteten Finanzierungsbeiträge werden jedoch nur unter der Voraussetzung gewährt, dass für das jeweilige zu finanzierende Vorhaben eine Kofinanzierung von zumindest 50 % vorliegt.

Die diesbezüglichen vom Bund abgeschlossenen Finanzierungsverträge enthalten detaillierte, auf bestimmte Projekte bezogene Kosten und Zeitpläne, deren Einhaltung für die Inanspruchnahme der Finanzierungsbeiträge des Bundes erforderlich ist und die im Auftrag des BMVIT von der SCHIG mbH geprüft werden.

### Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen

Auf Grundlage der seit 3. Dezember 2009 geltenden VO (EG) 1370/2007 hat die SCHIG mbH im Auftrag des BMVIT am 3. Februar 2011 einen Vertrag mit der ÖBB-Personenverkehr AG abgeschlossen, mit dem die ÖBB-Personenverkehr AG beauftragt wurde, gemeinwirtschaftliche Leistungen im Schienenpersonenverkehr zu erbringen. Mit diesem Verkehrsdienstevertrag wurde das bis dahin in Österreich bestehende System der Bestellung und Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen grundlegend geändert. Die bisherig erfolgte Tarifbestellung wurde in ein System konkreter Leistungsbestellungen übergeleitet. Dieser Systemumstellung sind umfangreiche Analysen und Berechnungen der SCHIG mbH vorausgegangen. Die sich daraus ergebenden Erkenntnisse sind in die Vertragsverhandlungen, die über ein Jahr gedauert haben, eingeflossen.

Der am 3. Februar 2011 zwischen der SCHIG mbH und der ÖBB-Personenverkehr AG abgeschlossene Verkehrsdienstevertrag beinhaltet folgende Regelungen:

- SCHIG mbH beauftragt (im Auftrag des BMVIT) die ÖBB-Personenverkehr AG mit der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im SPV;
- Vertragsgegenstand ist die Erbringung von SPV-Leistungen in einem Ausmaß von rund 71,2 Mio. Zugkilometern pro Jahr mit einem Auftragsvolumen (Abgeltungsbetrag) von rund EUR 588,9 Mio.;
- die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringende Leistung sowie deren Abgeltung ist auf der Ebene einer Zugfahrt (Zugbildung, Strecke, Haltepunkte, Fahrplan) definiert;
- die vertragsgegenständliche Leistung ist auf einem bestimmten, vereinbarten Qualitätsniveau zu erbringen und an ein Bonus-Malus-System geknüpft (Qualitätsmanagementsystem);
- die ÖBB-Personenverkehr AG hat – unter Wahrung der Verbundexklusivität – Tarifhoheit und trägt im Gegenzug das Erlösrisiko;
- die Vertragsdauer beträgt grundsätzlich zehn Jahre, wobei die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen in Teilleistungen zusammengefasst sind, die mit einer Frist von 24 Monaten gekündigt werden können; dadurch ist ein schrittweiser Übergang zu einer wettbewerblichen Vergabe der öffentlichen Dienstleistungsaufträge im SPV möglich;
- gemäß den Bestimmungen der VO (EG) 1370/2007 ist eine Überkompensation (bezogen auf die Regionen) auszuschließen, wobei ex post eine jährliche Überprüfung der Abrechnung vorgesehen ist.

In weiterer Folge wurden im Laufe des Jahres 2011 von der SCHIG mbH Verkehrsdiensteverträge mit sechs österreichischen Privatbahnen mit prinzipiell analogem Regelungsinhalt abgeschlossen.

Damit beauftragt die SCHIG mbH die Erbringung weiterer gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen von jährlich 1,8 Mio. Zugkilometern mit einem Abgeltungsbetrag von insgesamt EUR 20,3 Mio. p. a. Mit weiteren Bahnen sind die Verträge weitestgehend ausverhandelt und werden voraussichtlich im Jahr 2012 rückwirkend abgeschlossen werden.

Für die Zeit vom 1. Jänner 2011 bis 31. Dezember 2011 wurde insgesamt folgender Leistungsumfang bestellt:

Innsbrucker Verkehrsbetriebe und  
Stubaitalbahnen GmbH:

0,29 Mio. Zugkm

Montafonerbahn AG:

0,12 Mio. Zugkm

Niederösterreichische  
Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH:

0,12 Mio. Zugkm

ÖBB-Personenverkehr AG:

58,37 Mio. Zugkm  
*im Nah- und Regionalverkehr*

12,79 Mio. Zugkm  
*im Fernverkehr*

Raaberbahn AG:

0,39 Mio. Zugkm

Salzburg AG, Salzburger  
Lokalbahnen:

0,52 Mio. Zugkm

Zillertaler Verkehrsbetriebe AG:

0,37 Mio. Zugkm

2.1 Von der Betriebspflicht zum  
öffentlichen Finanzierungsvertrag – die Rolle der SCHIG mbH  
im österreichischen Eisenbahnverkehr

In Summe beträgt der Bestellumfang der  
SCHIG mbH im Zeitraum von 1. Jänner 2011  
bis 31. Dezember 2011 für das Grundangebot

72,97 Mio. Zugkm

Dabei handelt es sich um Leistungen im  
Nah- und Regionalverkehr im gesamten Bun-  
desgebiet, die das Grundangebot gemäß § 7  
ÖPNRV-G 1999 darstellen sowie ergänzende  
Leistungen im Fernverkehr, die ebenfalls aus  
gemeinwirtschaftlichen Zielsetzungen beauf-  
tragt werden.

Der Bund kommt damit seiner gesetzlichen  
Verpflichtung zur Sicherstellung des Grund-  
angebots im Schienenpersonenverkehr  
nach und sichert die Grundlage für allfällige  
Zusatzbestellungen der Länder.

Im Vertragszeitraum Jänner–Dezember  
2011 wendete der Bund für die Bestellung  
der Verkehrsleistungen im Wege der  
SCHIG mbH auf:

613,40 Mio. Euro

Mit diesen Verträgen wird die Versorgung  
der Bevölkerung mit umweltfreundlichen  
Schienenverkehrsleistungen im gesamten  
Bundesgebiet sichergestellt.  
Bei der Bestellung wurden vorrangig jene  
Leistungen berücksichtigt, die

- im Fahrplanjahr 1999/2000 bereits erbracht  
wurden,
- das Grundangebot im Nah- und Regionalver-  
kehr zu einem Gesamtangebot ergänzen  
(dies betrifft die bestellten Fernverkehrs-  
leistungen) oder
- aus verkehrs- und umweltpolitischen  
Erwägungen heraus besondere Priorität  
besitzen.

Die Bestellung erfolgt in mehreren Teil-  
leistungen (Losen).  
Die Tarifierlöse, die erzielt werden, verbleiben  
beim EVU. Die Bestellung der SCHIG mbH  
deckt nur jene festgestellte Deckungslücke  
ab, die zwischen den Tarifierlösen und den  
tatsächlichen Kosten für die Erbringung des  
Verkehrsangebots entsteht (Nettovertrag).  
Die von der SCHIG mbH abgeschlossenen  
Verkehrsdienstverträge schaffen die Voraus-  
setzungen für eine zukünftige Öffnung des  
gemeinwirtschaftlichen SPV-Marktes.  
Dadurch wird es dem Bund und auch den  
Ländern möglich, hinkünftig für die Bereit-  
stellung eines leistungsfähigen und wirt-  
schaftlichen öffentlichen SPV den Wettbe-  
werbsmarkt nutzen zu können.

### Leistungen der SCHIG mbH bei der Abwicklung der Verkehrsdiensteverträge

Die SCHIG mbH sorgt im Zuge der laufenden Abwicklung der Verkehrsdiensteverträge für

- die Überwachung der vertragskonformen Leistungserbringung,
- die Überwachung der Einhaltung der vereinbarten objektiven und subjektiven Qualitätsstandards,
- die ordnungsgemäße Abwicklung des Zahlungsverkehrs,
- die laufende Vertragsanpassung hinsichtlich beabsichtigter Änderungen des Fahrplans unter Wahrung der Interessen des Bundes,
- die jährliche Evaluierung (ex post) einer allfälligen Überkompensation durch die geleisteten Zahlungen,
- die Unterstützung des Bundes bei der Budgeterstellung bzw. Budgetplanung im Zusammenhang mit den Verkehrsdiensteverträgen sowie
- laufende Berichterstattung über die Abwicklung der Verkehrsdiensteverträge an den Bund.

### Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Schienengüterverkehrsleistungen

Die bisher jährlich zwischen BMVIT und ÖBB bzw. Privatbahnen geschlossenen Verträge, mit denen die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Güterverkehr vereinbart wurde, unterscheiden zwei verschiedene Leistungen:

1. Den Transport von gefährlichen Gütern auf der Schiene (RID). Durch die Bestellung dieser Transporte soll den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Gewährung niedrigerer Transportpreise ermöglicht werden, wodurch wiederum ein Anreiz geschaffen werden soll, mehr Transporte von gefährlichen Gütern von der Straße auf die Schiene zu verlagern.
2. Gütertransporte im kombinierten Verkehr. Auch hier sollen die Eisenbahnverkehrsunternehmen in die Lage versetzt werden, günstigere Transportpreise anzubieten, womit wiederum ein Anreiz geschaffen wird, mehr Transporte im kombinierten Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Der SCHIG mbH oblag hier die stichprobenartige Überprüfung der Abrechnungen, die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen der bisher abgeschlossenen Verträge vorgelegt worden waren.

Dieses bisher bestehende System der Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Schienengüterverkehr hat sich im Lauf der Jahre als unzureichend herausgestellt. Neben der Rechtsunsicherheit, die sich aus der zwischenzeitig zur VO (EWG) 1191/69 entwickelten Rechtsprechung ergeben hat, ist auch die gewünschte verkehrspolitische Steuerungswirkung, vor allem für die Abgeltung von Gefahrguttransporten, nur in einem unzureichenden Ausmaß gegeben. Jedenfalls macht auch hier das Inkrafttreten der VO (EG) 1370/2007 eine, wenn auch gegenüber dem Schienenpersonenverkehr mit zeitlicher Verzögerung erfolgende Neuregelung erforderlich.

Da ab 3. Dezember 2012 die Erbringung von im öffentlichen Interesse gelegenen Schienengüterverkehren nach den Bestimmungen des allgemeinen Beihilfenrechts der EU zu erfolgen hat, hat die SCHIG mbH in Zusammenarbeit mit dem BMVIT auf Basis der von der Kommission erlassenen gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen ein Modell für eine hinkünftige Beihilfengewährung für Schienengüterverkehrsleistungen erarbeitet. Dieses Konzept basiert auf der Tatsache, dass bestimmte Schienengüterverkehre systembedingte zusätzliche Produktionskosten verursachen und daher Gefahr laufen, von der Schiene auf die Straße verlagert zu werden. Dabei handelt es sich um den Einzelwagenladungsverkehr, den unbegleiteten kombinierten Verkehr und die Rollende Landstraße. Die Vermeidung einer derartigen Rückverlagerung, ja sogar die Ausweitung des Anteils der auf der Schiene beförderten Güter, ist jedoch eine der Hauptzielsetzungen der österreichischen Verkehrspolitik.

Das von der SCHIG mbH gemeinsam mit dem BMVIT entwickelte Modell einer zukünftigen Beihilfengewährung im Schienengüterverkehr sieht vor, dass für Schienenbeförderungen in der Produktionsform des Einzelwagenladungsverkehrs, des unbegleiteten kombinierten Verkehrs und der Rollenden Landstraße auf Antrag Beihilfen gewährt werden. Erteilt werden Beihilfen für jene Anträge, die den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Bundes hinsichtlich der zu erbringenden Leistung und Qualität am besten entsprechen. Die Höhe der Beihilfe richtet sich dabei entsprechend den gemeinschaftlichen Beihilfenregelungen nach der Differenz der Produktionskosten bzw. nach dem Unterschied der jeweiligen externen Kosten zwischen der Schienen- und der Straßenbeförderung.

Der mit den ausgewählten Antragstellern in weiterer Folge abzuschließende Vertrag über die Gewährung der Beihilfen sieht neben der Festlegung der zu erbringenden Beförderungsleistungen auch Bestimmungen über die einzuhaltende Beförderungsqualität vor.

Im Gegensatz zum Personenverkehr, bei dem der Abgeltungsbetrag aus der Differenz der (Fahrschein-)Erlöse, die vom Kunden an das EVU geleistet werden, und den Kosten der gemeinwirtschaftlichen Leistung anfällt, kann im Güterverkehr mit diesem Modell nicht sichergestellt werden, dass einzelne Transportleistungen zu einem bereits bei Vertragsabschluss festgelegten Preis am Markt angeboten werden. Vielmehr richtet sich sowohl die tatsächliche Transportnachfrage als auch der zwischen dem Kunden und dem EVU vereinbarte Preis für eine Transportleistung nach der spontan auftretenden Nachfrage und dem Verhandlungsgeschick der Vertragspartner. Allerdings ist es möglich, im Rahmen des geltenden Gemeinschaftsrechts verkehrspolitisch steuerungswirksame Anreize für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu schaffen, um den verhältnismäßig hohen Güterverkehrsanteil im österreichischen Güterverkehr zu halten bzw. sogar weiter auszubauen.

# Änderungen in der internen Organisation der SCHIG mbH:

## Finanzen & Controlling

Die Unterstützung des BMVIT bei der Verhandlung und dem Abschluss der Verkehrsdienstverträge (VDV) – zuerst mit der ÖBB-PV AG und in weiterer Folge auch mit verschiedenen Privatbahnen – hat durch die damit verbundenen finanziellen und buchhalterischen Vorgänge das Bild der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung der SCHIG mbH beeinflusst.

In der Bilanz zum 31. Dezember 2011 kommt es durch den Ausweis von mit dem Abschluss der VDV verbundenen sonstigen Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zu einer Verlängerung der Bilanz. Diese Bilanzpositionen resultieren aus dem Abschluss der Verträge und den damit verbundenen Verpflichtungen der SCHIG mbH, die erbrachten Leistungen entsprechend abzugelten.

In der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2011 hat sich die Betriebsleistung durch die sonstigen Erträge aus den VDV erhöht; dem stehen jedoch entsprechende Aufwendungen aus bezogenen Leistungen gegenüber, wodurch es zu keinen Auswirkungen auf das Betriebsergebnis kommt.

Im Vergleich zum Vorjahr ist der Einfluss der VDV auf den Jahresabschluss der SCHIG mbH jedoch zurückgegangen, da zum 31. Dezember 2010 der wertmäßig signifikantere Vertrag mit der ÖBB-PV AG eine stärkere Rolle gespielt hat, als es die Verträge mit den Privatbahnen zum aktuellen Bilanzstichtag tun.

Wesentliche Änderungen in Bezug auf die Organisation und die Abläufe im Rechnungswesen der SCHIG mbH mussten aufgrund der Abwicklung der VDV jedoch nicht vorgenommen werden. Die Sicherstellung der korrekten Abgeltung sowie der Erfassung im Rechnungswesen konnte durch den Einsatz der vorhandenen personellen und technischen Ressourcen problemlos gewährleistet werden.

Neben dem reibungslosen Ablauf für das BMVIT und die Vertragspartner ist durch die internen Kontrollen der SCHIG mbH auch sichergestellt, dass die gesetzlichen und satzungsmäßigen Auflagen eingehalten werden.

Um die der SCHIG mbH erteilten Aufgaben in bewährter Weise abzuwickeln, wird für das Jahr 2012 die Einführung einer Enterprise Resource Planning (ERP)-Software geplant. Diese soll – zusammen mit einem internen Kennzahlensystem – weitere Effizienzsteigerungen sowie noch mehr Transparenz in der Umsetzung ermöglichen.

Dies wird vor allem durch die erleichterte Aufbereitung und Analyse entsprechender Daten sowie z. B. eine integrierte Planung unterstützt, Verbesserungen werden auch im Personalbereich erwartet.

Weiters wurde mit Beginn des Jahres 2012 die Finanzbuchhaltung von einem externen Dienstleister wieder zur SCHIG mbH verlegt. Dadurch kann die Finanzbuchhaltung schneller auf dem aktuellen Stand gehalten werden, was sich auf die Aussagekraft der laufend erstellten Berichte positiv auswirken wird.

Zusätzlich dazu ist für das Jahr 2012 die Überarbeitung der Kostenrechnung der SCHIG mbH vorgesehen, um für die Geschäftsführung entscheidungsrelevante Daten noch besser ermitteln zu können. Dies wird durch die geplante ERP-Software erleichtert werden.

## Risikomanagement

Im Zuge der Geschäftsfelderweiterungen wurde die Notwendigkeit eines Risikomanagementsystems evident. Einerseits ist der Umfang der von der SCHIG mbH zu verwaltenden finanziellen Mittel erheblich gestiegen (Abwicklung der Beauftragung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr), andererseits vervielfachte sich der Kundenstock der SCHIG mbH durch die Einführung des Fahrerlaubnisregisters, wodurch auch – erstmals – personenbezogene Daten in der SCHIG mbH verwaltet werden. Alle diese Entwicklungen bergen Risiken (und Chancen), die erfasst, bewertet und beobachtet werden müssen. Maßnahmen, die im Zuge der Identifizierung einzelner Risiken ergriffen wurden und werden, bedürfen einer Analyse, Koordinierung und Überwachung. Diese Tätigkeiten müssen regelmäßig wiederholt und die Ergebnisse den Entscheidungsträgern berichtet werden. Aus diesem Grund wurde ein unternehmensweites Risikomanagementsystem, mit dem die Durchführung dieser Tätigkeiten sichergestellt wird, aufgebaut und in die bestehenden Strukturen der SCHIG mbH integriert.

## Mitarbeiter

*Personalentwicklung und Ausbildungsprogramme in der SCHIG mbH:*  
Um ihre sehr komplexen Aufgabenstellungen mit Kompetenz, Qualität und Effizienz erfüllen zu können, benötigt die SCHIG mbH MitarbeiterInnen mit einer hohen Qualifikation, die sowohl spezifisches Fachwissen als auch Erfahrung umfasst.

*Recruiting und Personalentwicklung:*  
Vor dem Hintergrund des erweiterten Aufgabenbereiches wurden neue MitarbeiterInnen mit einer fundierten Expertise engagiert. Ende des Jahres 2011 beschäftigte die SCHIG mbH somit 60 Mitarbeiter.

*Neue Eignungstests:*  
Das für die Durchführung der Begleitenden Kontrolle neu eingestellte Personal wurde erstmals wirtschaftspsychologisch auf Eignung hinsichtlich unbeeinflussbarer und objektiver Prüftätigkeit getestet.

*Kontinuierliche Weiterbildung:*  
Neben der richtigen Auswahl des neu einzustellenden Personals ist die Weiterentwicklung der MitarbeiterInnen ab 40+ ein wichtiges Ziel der Personalpolitik, das durch gezielte Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen, wie beispielsweise vom Dienstgeber bezahlte Seminare und Kurse, aber auch durch ein internes Wissensmanagementsystem gefördert wird. Mit speziellen Teambuilding-Maßnahmen – ältere und jüngere MitarbeiterInnen werden gezielt in Teams zusammengeführt – wird für den Austausch zwischen den Generationen gesorgt. MitarbeiterInnen, die dem Unternehmensgegenstand entsprechende Studienrichtungen neben ihrer Berufstätigkeit wählen, werden nach Möglichkeit in jeglicher Hinsicht unterstützt, zusätzlich wurden individuelle Teilzeitmodelle eingeführt.

*SCHIG mbH fördert Nachwuchskräfte:*  
Das Traineeprogramm bietet jungen – hauptsächlich – HTL-AbsolventInnen eine Rotation durch alle Abteilungen. Während der gesamten Zeit – ca. eineinhalb bis zwei Jahre – findet ein laufendes Coaching durch die Personalabteilung statt. Zusätzlich ist ein individuelles externes Kursprogramm vorgesehen, um einschlägiges Fachwissen im Schienenbereich zu vertiefen. Diese Aus- und Weiterbildungsprogramme als auch die wertschätzende Unternehmenskultur haben dazu geführt, dass bisher alle Trainees als ordentliche MitarbeiterInnen in der SCHIG mbH verblieben sind.

*Soziale Verantwortung:*  
MitarbeiterInnen, die in einem beruflichen oder privaten Spannungsfeld stehen, wird ein internes Coaching angeboten, das jederzeit in Anspruch genommen werden kann. WiedereinsteigerInnen, beispielsweise nach langen Krankenständen, werden mit variablen Zeitmodellen unterstützt. Besonders Kinderbetreuungsgutscheine, mit denen ein Zuschuss zu den Kosten von Kinderbetreuungseinrichtungen gewährt wird, dienen dazu, die Vereinbarkeit von Familie und Beruf für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH optimal zu fördern.

Die MitarbeiterInnen der SCHIG mbH stellen den Schlüssel zum langfristigen unternehmerischen Erfolg der SCHIG mbH dar.

Herausforderung  
trifft auf Anspruch:  
Leistungen, an  
denen wir  
gewachsen  
sind.

K3

# Infrastruktur- kontrolle

## Zielnetz 2025+

Die Schwerpunkte der Prüfung des Zielnetzes 2025+ liegen vor allem auf der kritischen Beleuchtung der gesetzten strategischen Rahmenbedingungen für die zukünftige Ausrichtung und Entwicklung des österreichischen Schienennetzes.

Neben einer strategischen Prüfung betrachtet die SCHIG mbH darüber hinaus eisenbahnbetriebliche und -technische Aspekte sowie betriebs- und volkswirtschaftliche Faktoren.

Nicht zuletzt werden die durch die Maßnahmen des Zielnetzes 2025+ herbeizuführenden Zielzustände und Effekte auf ihre Zweckmäßigkeit und Wirksamkeit untersucht.

Mithilfe der im Rahmen der Prüftätigkeit bei diversen Investitionsprojekten erzielten Erkenntnisse verfolgt die SCHIG mbH die Umsetzung des strategischen Mittel- und Langfristprogrammes der ÖBB-Infrastruktur AG, wie sie mit dem Zielnetz 2025+ definiert wurde.

## Infrastrukturentwicklung

Am Ende der operativen Infrastrukturentwicklung und vor Beginn der Planungsphase werden durch die SCHIG mbH Projekte der ÖBB-Infrastruktur AG evaluiert. Diese Überprüfung geplanter Infrastrukturvorhaben erfolgt in betrieblicher, technischer und wirtschaftlicher Hinsicht.

Daraus ergeben sich in Folge Aussagen über den Bedarf und die Notwendigkeit der verschiedenen Projekte bzw. einzelner Maßnahmen. In begründeten Fällen führt dies zu einer Überarbeitung bzw. zu einem gänzlichen Projektstopp. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Übereinstimmung der Projekte mit den Vorgaben des Zielnetzes 2025+ sowie weiteren strategischen Rahmenbedingungen.

Diese gesamtheitliche Projektprüfung durch die SCHIG mbH ist ein integraler und wesentlicher Bestandteil des Infrastrukturentwicklungsprozesses und Voraussetzung für die Genehmigung der Projekte im Infrastrukturentwicklungsausschuss der ÖBB-Infrastruktur AG. Dieser stellt eine wichtige Kontrolle von Projekten vor der Aufnahme in den Rahmenplan dar.

Im Jahr 2011 wurden in der Vorbereitung zum Infrastrukturentwicklungsausschuss vonseiten der SCHIG mbH sechs Stellungnahmen abgegeben. Bei einigen Projekten konnte die SCHIG mbH wertvolle Anregungen (z. B. Kostenbeteiligung Dritter, Kostentragung von Anschlussbahnen) zu den Anforderungen hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und strategischer Zielsetzung geben.

## Termin- und Kostenverfolgungen

Im Auftrag des BMVIT führt die SCHIG mbH bei folgenden sieben Neubauvorhaben eine Prüfung der Einhaltung des sechsjährigen

Rahmenplanes hinsichtlich der Termine und Kosten durch:

### VORHABEN

Linz – Summerau: selektiver zweigleisiger Ausbau, Bahnhofsumbauten:

**358,0** Mio. EUR

Werndorf – Spielfeld –  
Straß: zweigleisiger Ausbau:

**166,6** Mio. EUR

Ybbs a. d. Donau – Amstetten:  
viergleisiger Ausbau:

**476,5** Mio. EUR

Linz – Wels: viergleisiger Ausbau:

**1.147,9** Mio. EUR

Graz Hauptbahnhof:  
Bahnhofsumbau:

**167,5** Mio. EUR

St. Pölten:  
Neubau Güterzugumfahrung:

**854,5** Mio. EUR

Herzogenburg – St. Pölten Hbf.:  
zweigleisiger Ausbau:

**36,7** Mio. EUR

**Summe:**

**3.207,7** Mio. EUR

(Angegebene Zahlenwerte sind dem Rahmenplan  
2011–2016 entnommen.)

Dabei konnte festgestellt werden, dass Termine und Kosten bei den geprüften Projekten im Wesentlichen eingehalten werden.

Bei Termin- und Kostenkontrollen, die durch das BMVIT durchgeführt werden, erfolgt eine Unterstützung bei den Ortseinschauen durch die SCHIG mbH in Form einer fachlichen und inhaltlichen Begleitung.

## Begleitende Kontrollen

Im Rahmen der Begleitenden Kontrollen erfolgt eine kontinuierliche Evaluierung der Abwicklung von Großprojekten in Bezug auf Kosten, Termine und Qualität, um eine wirtschaftliche Umsetzung von Infrastrukturprojekten zu gewährleisten und um eine effiziente und transparente Mittelverwendung sicherzustellen.

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

Durch die Begleitenden Kontrollen leistet die SCHIG mbH einen wesentlichen Beitrag zu einer wirtschaftlichen, zeitgerechten und transparenten Abwicklung der geprüften Projekte (u. a.) durch:

- Monitoring der Erreichung der Projektziele und der Verhältnismäßigkeit der vorgesehenen Maßnahmen
- Vermeidung von Mehrkosten und Konflikten in der Abwicklung von Bauaufträgen durch kritische Durchsicht von Ausschreibungs- und Planungsunterlagen
- zeitgerechtes Erkennen und Aufzeigen terminlicher Konflikte und Risiken
- Sicherstellung einer transparenten Vertragsabwicklung
- Überwachung der ÖBB-internen Regeln und Vorschriften
- Beurteilung der Angemessenheit und Qualität der Projektorganisation
- Unterstützung der Entscheidungsträger durch einschlägige Expertise

Im Zusammenwirken mit dem Bauherrn konnten durch die Expertise der SCHIG mbH auch im Jahr 2011 Einsparungen in mehrstelliger Millionenhöhe erzielt werden.

Im Jahr 2011 wurden für folgende Bauvorhaben die Begleitenden Kontrollen durch die SCHIG mbH wahrgenommen:

VORHABEN	
Koralmbahn:	Hauptbahnhof Wien:
5.264,4 Mio. EUR	987,0 Mio. EUR
Neubaustrecke Wien – St. Pölten:	Salzburg Hauptbahnhof:
1.556,0 Mio. EUR	254,5 Mio. EUR
Semmering-Basistunnel neu:	Kundl/Radfeld-Baumkirchen (Zulaufstrecke Nord Brenner-Basistunnel):
3.279,0 Mio. EUR	2.375,2 Mio. EUR
<b>Summe:</b>	
<b>13.716,1</b> Mio. EUR	

(Angegebene Zahlenwerte sind dem Rahmenplan 2011–2016 entnommen.)

### Effizienzsteigerungsprogramm

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

Die Bearbeitung durch die SCHIG mbH beinhaltet eine laufende Prüfung der von der ÖBB-Infrastruktur AG bekanntgegebenen Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die auf eine Reduktion der Investitionskosten abzielen. Derartige Maßnahmen reichen von einer Optimierung der Planung und Projektabwicklung über eine Verringerung der Beschaffungskosten bis hin zu einer kostengünstigeren Bauausführung. Stichprobenartig werden einzelne Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit sowie korrekte Bewertung untersucht.

Die im Rahmen des Effizienzsteigerungsprogrammes erzielten Kosteneinsparungen stützen sich auf projektspezifische Gegebenheiten bei den Errichtungskosten sowie systematische Effizienzsteigerungen durch die Optimierung der Betriebsführung, die im Sinne einer gesamtheitlichen Wirtschaftlichkeitsbetrachtung aufgezeigt werden.

Die SCHIG mbH stellt damit eine den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechende Nachweisführung und Bewertung der erzielten Kosteneinsparungen sicher und trägt somit zur wirkungsvollen und transparenten Abwicklung des Effizienzsteigerungsprogrammes bei. Im Jahr 2011 wurden, resultierend aus den Prüftätigkeiten der SCHIG mbH, die Weichen für eine vertiefte Diskussion bezüglich einer Verbesserung der ÖBB-internen Abläufe bei der Umsetzung von Effizienzsteigerungsmaßnahmen und der Nachweisführung gestellt, um 2012 konkrete Ansätze mit der ÖBB-Infrastruktur AG weiterverfolgen zu können. Diese Vorgehensweise soll eine Implementierung von kontinuierlichen Effizienzsteigerungsmaßnahmen in die laufenden Prozesse der ÖBB-Infrastruktur AG sicherstellen.

### Prüfung der Abrechnung von TEN-Zuschüssen

Durch Österreich laufen sechs Korridore der Transeuropäischen Netze (TEN). Für Investitionstätigkeiten an den definierten Strecken stellt die Europäische Union Fördergelder zur Verfügung. Im Auftrag des BMVIT übernimmt die SCHIG mbH die jährliche Abrechnungsprüfung der Förderbeträge und eine technische Kontrolle der Vorhaben. Kern der Prüftätigkeit ist eine stichprobenartige Überprüfung der Übereinstimmung mit den Förderbedingungen der Europäischen Union anhand von Kostenaufstellungen der Förderwerber. Eine Überprüfung der tatsächlichen Umsetzung der eingereichten Projekte erfolgt durch Augenschein vor Ort.

Die Prüfung der Abrechnungen durch die SCHIG mbH bildet eine wesentliche Voraussetzung, dass den Förderwerbern die TEN-Zuschüsse in der entsprechenden Höhe zeitnahe zugesprochen werden.

Die Strategie für  
nachhaltiges Wachstum:  
Mit Verantwortung  
in das Projekt Zukunft  
investieren.

K4

# Förderungen / KLI.EN-Aktivitäten

*„Curbing mobility is not an option, neither is business as usual.“*

*(„Die Einschränkung der Mobilität ist ebenso wenig eine Option, wie den bisherigen Weg fortzusetzen.“)*

Dieses Zitat des EU-Verkehrskommissars Siim Kallas aus dem Frühjahr 2011 sorgte für Aufregung, trifft den Kern einer komplexen Problematik und regt Politiker und Experten der EU-Mitgliedstaaten zum Denken an: Denn aktuellen Prognosen zufolge wird der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Verkehrs bis 2050 um rund ein Drittel höher ausfallen als noch 1990 erwartet. Überlastungsbedingte Kosten des Verkehrs werden (ebenfalls bis 2050) um rund 50 % steigen. Gleichzeitig stehen die öffentlichen Stellen, nicht nur in Österreich, vor immer größeren Problemen, den Finanzierungserfordernissen umweltverträglicher Verkehrssysteme und öffentlicher Verkehrsangebote nachzukommen. Umwelt, Sicherheit und Effizienz sind vor dem Hintergrund der schwierigen Rahmenbedingungen die zentralen Handlungsfelder, an denen sich die Umsetzungsmaßnahmen des Klima- und Energiefonds im Abwicklungsbereich der SCHIG mbH orientieren.

Als Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds war die SCHIG mbH gemeinsam mit Experten des BMVIT an der Konzeption und Abwicklung des Jahresprogrammes 2011 des Klimafonds aktiv beteiligt. In vier Programmschwerpunkten wurden Ausschreibungen mit einem Gesamtförderbudget von knapp 22 Millionen Euro durchgeführt. Neben den bereits etablierten Förderschiene „Leuchttürme der Branchenlogistik (Anschlussbahnförderung)“ und „Intermodale Schnittstelle Radverkehr“ wurde – ab Herbst 2011 – die erste Ausschreibung für Implementierungsprojekte im Bereich „Mikro-ÖV-Systeme“ durchgeführt sowie der Call „Innovationen für grüne und effiziente Mobilität – Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen Aktionsplanes für Intelligente Verkehrssysteme (IVS)“ gestartet.

## Leuchttürme der Branchenlogistik (Anschlussbahnförderung)

Zwischen März und September 2011 hatten interessierte Unternehmen (inzwischen zum vierten Mal) die Möglichkeit, Investitionsvorhaben im Bereich Anschlussbahn zur Förderung einzureichen. Aus rund 20 Projekteinreichungen wurden von der Expertenjury des Klima- und Energiefonds insgesamt zehn Projekte zur Förderung vorgeschlagen, Förderungen im Gesamtausmaß von knapp zehn Millionen Euro gelangten zur Vergabe.

Auf Wunsch des BMVIT wurden die Förderungsaktivitäten im Bereich „Anschlussbahnförderung“ und „Terminalförderung“ mit Stichtag 10. November 2010 im Klima- und Energiefonds gebündelt. Im KLI.EN-Call „Branchenlogistik 2011“ konnten somit erstmals alle Fördereinreichungen eines Jahres in einer gemeinsamen, vergleichenden Evaluierung bewertet und von der Jury abschließend beurteilt werden, eine Maßnahme, die aus Sicht der Juroren zu einer weiteren Effizienzsteigerung der eingesetzten Fördermittel führte.

## Intermodale Schnittstelle Radverkehr (ISR)

Im Rahmen dieser Programmschiene wurden in bislang drei Ausschreibungen 75 Projekte mit einem Gesamtförderbudget von rund 5 Mio. Euro unterstützt.

Im Zuge der vom Klima- und Energiefonds initiierten vierten Ausschreibung im Programm Sanfte Mobilität – Optimierung intermodaler Schnittstellen im Radverkehr im Jahr 2011 wurden insgesamt 21 Projektanträge eingereicht. Alle eingereichten Projekte in einem Gesamtförderausmaß von rund 1,8 Millionen Euro wurden vom Präsidium des Klima- und Energiefonds zur Förderung empfohlen. Mikro-ÖV-Systeme sind Verkehrsangebote an der Schnittstelle zwischen klassischem öffentlichem Verkehr, dem Taxi- und Mietwagengewerbe und den vielfältigen sozialen und gemeinnützigen Diensten. „Ohne eigenes Auto mobil“ und dies insbesondere in Räumen oder zu Zeiten, in denen eine Verkehrsbedienung im Linienverkehr unfinanzierbar wäre, ist das Motto der Initiative. Das Programm wurde im Rahmen einer eintägigen Veranstaltung im BMVIT im September 2011 präsentiert, der Call schloss im 1. Quartal 2012.

## Innovationen für grüne und effiziente Mobilität – Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen Aktionsplanes für Intelligente Verkehrssysteme (IVS)

Im Förderschwerpunkt Mobilität/Verkehr war es dem Klima- und Energiefonds ein massives Anliegen, gemeinsam mit den betroffenen Stakeholdern Maßnahmen zu initiieren, die zu einer langfristigen, effizienten und nutzerorientierten Bereitstellung aktueller und qualitativ hochwertiger Verkehrsinformationen beitragen.

Die Aktivitäten der SCHIG mbH als Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds reichen hier zurück bis in die Jahre 2009/2010, in denen unter anderem die Projekte GIP (Graphenintegrationsplattform) und VAO (Verkehrsauskunft Österreich) gefördert wurden. Aufbauend und ergänzend zu den in diesen Projekten gestarteten Aktivitäten fokussierte der Call „Innovationen für grüne und effiziente Mobilität – Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen Aktionsplanes für Intelligente Verkehrssysteme“ auf die Vorbereitung unterschiedlicher Demonstratoren für den ITS-Weltkongress 2012 in Wien.

Die Hintergründe: Die bisherigen institutionellen, organisatorischen und rechtlichen Rahmenbedingungen bewirken eine starke Dislozierung von verkehrsrelevanten Datenbeständen bzw. Informationen. Die steigende Marktdurchdringung mit Informations- und Telematiksystemen (z. B. Fahrplanabfragen unterschiedlicher Betreiber oder Verkehrsverbände im ÖV; Straßen- Routing-Tools als Internet- oder mobile Web-Applikation; Navigationsgeräte für den Straßenverkehr; Verkehrsbeeinflussungsanlagen samt dazugehörige Sensorik der Straßeninfrastrukturbetreiber;

Fahrplananzeigetafeln an ÖV-Stationen mit Echtzeitinformation; Fahrgastinformation zur Anschlussicherung etc.) macht es erforderlich, einheitliche Standards, Verantwortungen und Nutzungsbedingungen von Datenbeständen, deren Existenz maßgeblich durch die öffentliche Hand induziert und finanziert wurde, verbindlich festzulegen. Einvernehmlich festzulegen sind auch alle Maßnahmen, die erforderlich sind, um die laufende Aktualisierung der geschaffenen Datenbestände sicherzustellen.

Als Arbeitshypothese wurde unterstellt, dass

- die derzeitigen Prozesse der Verkehrsdatensammlung und -aufbereitung auf unterschiedlichen Ebenen (Gemeinden, Länder, Bund, Infrastrukturbetreiber, Verkehrsunternehmen etc.) wesentliche Optimierungspotenziale aufweisen, die insgesamt qualitätserhöhend und kostensenkend wirken können,
- unterschiedliche Anwender wesentliche Nutzen aus den bereitgestellten aktuellen Grundlagendaten ziehen können,
- die Frage der „Vollständigkeit“ und „Richtigkeit“ der Information nicht privaten Anbietern überlassen werden soll, da dies ineffizient und aus Sicht der Verkehrssteuerung kontraproduktiv sein kann,
- zuverlässige und qualitativ hochwertige Verkehrsinformation (pre- und on-trip) maßgeblichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl bei der Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen hat und damit auch als Mobilitätssteuerungsinstrument Anwendung finden kann,
- ein definiertes Grundgerüst wichtiger Verkehrsdaten und -informationen jedem potenziellen Nutzer zu definierten Bedingungen zur Verfügung gestellt werden kann.

Die Graphenintegrationsplattform (GIP), eine von den Bundesländern, wesentlichen Infrastrukturbetreibern (ÖBB-Infrastruktur AG, ASFINAG) und Bundesstellen ins Leben gerufene und vom Klima- und Energiefonds geförderte Arbeitsgruppe, hat es sich zum Ziel gesetzt, basierend auf den oben beschriebenen Notwendigkeiten, gemeinsam abgestimmte Lösungsansätze zu verfolgen. Der Klima- und Energiefonds bedient sich dieser Arbeitsgruppe, um im Rahmen eines – zunächst für eine Laufzeit von ca. zwei Jahren geförderten – Vorhabens die Basisausstattung eines Verkehrsdatenpools zu generieren (GIP.AT). Das begleitende Projekt GIP.GV.AT wird die Werkzeuge bereitstellen und organisatorische Notwendigkeiten aufzeigen, die zur nachhaltigen Pflege der GIP erforderlich sein werden.

Der initiierte Prozess ist in seiner Tragweite nicht zu unterschätzen und wird zu einer Bottom-up-Erneuerung der oben beschriebenen „proprietären“ Rahmenbedingungen führen, wobei hier – neben der technischen Komplexität der zu bewältigenden Aufgabenstellung – insbesondere eine bislang einzigartige Zusammenarbeitskultur zwischen Gebietskörperschaften und anderen Akteuren der Verkehrsbranche im öffentlichen Umfeld gefördert werden soll.

Das Projekt GIP.AT wurde mit Ende 2011 abgeschlossen. Eine Vertiefung dieses erfolgreichen Projekts mit Mitteln des Jahresprogrammes 2011 des Klima- und Energiefonds wurde beschlossen.

# Die Fahrerlaubnis

Die Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer wurde von der Europäischen Union beschlossen und in den gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften geregelt, um die in den nationalen Rechtsordnungen der EU-Mitgliedstaaten festgelegten unterschiedlichen Standards in Bezug auf Eignung und Qualifikation der Triebfahrzeugführer europaweit zu harmonisieren und gleichzeitig ein hohes Sicherheitsniveau zu wahren.

Einheitliche Mindestanforderungen an die Qualifikation und an die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern sind notwendig, um den europäischen Eisenbahnmarkt weiter voranzutreiben und die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen zu stärken.

Eisenbahnunternehmen können ihr Personalrecruiting damit auf ganz Europa ausdehnen und sich dabei auf eine fundierte, einheitliche Qualifikation verlassen. Die neue Regelung stellt damit auch einen entscheidenden Schritt zur Verbesserung der Arbeitnehmerfreizügigkeit im Eisenbahnbereich dar.

Die europarechtlichen Vorgaben wurden in Österreich durch eine Novelle des Eisenbahngesetzes und des Schieneninfrastrukturgesetzes umgesetzt. Damit wurden der SCHIG mbH zwei neue Aufgaben übertragen:

→ die Erteilung der Fahrerlaubnis

→ sowie das Führen des Fahrerlaubnisregisters.

## Erteilung der Fahrerlaubnisse

Seit 1. November 2011 ist eine erstmalige Erteilung der Fahrerlaubnis in Form einer harmonisierten Plastikkarte möglich.

Seit diesem Zeitpunkt müssen neu ausgebildete Triebfahrzeugführer, die grenzüberschreitend tätig sind, bei der SCHIG mbH eine Erstaussstellung beantragen. Gleichzeitig werden die entsprechenden Daten im Register erfasst.

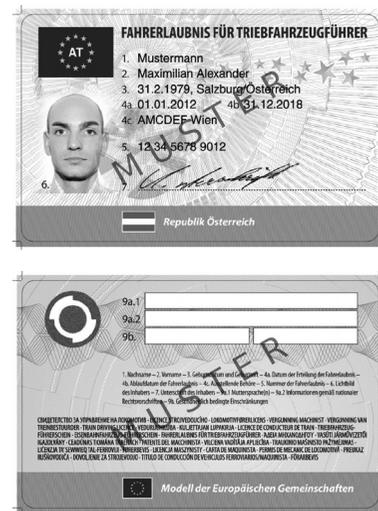
In Österreich gibt es ca. 5000 Triebfahrzeugführer, die in den kommenden Jahren sukzessive diese neue Fahrerlaubnis erhalten. Die dazu notwendigen Fristen sind in der europäischen Richtlinie bzw. im Eisenbahngesetz festgelegt.

Für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis in Form des EU-Gemeinschaftsmodells gelten folgende Übergangsfristen:

- Triebfahrzeugführer, die bisher keine Fahrberechtigung besaßen, müssen
  - grenzüberschreitend unterwegs ab 1. November 2011 und
  - national unterwegs ab 1. November 2013 über eine Fahrerlaubnis in Form des EU-Gemeinschaftsmodells verfügen.
- Triebfahrzeugführer, die bereits eine Fahrberechtigung besitzen, müssen
  - grenzüberschreitend unterwegs ab 1. November 2018 und
  - national unterwegs ab 1. November 2018 über eine Fahrerlaubnis in Form des EU-Gemeinschaftsmodells verfügen.

Diese Übergangsfristen für die Anträge zur Fahrerlaubnis in Form der harmonisierten Plastikkarte führen zum Vollbetrieb für alle Geschäftsfälle ab 1. November 2018.

Die Karte ist gemäß den Vorgaben der EU mit zahlreichen Sicherheitsmerkmalen ausgestattet und wird von der Austria Card Plastikkarten und Ausweissysteme GmbH produziert.



### Einrichtung des Fahrerlaubnis-Registers

Im Register werden Fahrerlaubnisse, die ab 1. November 2011 auszustellen sind, eingegeben. 51 Datensätze wurden dazu mit den entsprechenden Formatierungen in der Entscheidung der Kommission vom 29. Oktober 2009 zur Festlegung der Eckdaten der Register der Fahrerlaubnisse und Zusatzbescheinigungen für Triebfahrzeugführer gemäß Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (2010/17/EG) festgelegt.

Eintragungen im Fahrerlaubnisregister sind durchzuführen bei:

- Erst- bzw. Neuausstellung einer Fahrerlaubnis
- Änderungen der Personendaten (z. B. Namens- und Adressänderungen)
- Einpflegen der periodischen Nachweise
- Änderung der Fahrerlaubnis
- Ausstellung eines Duplikats
- Erneuerung der Fahrerlaubnis
- anlassbezogenen Statusänderungen (z. B. Entziehen/Aussetzen von Fahrerlaubnissen)

Wie man wächst und  
trotzdem nicht den  
Überblick für das  
Wesentliche verliert?  
Eine Frage der  
Konsequenz.

---

K5

# Benannte Stelle

## Akkreditierungserweiterung

Im Frühjahr 2011 bestätigte das Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend als österreichische Akkreditierungsstelle die Erweiterung des Tätigkeitsumfangs der Benannten Stelle der SCHIG mbH um die Bereiche der Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (CCS) sowie der Fahrzeuge (RST, WAG, NOI). Zusätzlich wurden zwei Mitarbeiter aus dem Seilbahnbereich im Wiederholungsaudit als Zeichnungsberechtigte für Interoperabilitätsprüfungen im Eisenbahnwesen akkreditiert. Damit hat die Benannte Stelle die Berechtigung erhalten, für alle fachtechnischen Bereiche der Eisenbahninfrastruktur und der Fahrzeuge Gutachten zur Kompatibilitätsbewertung von Teilsystemen mit den Technischen Spezifikationen Interoperabilität der Europäischen Union zu erstellen, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit entscheidend gesteigert wurde. Vor allem die Akkreditierung und Notifizierung im Fahrzeugsektor gestattet es, neue Kunden im Hersteller- und Zulieferbereich der Bahnindustrie zu gewinnen. Dies belegen erste Aufträge der Siemens AG Österreich und der Knorr Bremse Österreich.

## Umsetzung des Konzeptes „Benannte Stelle 2.0“

Der gesetzliche Auftrag über den Betrieb einer Benannten Stelle in der SCHIG mbH umfasst zum einen die mit diesem Titel verbundenen operativen Pflichten gutachterlicher Tätigkeit, zum anderen verpflichtet der Auftrag auch dazu, auf ein ausgeglichenes Ergebnis zu achten und keine Bundesmittel in Anspruch zu nehmen. Zur Anpassung an die sich ständig verändernde Marktsituation und zur Bewältigung interner Herausforderungen hat die SCHIG mbH ein neues Konzept für die zukünftigen Tätigkeiten der Benannten Stelle erarbeitet, das der Aufsichtsrat im Sommer 2011 genehmigt hat. Dieses Konzept trägt dazu bei, die Forderungen des Eigentümers zu erfüllen und einen Mehrwert für das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) durch ein klar definiertes Wissensmanagement in der SCHIG mbH zu erzeugen. Die Unterstützung des BMVIT mit zusätzlicher Expertise konnte dadurch gesteigert werden.

### Eintritt in ausländische Märkte – erste Aufträge in Deutschland

Im Jahr 2011 ist es der SCHIG mbH gelungen, als erste ausländische Benannte Stelle in Deutschland Aufträge zur Erstellung von Interoperabilitätsgutachten bei der DBNetz AG zu akquirieren. Der deutsche Markt war bisher für andere Benannte Stellen abgeschottet, da das Eisenbahn Cert (EBC) – eine 100%ige Tochter des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) – bisher alle Interoperabilitätsbewertungen im Direktauftrag realisiert hat. Die DBNetz AG hat sich aufgrund wirtschaftlicher Überlegungen und Kapazitätsengpässen beim EBC 2011 dazu entschlossen, auch mit anderen deutschsprachigen Benannten Stellen einen Gutachterpool und damit einen Wettbewerb für Interoperabilitätsprüfungen aufzubauen.

Bei den bisher gewonnenen Aufträgen handelt es sich um die Begutachtung nach den Technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) für den Hochgeschwindigkeitsverkehr für die Erneuerung von Eisenbahnüberführungen in Wunstorf (Niedersachsen) und Lippstadt (Nordrhein-Westfalen) sowie um die Beseitigung eines Bahnübergangs in Dortmund (Nordrhein-Westfalen).

### Tätigkeit der nichtamtlichen Sachverständigen für Seilbahnen

Im Bereich Seilbahnen führen die Mitarbeiter der SCHIG mbH Bauentwurfsprüfungen und Betriebsbewilligungsverfahren für Seilbahntechnik und für seilbahnspezifische Elektro- und Sicherungstechnik gemäß Seilbahngesetz 2003 als nichtamtliche Sachverständige durch. Die umfangreichen Planprüfungen und die aktive Teilnahme an Ortsaugenscheinen und Bauverhandlungen durch die Sachverständigen sind Grundlage für die Erteilung der Baugenehmigung durch das BMVIT. Im Rahmen der Betriebsbewilligungsverfahren werden durch die Sachverständigen vor Ort umfangreiche Erprobungen zum sicheren Betrieb der jeweiligen Seilbahnanlagen durchgeführt und bewertet, ehe der Behörde die Betriebsfreigabe empfohlen werden kann.

Einige ausgewählte Beispiele der in diesem Jahr erarbeiteten Gutachten (über 70 Verfahren) sind:

- Arlberger Bergbahnen (St. Anton)
- Goldeckbahn (Spittal an der Drau)
- Silvrettaseilbahn (Ischgl)
- Resterhöhe-Sesselbahn (Bergbahn Kitzbühel)
- Planneralp Seilbahn und Lift GmbH (Donnersbach)
- Gerlospass-Seilbahn (Königsleiten)
- Schönjochbahn (Fiss)

Außerdem werden durch die Mitarbeiter sicherheitstechnische Begutachtungen für Rettungseinrichtungen bei Seilbahnen vorgenommen.

Ende des Jahres erhielten zwei weitere Mitarbeiter nach ihrer mehr als einjährigen Ausbildung vom BMVIT die Berechtigung als nichtamtliche Sachverständige Gutachten in seilbahnrechtlichen Verfahren abzugeben. Zwei Mitarbeiter aus dem Seilbahnbereich wurden im Wiederholungsaudit zu Zeichnungsberechtigten für Interoperabilitätsprüfungen im Eisenbahnwesen, zum einen für Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie zum anderen für Fahrzeuge, akkreditiert. Damit komplettieren sie das Leistungsportfolio der Benannten Stelle auf den genannten Gebieten.

Weiters unterstützen die Mitarbeiter das Technische Büro für Eisenbahn-Infrastrukturtechnik der Abteilung Benannte Stelle mit gutachterlichen Leistungen in eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren nach § 31, § 32 und § 34 und mit Beraterleistungen im Consultingbereich.

# Forschung und Entwicklung: Das Projekt EcoTram

2011 wurde die erste Projektphase des wichtigsten Forschungs- und Entwicklungsprojekts der SCHIG mbH erfolgreich abgeschlossen. Begonnen hatte das Projekt bereits im Jahr 2008, als die SCHIG mbH im Rahmen ihres gesetzlichen Auftrages zur Mitarbeit bei der Koordinierung von Forschung und Entwicklung im Eisenbahnwesen das Projekt EcoTram ins Leben gerufen hatte. Seither lief die Kooperation mit Partnern aus Wirtschaft, Industrie und Forschung vorbildlich.

Projektziel von EcoTram ist die Optimierung des Heizungs-, Klima-, und Lüftungssystems der Straßenbahn ULF zur Einsparung von Energie- und Schadstoffemissionen. Neben theoretischen Untersuchungen der Optimierungspotenziale am ULF begleiten statische und dynamische Messreihen das Projekt. Erste Messungen zur Analyse der tatsächlichen Energieströme im Fahrzeug fanden im Mai 2010 im Klima-Wind-Kanal statt. Danach erfolgte ein etwa einjähriger Messbetrieb mit einem Testfahrzeug im Wiener Stadtverkehr. Die Ergebnisse lieferten die Grundlagen für ein Simulationsmodell.

Im Herbst 2011 startete die zweite Projektphase, in der ein nichtkommerzieller Prototyp des bestehenden ULF hergestellt wird. Umgesetzt werden nur Maßnahmen, die sowohl technisch als auch wirtschaftlich sinnvoll erscheinen. Nach abschließenden Messdurchgängen können die Energieeinsparungen endgültig beziffert werden. Projektergebnisse sind erhebliche Energieeinsparungen im Betrieb (geschätzte 30.000 t bis 60.000 t CO<sub>2</sub>) und längerfristige Methoden der Energieoptimierung.

Ein wesentlicher innovativer Ansatz bei der Problemlösung liegt in der Zusammensetzung und Aufgabenverteilung des Konsortiums. Jeder Bereich der Problemstellung wird genau durch die Kompetenzen eines Projektpartners abgedeckt. Im Konsortium EcoTram haben sich Rail Tec Arsenal, SCHIG mbH, Siemens, Technische Universität Wien, Vossloh Kiepe und Wiener Linien zu einem Projektteam zusammengefunden.

Während der Gesamtprojektdauer von vier Jahren steht ein Gesamtbudget von ca. 2,1 Mio. EUR zur Verfügung. Die Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) fördert das Projekt aus den Mitteln des Klima- und Energiefonds.

# SCHIG mbH

## Jahresabschluss 2011:

# K6

## Bilanz zum 31. Dezember 2011

076

AKTIVA	31.12.2011 EUR	31.12.2011 EUR	VERGLEICHSAZAHLEN 31.12.2010 EUR
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>			
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>			
1. gewerbliche Schutzrechte	50.394,79		9.890,76
2. geleistete Anzahlungen	25.000,00		0,00
	<b>75.394,79</b>		<b>9.890,76</b>
<b>II. Sachanlagen</b>			
1. Grundstücke u. grundstücksgleiche Rechte einschl. der Bauten auf fremdem Grund	16.742.216,68		16.775.893,04
2. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	227.129,69		250.931,42
3. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	4.000,00		0,00
	<b>16.973.346,37</b>		<b>17.026.824,46</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	9.160.001,00		9.160.001,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	35.468.750,68		38.322.916,68
	<b>44.628.751,68</b>		<b>47.482.917,68</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>			
<b>I. Vorräte</b>			
1. unfertige Erzeugnisse		<b>42.400,00</b>	<b>0,00</b>
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	915.642,23		589.333,29
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	5.598.238,50		1.504.736,77
3. sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	85.299.924,48		468.279.700,54
	<b>91.813.805,21</b>		<b>470.373.770,60</b>
<b>III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten</b>			
	<b>21.601.998,58</b>		<b>1.854.028,04</b>
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>			
1. Transitorische Posten		<b>39.779,32</b>	<b>41.920,24</b>
<b>SUMME AKTIVA</b>	<b>175.175.475,95</b>		<b>536.789.351,78</b>

077

PASSIVA	31.12.2011 EUR	31.12.2011 EUR	VERGLEICHSAZAHLEN 31.12.2010 EUR
<b>A. EIGENKAPITAL</b>			
<b>I. Stammkapital</b>			
1. Stammkapital		<b>2.000.000,00</b>	<b>2.000.000,00</b>
<b>II. Kapitalrücklagen</b>			
1. nicht gebundene		<b>7.767.655,19</b>	<b>7.767.655,19</b>
<b>III. Bilanzverlust</b> <i>davon Verlustvortrag -489.061,79 / Vj. -15.928,90</i>		<b>-364.467,00</b>	<b>-489.061,79</b>
<b>SUMME EIGENKAPITAL</b>		<b>9.403.188,19</b>	<b>9.278.593,40</b>
<b>B. KOSTENBEITRÄGE VON DRITTEN</b>			
1. Kostenbeiträge von Dritten		<b>16.549.796,33</b>	<b>16.551.932,83</b>
<b>C. RÜCKSTELLUNGEN</b>			
1. Rückstellungen für Abfertigungen	32.707,28		20.978,74
2. sonstige Rückstellungen	33.928.681,52		1.832.756,50
		<b>33.961.388,80</b>	<b>1.853.735,24</b>
<b>D. VERBINDLICHKEITEN</b>			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	35.375.000,68		38.229.166,68
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	77.163.083,18		468.657.558,23
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0,00		1.417.128,10
4. sonstige Verbindlichkeiten <i>davon gegenüber Abgabenbehörden 8.271,33 / Vj. 9.935,76 davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 77.800,92 / Vj. 91.628,64</i>	1.447.466,27		801.237,30
		<b>113.985.550,13</b>	<b>509.105.090,31</b>
<b>E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>		<b>1.275.552,50</b>	<b>0,00</b>
<b>SUMME PASSIVA</b>		<b>175.175.475,95</b>	<b>536.789.351,78</b>
<b>HAFTUNGSVERHÄLTNISSSE</b>		<b>40.379.437,47</b>	<b>42.297.517,04</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Jänner 2011 bis 31. Dezember 2011

078

	2011 EUR	2011 EUR	VERGLEICHSAZAHLEN 2010 EUR
<b>1. UMSATZERLÖSE</b>		<b>6.327.845,29</b>	<b>6.914.902,48</b>
<b>2. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE</b>			
a. Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	0,00		8,33
b. Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	9.307,81		52.600,50
c. übrige	643.333.813,74		426.625.145,95
		<b>643.343.121,55</b>	<b>426.677.754,78</b>
<b>3. BETRIEBSLEISTUNG</b>		<b>649.670.966,84</b>	<b>433.592.657,26</b>
<b>4. AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN</b>		<b>-642.797.900,32</b>	<b>-426.335.041,74</b>
<b>5. PERSONALAUFWAND</b>			
a. Gehälter	-3.661.496,83		-4.007.787,74
b. Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebl. MV-Kassen	-65.812,17		-114.805,17
c. Aufwendungen für Altersversorgung	-126.116,15		-147.862,45
d. Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-930.965,23		-961.846,98
e. sonstige Sozialaufwendungen	-124.400,98		-121.066,31
f. Interne Verrechnung	0,00		0,00
		<b>-4.908.791,36</b>	<b>-5.353.368,65</b>
<b>6. ABSCHREIBUNGEN</b>			
a. auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen			
aa. planmäßige Abschreibungen	-150.650,09		-164.465,94
ab. außerplanmäßige Abschreibungen	-41.840,00		0,00
ac. abzüglich der Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	2.136,50		3.849,50
		<b>-190.353,59</b>	<b>-160.616,44</b>

079

	2011 EUR	2011 EUR	VERGLEICHSAZAHLEN 2010 EUR
<b>7. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN</b>			
a. Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen und Ertrag fallen	-3.935,44		-17.219,54
b. übrige	-1.835.733,21		-2.254.181,30
		<b>-1.839.668,65</b>	<b>-2.271.400,84</b>
<b>8. ZWISCHENSUMME AUS Z 1 BIS 7 (BETRIEBSERGEBNIS)</b>		<b>-65.747,08</b>	<b>-527.770,41</b>
<b>9. ERTRÄGE AUS ANDEREN WERTPAPIEREN UND AUSLEIHUNGEN DES FINANZANLAGEVERMÖGENS</b> <i>davon aus verbundenen Unternehmen 1.087.798,11 / Vj. 996.526,79</i>		<b>1.087.798,11</b>	<b>996.526,79</b>
<b>10. SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE</b> <i>davon aus verbundenen Unternehmen 81.107,93 / Vj. 111.556,68</i>		<b>229.825,63</b>	<b>123.119,94</b>
<b>11. ERTRÄGE AUS DEM ABGANG VON FINANZANLAGEN</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>12. ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN</b> <i>davon aus verbundenen Unternehmen 32.514,14 / Vj. 7.141,06</i>		<b>-1.127.281,87</b>	<b>-1.065.009,21</b>
<b>13. ZWISCHENSUMME AUS Z 9 BIS 12 (FINANZERFOLG)</b>		<b>190.341,87</b>	<b>54.637,52</b>
<b>14. ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT</b>		<b>124.594,79</b>	<b>-473.132,89</b>
<b>15. JAHRESÜBERSCHUSS / JAHRESFEHLBETRAG</b>		<b>124.594,79</b>	<b>-473.132,89</b>
<b>16. VERLUSTVORTRAG</b>		<b>-489.061,79</b>	<b>-15.928,90</b>
<b>17. BILANZVERLUST</b>		<b>-364.467,00</b>	<b>-489.061,79</b>

# Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

Bei Vermögensgegenständen und Schulden wurde der Grundsatz der Einzelbewertung angewendet. Dem Vorsichtsprinzip wurde Rechnung getragen, indem insbesondere nur die am Abschlussstichtag verwirklichten Gewinne ausgewiesen wurden. Alle erkennbaren Risiken und drohende Verluste, die im Geschäftsjahr 2011 oder in einem der früheren Geschäftsjahre entstanden sind, wurden berücksichtigt.

## Anlagevermögen

### Immaterielles Anlagevermögen

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet, vermindert um planmäßige Abschreibungen entsprechend der Nutzungsdauer. Die planmäßigen Abschreibungen werden linear vorgenommen. Als Nutzungsdauer wird ein Zeitraum von 3 bis 5 Jahren zugrunde gelegt. Außerplanmäßige Abschreibungen wurden nicht vorgenommen.

### Sachanlagevermögen

Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich der bisher aufgelaufenen und im Berichtsjahr 2011 planmäßig fortgeführten Abschreibungen bewertet. Zur Ermittlung der Abschreibungssätze wird generell die lineare Abschreibungsmethode gewählt.

#### Der Rahmen der Nutzungsdauer beträgt für die einzelnen Anlagegruppen:

Servitutsrechte	40 Jahre
Büroadaptierungen	10 Jahre
Büroeinrichtung	3–10 Jahre
EDV, Nachrichtenanlagen, Büromaschinen	2–8 Jahre

Außerplanmäßige Abschreibungen mussten vorgenommen werden, da die Wertminderungen voraussichtlich von Dauer sind. Festwerte gemäß § 209 Abs. 1 UGB werden nicht verwendet.

### Finanzanlagen

Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten, erforderlichenfalls vermindert um außerplanmäßige Abschreibungen bilanziert. Es wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen durchgeführt.

## Umlaufvermögen

### Unfertige Erzeugnisse

Die unfertigen Erzeugnisse sind zu Herstellungskosten bewertet.

### Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

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

## Rückstellungen

### Rückstellungen für Anwartschaften auf Abfertigungen

Die Abfertigungsrückstellung ist nach finanzmathematischen Grundsätzen auf Basis eines Rechnungszinssatzes von 4 % und eines Pensionseintrittsalters von 65 Jahren bei Frauen und Männern ermittelt (gesetzliches Pensionsalter wird verwendet).

### Sonstige Rückstellungen

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

## Verbindlichkeiten

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

## Änderungen von Bewertungsmethoden

Änderungen von Bewertungsmethoden wurden nicht durchgeführt.

## Verkehrsdiensteverträge

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (als Auftraggeberin) hat im Jahr 2011 mit Privatbahnen weitere Verkehrsdiensteverträge betreffend die Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr abgeschlossen. Die Verträge treten rückwirkend mit 1. Jänner 2011 in Kraft.

# Erläuterungen zur Bilanz

## Anlagevermögen

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

### Immaterielle Vermögensgegenstände

Als immaterielle Vermögensgegenstände wird Software ausgewiesen.

Im Bereich der immateriellen Vermögensgegenstände wurden planmäßige Abschreibungen in Höhe von EUR 21.430,99 (Vorjahr EUR 26.295,30) vorgenommen.

### Sachanlagen

Der in den bebauten Grundstücken enthaltene Grundwert beträgt EUR 16.482.846,78 (Vorjahr EUR 16.482.846,78). Im Bereich des Sachanlagevermögens wurden nutzungsbedingte Abschreibungen in Höhe von EUR 129.219,10 (Vorjahr EUR 138.170,64) vorgenommen. Außerplanmäßig mussten EUR 41.840,00 (Vorjahr EUR 0,00) abgeschrieben werden.

084

ANLAGENSPIEGEL	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten			Buchwerte			AFA LAUFEND EUR	
	01.01.2011 EUR	ZUGÄNGE UMBUCHUNGEN EUR	ABGÄNGE EUR	31.12.2011 EUR	KUMULIERTE AFA ZUSCHREIBUNGEN EUR	31.12.2011 EUR		31.12.2010 EUR
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>								
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>								
1. gewerbliche Schutzrechte	213.043,29	61.935,02	0,00	274.978,31	224.583,52	50.394,79	9.890,76	21.430,99
2. geleistete Anzahlungen	0,00	25.000,00	0,00	25.000,00	0,00	25.000,00	0,00	0,00
	<b>213.043,29</b>	<b>86.935,02</b>	<b>0,00</b>	<b>299.978,31</b>	<b>224.583,52</b>	<b>75.394,79</b>	<b>9.890,76</b>	<b>21.430,99</b>
<b>II. Sachanlagen</b>								
1. Grundstücke u. grundstücksgleiche Rechte einschl. der Bauten auf fremdem Grund	16.895.358,64	43.134,80	0,00	16.938.493,44	196.276,76	16.742.216,68	16.775.893,04	76.811,16
2. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	676.641,55	70.738,41	19.542,09	727.837,87	500.708,18	227.129,69	250.931,42	94.247,94
3. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	0,00	4.000,00	0,00	4.000,00	0,00	4.000,00	0,00	0,00
	<b>17.572.000,19</b>	<b>117.873,21</b>	<b>19.542,09</b>	<b>17.670.331,31</b>	<b>696.984,94</b>	<b>16.973.346,37</b>	<b>17.026.824,46</b>	<b>171.059,10</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>								
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	20.095.925,12	0,00	0,00	20.095.925,12	10.935.924,12	9.160.001,00	9.160.001,00	0,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	38.322.916,68	0,00	2.854.166,00	35.468.750,68	0,00	35.468.750,68	38.322.916,68	0,00
	<b>58.418.841,80</b>	<b>0,00</b>	<b>2.854.166,00</b>	<b>55.564.675,80</b>	<b>10.935.924,12</b>	<b>44.628.751,68</b>	<b>47.482.917,68</b>	<b>0,00</b>
<b>SUMME</b>	<b>76.203.885,28</b>	<b>204.808,23</b>	<b>2.873.708,09</b>	<b>73.534.985,42</b>	<b>11.857.492,58</b>	<b>61.677.492,84</b>	<b>64.519.632,90</b>	<b>192.490,09</b>

085

### Finanzanlagen

Die Beteiligungen setzen sich wie folgt zusammen:

- Rail Test & Research GmbH – Beteiligungsbuchwert  
EUR 3.035.000,00 (Vorjahr EUR 3.035.000,00)
- Güterterminal Werndorf Projekt GmbH – Beteiligungsbuchwert  
EUR 6.000.001,00 (Vorjahr EUR 6.000.001,00)
- RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH – Beteiligungsbuchwert  
EUR 125.000,00 (Vorjahr EUR 125.000,00)

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen bestehen in Höhe von EUR 32.000.000,68 (Vorjahr EUR 34.666.666,68) gegenüber der Güterterminal Werndorf Projekt GmbH und in Höhe von EUR 3.468.750,00 (Vorjahr EUR 3.656.250,00) gegenüber der Rail Test & Research GmbH.

Von den Ausleihungen an verbundene Unternehmen sind EUR 2.854.166,66 (Vorjahr EUR 2.854.166,66) mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

### Umlaufvermögen

#### Unfertige Erzeugnisse

Der Bestand an unfertigen Erzeugnissen betrug EUR 42.400,00 (Vorjahr EUR 0,00) 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	
	31.12.2011 EUR	31.12.2010 EUR	31.12.2011 EUR	31.12.2010 EUR
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	915.642,23	589.333,29	0,00	0,00
<b>Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen</b>	5.598.238,50	1.504.736,77	0,00	0,00
<b>sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände</b>	85.299.924,48	468.279.700,54	0,00	0,00
<b>SUMME</b>	<b>91.813.805,21</b>	<b>470.373.770,60</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

### Sonstige Forderungen

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

In den sonstigen Forderungen sind Erträge in Höhe von EUR 77.711.721,76 (Vorjahr EUR 425.840.182,07) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden.

### Aktive Rechnungsabgrenzung

#### Transitorische Posten

Die transitorischen Posten werden mit EUR 39.779,32 (Vorjahr EUR 41.920,24) ausgewiesen und umfassen alle Ausgaben, die erst im Folgejahr im Sinne einer periodenreinen Gewinnermittlung aufwandswirksam verrechnet werden.

## Eigenkapital

### Stammkapital

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

### Kapitalrücklagen

#### Nicht gebundene Kapitalrücklagen

Die Kapitalrücklage beträgt zum 31. 12. 2011 EUR 7.767.655,19 (Vorjahr EUR 7.767.655,19) und wurde von der Republik Österreich bereits bei der Gründung der Gesellschaft eingebracht.

### Bilanzverlust

Der Bilanzverlust für das Jahr 2011 beläuft sich auf EUR -364.467,00 (Vorjahr Bilanzverlust EUR -489.061,79). In diesem Betrag ist ein Verlustvortrag aus dem Jahr 2010 in Höhe von EUR -489.061,79 enthalten.

### Kostenbeiträge von Dritten

Unter diesem Posten werden Zuschüsse der Europäischen Union, des ERP-Fonds und des Bundes für von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH abgewickelte Schieneninfrastrukturprojekte ausgewiesen. Die Verwendung der Zuschüsse erfolgt entsprechend der Nutzungsdauer der betroffenen Anlagen.

088

	01.01.2011 EUR	ZUWEISUNG EUR	VERBRAUCH EUR	31.12.2011 EUR
<b>I. Sachanlagen</b>				
1. Grundstücke u. grundstücksgleiche Rechte einschl. der Bauten auf fremdem Grund	16.551.932,83	0,00	-2.136,50	16.549.796,33
<b>SUMME</b>	<b>16.551.932,83</b>	<b>0,00</b>	<b>-2.136,50</b>	<b>16.549.796,33</b>

## Rückstellungen

### Rückstellung für Abfertigungen

Die Rückstellungen für Abfertigungen wurden gemäß dem Fachgutachten nach finanzmathematischen Grundsätzen gebildet. Als Rechnungszinssatz werden 4 % verwendet, wobei von einem Pensionseintrittsalter von 65 Jahren bei Frauen und 65 Jahren bei Männern ausgegangen wurde.

### Sonstige Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind u. a. die Rückstellungen für noch nicht konsumierte Urlaube iHv EUR 122.873,72 (Vorjahr EUR 93.262,91), für Zeitguthaben iHv EUR 35.137,80 (Vorjahr EUR 17.693,59), für ausstehende Eingangsrechnungen iHv EUR 29.097.000,00 (Vorjahr EUR 35.700,00), für Prämien für Mitarbeiter iHv EUR 452.420,00 (Vorjahr EUR 378.000,00), für drohende Verluste aus Zinsswap-Geschäft iHv EUR 4.193.000,00 (Vorjahr EUR 1.280.000,00) und für Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten iHv EUR 28.250,00 (Vorjahr EUR 28.100,00) enthalten.

## Verbindlichkeiten

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

		SUMME EUR	Restlaufzeit		
			BIS 1 JAHR EUR	ZWISCHEN 1 UND 5 JAHREN EUR	ÜBER 5 JAHRE EUR
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten</b>	<b>2011</b>	35.375.000,68	2.854.166,66	11.416.666,64	21.104.167,38
	<b>2010</b>	38.229.166,68	2.854.166,66	11.416.666,64	23.958.333,38
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>2011</b>	77.163.083,18	77.163.083,18	0,00	0,00
	<b>2010</b>	468.657.558,23	468.657.558,23	0,00	0,00
<b>Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen</b>	<b>2011</b>	0,00	0,00	0,00	0,00
	<b>2010</b>	1.417.128,10	1.417.128,10	0,00	0,00
<b>sonstige Verbindlichkeiten</b>	<b>2011</b>	1.447.466,27	1.447.466,27	0,00	0,00
	<b>2010</b>	801.237,30	801.237,30	0,00	0,00
<b>SUMME</b>	<b>2011</b>	<b>113.985.550,13</b>	<b>81.464.716,11</b>	<b>11.416.666,64</b>	<b>21.104.167,38</b>
<b>SUMME</b>	<b>2010</b>	<b>509.105.090,31</b>	<b>473.730.090,29</b>	<b>11.416.666,64</b>	<b>23.958.333,38</b>

089

### Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -2.854.166,00 auf EUR 35.375.000,68. Sie betreffen im Wesentlichen zwei bei der Europäischen Investitionsbank für das Projekt Güterterminal Werndorf aufgenommene Darlehen im Nominale von je EUR 20.000.000,00, für die die Republik Österreich Patronatserklärungen gegenüber dem Darlehensgeber abgegeben hat. Zum Bilanzstichtag haften die Darlehen jeweils mit einem Betrag iHv EUR 16.000.000,34 (Vorjahr EUR 17.333.333,34) aus.

Weiters wurde zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen für den Klima-Wind-Kanal der Rail Test & Research GmbH (100%ige Tochter der Gesellschaft) ein Darlehen iHv EUR 3.750.000,00 aufgenommen. Zum Bilanzstichtag haftet das Darlehen mit einem Betrag iHv EUR 3.375.000,00 (Vorjahr EUR 3.562.500,00) aus. Als Sicherstellung wurde eine Bürge- und Zahlerhaftung der Republik Österreich bestellt.

### Sonstige Verbindlichkeiten

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

		SUMME EUR	Restlaufzeit		
			BIS 1 JAHR EUR	ZWISCHEN 1 UND 5 JAHREN EUR	ÜBER 5 JAHRE EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Abgabenbehörden	2011	8.271,33	8.271,33	0,00	0,00
	2010	9.935,76	9.935,76	0,00	0,00
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungsträgern	2011	77.800,92	77.800,92	0,00	0,00
	2010	91.628,64	91.628,64	0,00	0,00
Verbindlichkeiten gegenüber Dienstnehmern	2011	0,00	0,00	0,00	0,00
	2010	102.523,96	102.523,96	0,00	0,00
sonstige Verbindlichkeiten	2011	1.361.394,02	1.361.394,02	0,00	0,00
	2010	597.148,94	597.148,94	0,00	0,00
<b>SUMME</b>	<b>2011</b>	<b>1.447.466,27</b>	<b>1.447.466,27</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>SUMME</b>	<b>2010</b>	<b>801.237,30</b>	<b>801.237,30</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Aufwendungen in Höhe von EUR 577.203,21 (Vorjahr EUR 701.620,96) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden.

090

### Passive Rechnungsabgrenzung

Die passive Rechnungsabgrenzung zeigt einen Wert von EUR 1.275.552,50 (im Vorjahr EUR 0,00) und betrifft abgegrenzte Erlöse aus der Verrechnung von Sach- und Personalaufwendungen an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie für das 1. Quartal 2012.

### Sonstige Angaben zur Bilanz

#### Haftungsverhältnisse

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat für ihre Tochtergesellschaften gegenüber Banken Garantieerklärungen abgegeben.

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

GARANTIEERKLÄRUNGEN FÜR		HAFTUNGSHÖHE EUR	HAFTUNGSENDE
Rail Test & Research GmbH	2011	3.354.081,64	30.06.2014
	2010	4.192.614,34	
	2011	8.937.500,00	01.07.2018
	2010	10.312.500,00	
	2011	19.999.928,89	30.12.2029
	2010	19.999.978,34	
Güterterminal Werndorf Projekt GmbH	2011	6.085.343,76	30.06.2037
	2010	6.324.007,82	
RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH	2011	978.083,18	31.03.2036
	2010	1.018.416,54	
	2011	674.500,00	31.12.2030
	2010	0,00	

091

#### 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 1.028.022,00 (Vorjahr EUR 854.876,00) und in den nächsten fünf Jahren insgesamt auf EUR 5.211.150,00 (Vorjahr EUR 4.179.629,00).

# Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

## Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse (Inlandsumsätze) betragen EUR 6.327.845,29 (Vorjahr EUR 6.914.902,48).

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

## Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen EUR 643.343.121,55 (Vorjahr EUR 426.677.754,78) und gliedern sich wie folgt:

	2011 EUR	2010 EUR
<b>Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen</b>	0,00	8,33
<b>Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen</b>	9.307,81	52.600,50
<b>Übrige sonstige betriebliche Erträge</b>	923.552,56	787.724,50
<b>Zuschuss BMVIT für gemeinwirtschaftliche Leistungen</b>	642.410.261,18	425.837.421,45
<b>SUMME</b>	<b>643.343.121,55</b>	<b>426.677.754,78</b>

Die übrigen sonstigen betrieblichen Erträge betreffen im Wesentlichen die Management Fees von den Tochtergesellschaften sowie Erlöse aus Vermietung und Verpachtung.

## Aufwendungen für bezogene Leistungen

### Aufwendungen für bezogene Leistungen

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen veränderten sich von EUR 426.335.041,74 um EUR 216.462.858,58 auf EUR 642.797.900,32.

	2011 EUR	2010 EUR
<b>Bezogene Leistungen Technische Infrastrukturkontrolle</b>	335.367,67	454.828,89
<b>Bezogene Leistungen Benannte Stelle</b>	14.567,57	0,00
<b>Bezogene Leistungen KLI.EN</b>	37.703,90	42.791,40
<b>Bezogene gemeinwirtschaftliche Leistungen</b>	642.410.261,18	425.837.421,45
<b>SUMME</b>	<b>642.797.900,32</b>	<b>426.335.041,74</b>

## Personalaufwand

Der Personalaufwand hat sich gegenüber dem Vorjahr von EUR 5.353.368,65 um EUR -444.577,29 auf EUR 4.908.791,36 verändert.

Die Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen in Höhe von EUR 65.812,17 (Vorjahr EUR 114.805,17) bestehen aus Aufwendungen für Abfertigungen in Höhe von EUR 11.728,54 (Vorjahr EUR 59.263,34) sowie aus Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen in Höhe von EUR 54.083,63 (Vorjahr EUR 55.541,83).

## Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

### Planmäßige Abschreibungen

Die planmäßigen Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr EUR 150.650,09 (Vorjahr EUR 164.465,94) und veränderten sich damit gegenüber dem Vorjahr um EUR -13.815,85.

	2011 EUR	2010 EUR
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>	21.430,99	26.295,30
<b>Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung</b>	129.219,10	138.170,64
<b>SUMME</b>	<b>150.650,09</b>	<b>164.465,94</b>

Den planmäßigen Abschreibungen stehen die Erträge aus der planmäßigen Auflösung von Kostenbeiträgen iHv EUR 2.136,50 (Vorjahr EUR 3.849,50) gegenüber.

### Außerplanmäßige Abschreibungen

Bei den bebauten Grundstücken waren außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von EUR 41.840,00 (Vorjahr EUR 0,00) vorzunehmen.

## Sonstige betriebliche Aufwendungen

### Steuern, soweit nicht Steuern vom Einkommen oder Ertrag

Die nicht ertragsabhängigen Steuern beliefen sich im Geschäftsjahr auf EUR 3.935,44 (Vorjahr EUR 17.219,54).

### Übrige betriebliche Aufwendungen

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen betragen EUR 1.835.733,21 und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -418.448,09.

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

	2011 EUR	2010 EUR
Miet- und Pachtaufwand, Leasing u. Lizenzgebühren	960.309,50	858.252,83
Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwand	305.784,06	478.020,48
Aus- und Fortbildung	90.091,61	133.586,54
Instandhaltungen und Wartungen	86.422,10	108.828,12
Energieverbrauch, Betriebskosten	68.748,05	76.183,88
Reise- und Fahrtspesen	48.907,03	80.887,17
Werbung und Repräsentation	47.559,38	55.285,37
Reinigung durch Dritte	35.601,02	32.782,72
Post- und Telefongebühren	29.351,31	37.223,41
Fachliteratur und Zeitschriften	28.637,40	31.875,26
Aufsichtsratsvergütungen	27.500,00	27.000,00
Beigestelltes Personal	24.846,79	23.548,00
Versicherungen	20.264,64	26.152,90
Personalrekrutierung	17.103,45	36.618,23
Büromaterial	13.537,51	16.540,28
Mitgliedsbeiträge	12.279,97	11.952,36
Kfz-Kosten PKW	9.602,65	23.687,27
Spesen des Geldverkehrs	1.267,48	952,01
Transporte durch Dritte	344,60	1.286,75
Verluste aus Anlagenabgängen	292,20	184.878,22
Sonstige betriebliche Aufwendungen	7.467,22	8.745,71
Skontoerträge auf übrige betriebliche Aufwendungen	-184,76	-106,21
<b>SUMME</b>	<b>1.835.733,21</b>	<b>2.254.181,30</b>

Die auf das Geschäftsjahr entfallenden Aufwendungen für den Abschlussprüfer betragen für die Prüfung des Jahresabschlusses EUR 14.228,00 und für sonstige Leistungen EUR 62.879,00.

## Betriebsergebnis

Das Betriebsergebnis beträgt EUR -65.747,08 und hat sich damit gegenüber dem Vorjahr von EUR -527.770,41 um EUR 462.023,33 verändert.

## Finanzielles Ergebnis

Das finanzielle Ergebnis schlägt sich im Geschäftsjahr mit EUR 190.341,87 (Vorjahr EUR 54.637,52) nieder. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Veränderung von EUR 135.704,35.

## Angaben zu derivaten 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 einen negativen beizulegenden Zeitwert von EUR 4.193.127,83 ergeben.

Im Jahresabschluss 2011 wird das Finanzderivat wie im Vorjahr nicht als Bewertungseinheit mit dem Fremdfinanzierungsgeschäft qualifiziert, daher ist eine bilanzielle Berücksichtigung des negativen beizulegenden Zeitwertes in Form einer Drohverlustrückstellung in Höhe von EUR 4.193.000,00 erforderlich.

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

## Bilanzverlust

Der Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2011 beträgt EUR 124.594,79 und veränderte sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 597.727,68 (Vorjahresergebnis EUR -473.132,89). Unter Berücksichtigung des Verlustvortrages aus dem Geschäftsjahr 2010 errechnet sich ein Bilanzverlust von EUR -364.467,00.

# Sonstige Angaben

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer betrug 61 (Vorjahr: 65), davon 61 Angestellte (Vorjahr: 65) 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 GE- SCHÄFTSFÜHRUNG EUR	LEITENDE ANGESTELLTE EUR	ANDERE ARBEITNEHMER EUR
Aufwendungen für Abfertigungen	11.728,54	0,00	0,00	11.728,54
Betriebliche Mitarbeitervorsorge	54.083,63	2.566,44	0,00	51.517,19
Aufwendungen für Pensionen (Pensionskassenbeiträge)	108.691,15	11.787,50	0,00	96.903,65
<b>SUMME</b>	<b>174.503,32</b>	<b>14.353,94</b>	<b>0,00</b>	<b>160.149,38</b>

098

Verbundene Unternehmen:

**Güterterminal Werndorf Projekt GmbH, Wien**

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR -941.279,63 (Vorjahr EUR -184.899,17);  
Jahresfehlbetrag 2011 EUR -756.380,46 (Vorjahr EUR -609.709,19)

**Rail Test & Research GmbH, Wien**

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR 1.587.347,32 (Vorjahr EUR 5.097.274,09);  
Jahresfehlbetrag 2011 EUR -3.509.926,77 (Vorjahr EUR -1.907.354,56)

**RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH, Regensburg**

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR 37.805,85 (Vorjahr EUR 40.493,08);  
Jahresfehlbetrag 2011 EUR -2.687,23 (Vorjahr Jahresüberschuss EUR 17.828,23)

Die Angaben gemäß § 238 Z 3 UGB unterbleiben mit Hinweis auf § 241 Abs. 3 UGB.

An die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden im Berichtsjahr keine Vorschüsse oder Kredite gewährt. Im Geschäftsjahr sind Bezüge von Aufsichtsratsmitgliedern in Höhe von EUR 27.500,00 (Vorjahr EUR 27.000,00) entstanden.

Aufsichtsrat:

**Generalsekretär Sektionschef DI Herbert Kasser**  
(Vorsitzender)

**Sektionschef Prof. Mag. Dr. Gerhard H. Gürtlich**  
(Stellvertreter des Vorsitzenden bis 24. August 2011)

**Sektionschefin Mag. Ursula Zechner**  
(Stellvertreterin des Vorsitzenden seit 24. August 2011)

**Direktor Mag. Walter Andrie**

**Mag. Bernhard Bauer**

**DI Georg Parrer**

**Mag. Roland Schuster**

**Patrycja Feichter**

**Peter Calließ**

**Mag. Martina Lew-Schlapschy**  
(seit 26. Jänner 2011)

Geschäftsführung:

**DI Dr. Ulrich Puz**

**Ing. Gottfried Schuster**  
(bis 31. Jänner 2011)

Die Angaben gemäß § 239 Abs. 1 Z 4 UGB unterbleiben  
mit Hinweis auf § 241 Abs. 4 UGB.

Wien, am 21. März 2012



DI Dr. Ulrich Puz

099

# Lagebericht

Lagebericht gem. §§ 243 und 267 UGB  
der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH für das Geschäftsjahr 2011.

## Struktur der SCHIG mbH und Angaben über Beteiligungen

Die SCHIG mbH besteht als Gesellschaft seit 15 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 dessen Umsetzung und kontinuierliche Erweiterung hat sich die SCHIG mbH seit ihrer Neupositionierung im Sinne des gesetzlichen Auftrages zu einem Spezialisten für Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Liberalisierung und der Mittelverwendungskontrolle im Eisenbahnwesen entwickelt. Dieses Know-how wird sowohl dem Bund (BMVIT und BMF) als auch Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen zur Verfügung gestellt.

### **Dienstleistungen im Zusammenhang mit Mittelverwendungskontrolle und im Rahmen der Projektabwicklung**

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

Die Tätigkeiten umfassen folgende Bereiche:

- Zeitnahe Überprüfung (in kostenmäßiger, terminlicher und qualitativer Hinsicht) von Eisenbahnbauprojekten;
- Spezialprüfungen von Projekten oder Teilprojekten im Infrastrukturbereich;
- Abrechnungskontrolle von gemeinwirtschaftlichen Leistungen;
- Abrechnungskontrolle der im Zuge des mittelfristigen Investitionsprogramms (MIP) geförderten Investitionen;
- Erstellung und Weiterentwicklung der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 und 2 BBG sowie die Kontrolle der Einhaltung dieser Zuschussverträge.

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

### **Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Liberalisierung des Eisenbahnwesens**

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

- Mitwirkung bei der Umsetzung der Harmonisierung des europäischen Schienenverkehrs durch die Benannte Stelle;
- Durchführung der Fahrzeugcodevergabe;
- Führung des Einstellungsregisters;
- Tätigkeit als Trassenzuweisungsstelle für Privatbahnen;
- Abwicklung der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr;
- Führung des Fahrerlaubnisregisters und Ausstellung der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer.

### Die SCHIG mbH führt drei Tochtergesellschaften zur Umsetzung von PPP-Projekten

- a) Die Rail Test & Research GmbH (RTR) besitzt mit dem Klima-Wind-Kanal in Wien die weltweit einzige derartige Anlage für Schienenfahrzeuge, in der Tests an Schienenfahrzeugen unter extremen klimatischen und aerodynamischen Bedingungen durchgeführt werden können. Den Private-Partner bildet die Betreiber-gesellschaft Rail Tec Arsenal Fahrzeug-versuchsanlage GmbH.
- b) Die Güterterminal Werndorf Projekt GmbH (GWP) besitzt den Güterterminal Werndorf. Die GWP wurde zur Realisie-rung des ersten österreichischen PPP-Projekts für den Schienenverkehr gegrün-det. Der Güterterminal wurde als öffent-liche Anlage für den kombinierten La-dungsverkehr ausgebaut und bietet Logistikunternehmen mit perfekten Anknüpfungspunkten an Schiene und Straße wesentliche Standortvorteile. Die Anlage wurde in der Zeit von 2001 bis 2003 durch die Eisenbahn-Hochleistungs-strecken AG (HL-AG) errichtet und nach der Fertigstellung am 26. Juni 2003 an eine private Betreibergruppe, die Cargo Center Graz GesmbH & Co KG, überge-ben. Seit der Fertigstellung im Jahr 2003 hat sich der Güterterminal Werndorf zu einem bedeutenden Logistikzentrum für den südosteuropäischen Wirtschaftsraum entwickelt.

Aufgrund der Neupositionierung der SCHIG mbH als Dienstleistungsunterneh-men und der damit zusammenhängenden Konzentration auf die oben beschriebe-nen Kernaufgaben gibt es Bestrebungen, die Güterterminal Werndorf Projekt GmbH zu veräußern.

- c) Die RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (RoLa) hat mit dem RoLa-Standort Regensburg das erste grenzüberschrei-tende PPP-Projekt dieser Art für die SCHIG mbH realisiert. Im Rahmen der Errichtung wurden vom Unternehmen rd. EUR 2,5 Mio. in den Bau des neuen Verla-determinals im Hafen Regensburg sowie die notwendige Infrastruktur investiert – darunter auch zusätzliche Gleisanlagen, Zufahrtsstraßen mit Anbindung an das Straßennetz, Stellplätze, Abfertigungs-spuren, Rampenplätze sowie Büro- und Aufenthaltsräume. Infrastrukturbetreiber des RoLa-Terminals ist die Bayernhafen GmbH, den operati-ven Betrieb der bestehenden RoLa-Verbindung Trento–Regensburg hat die ÖKOMBI GmbH, eine Tochtergesellschaft der Rail Cargo Austria AG, übernommen.

### Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage

#### Gesamtwirtschaftliches Umfeld, Marktumfeld und Trends

Die österreichische Wirtschaftsleistung konnte im Jahr 2011 von starker Expansion profitieren; in ihrer aktuellen Prognose erwar-tet die Oesterreichische Nationalbank (OeNB) für dieses Jahr ein reales BIP-Wachstum von 3,3 %. Somit wurde für 2011 nach dem Schrumpfen der Wirtschaftsleistung im Jahr 2009 (-3,8%) und einer Erholung auf eine Wachstumsrate von 2,8 % im Jahr 2010 eine weitere Beschleunigung der Entwicklung des Vorjahres erwartet. Dieser Trend war jedoch gegen Jahresende 2011 bereits von den Folgen einer deutlichen Verschlechterung der außenwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie dem markanten Vertrauensverlust der wirtschaftlichen Akteure stark abgeschwächt, sodass bereits ein leichter Rückgang der Wirtschaftsleistung zum Jahreswechsel 2011/12 merkbar war.

Der im Zuge der einsetzenden Erholung im Jahr 2010 wieder in Schwung gekommene Investitionszyklus hat zur Jahresmitte 2011 bereits wieder an Kraft verloren; Unterneh-men schieben gegenwärtig Investitionspläne auf und drosseln Ausrüstungsinvestitionen bereits wieder zugunsten reiner Ersatzinvesti-tionen ohne Kapazitätseffekt. Dies ist auch im Baugewerbe spürbar; dort wird davon ausgegangen, dass sich der Tiefbau etwas früher als der Hochbau von der Stagnation erholen wird. Es fehlen jedoch bisher eindeutige Aufschwungssignale.<sup>1</sup>

Der EU-Verkehrskommissar Siim Kallas hat im September 2010 eine aktualisierte Fassung des sogenannten ersten Eisen-bahnpakets und damit Maßnahmen zur Verbesserung der Schienenverkehrsdienste vorgestellt. Die neue Richtlinie, die drei Ge-setzestexte aus dem Jahr 2001 in überarbei-teter Form zusammenfasst, beschäftigt sich hauptsächlich mit Fragen des Wettbewerbs, der Stärkung der Regulierungsstellen und der Finanzierung von Infrastrukturmaßnah-men. Zur Stärkung des Wettbewerbs möchte die EU-Kommission, dass der Zugang zu Infrastruktureinrichtungen wie Terminals und Wartungsanlagen allen Teilnehmern garanti-ert wird. Definitionen sollen klären, was im Schienenverkehr eine diskriminierende Praxis darstellt und ab wann Interessenkonflikte vorliegen. Außerdem sollen jährlich die Nutzungsbedingungen für alle Schienen-netze veröffentlicht werden. Dadurch könnten sich Markteinsteiger über die zur Verfügung gestellte Infrastruktur informieren.

Für die bessere Finanzierung der Schienen-infrastruktur sollen die nationalen Regierun-gen zu mehrjährigen Verträgen mit Infrastruk-turbetreibern verpflichtet werden. Außerdem regt die EU-Kommission an, für die Verursachung von zu starkem Lärm Extrakosten bei der Benutzung des Schie-nennetzes zu erheben. Gleichzeitig sollen die Nutzungsgebühren sinken, wenn der Zug Teil einer Lieferkette ist, durch die der Verkehr umweltfreundlich abgewickelt wird.

Werden diese Änderungen letztendlich umgesetzt, sollten diese auch die Geschäfts-entwicklung der SCHIG mbH positiv beein-flussen.

<sup>1</sup> [http://www.oenb.at/de/geldp\\_volksw/prognosen/makroprognose/gesamtwirtschaftliche\\_prognose.jsp](http://www.oenb.at/de/geldp_volksw/prognosen/makroprognose/gesamtwirtschaftliche_prognose.jsp), abgerufen am 29. Februar 2012

### Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse der SCHIG mbH beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 6,3 Mio. (Vj. rd. EUR 6,9 Mio.), je MitarbeiterIn bedeutet das bei einem durchschnittlichen Personalstand von 61 (Vj. 65) einen Betrag von rd. TEUR 104 (Vj. rd. TEUR 106). Dies entspricht einem Rückgang der Umsatzerlöse um rd. TEUR -587 oder rd. 9 % gegenüber dem GJ 2010. Der überwiegende Umsatzanteil resultiert aus der Kostentragungspflicht des Bundes laut § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz.

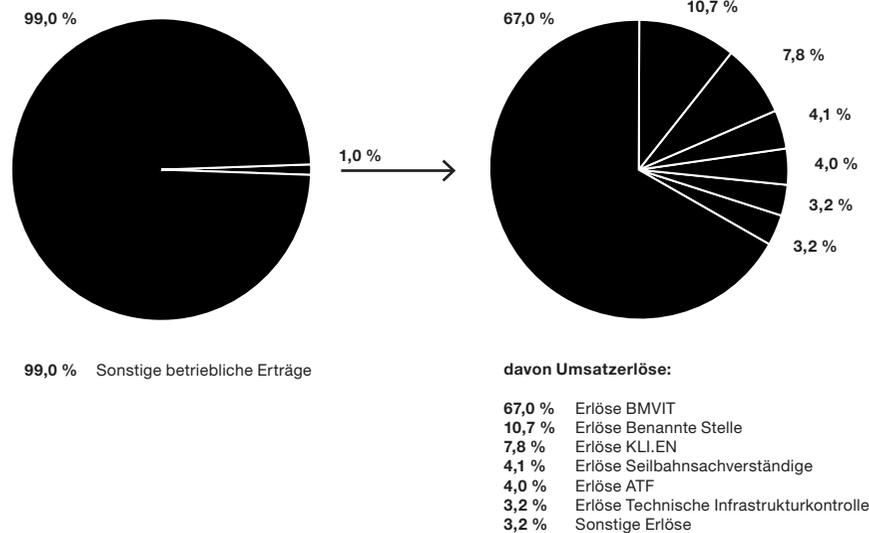
### Ertragslage

Seit dem Jahr 2010 unterstützt die SCHIG mbH das BMVIT bei der Neugestaltung der Verkehrsdienstverträge für den gemeinwirtschaftlichen Schienenverkehr 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 im Jahr 2011 weitere VDV mit sechs Privatbahnen abgeschlossen, die rückwirkend zum 1. Jänner 2011 in Kraft traten. Der Anstieg der Betriebsleistung im GJ 2011 um rd. EUR 216,1 Mio. gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus den mit diesen VDV verbundenen sonstigen betrieblichen Erträgen. Für nähere Informationen zu den Verkehrsdienstverträgen verweisen wir auf Kapitel 6.6, Ereignisse von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag.

Der nachfolgende Überblick über die Betriebsleistung im GJ 2011 zeigt deren Zusammensetzung sowie Details zu den Umsatzerlösen.

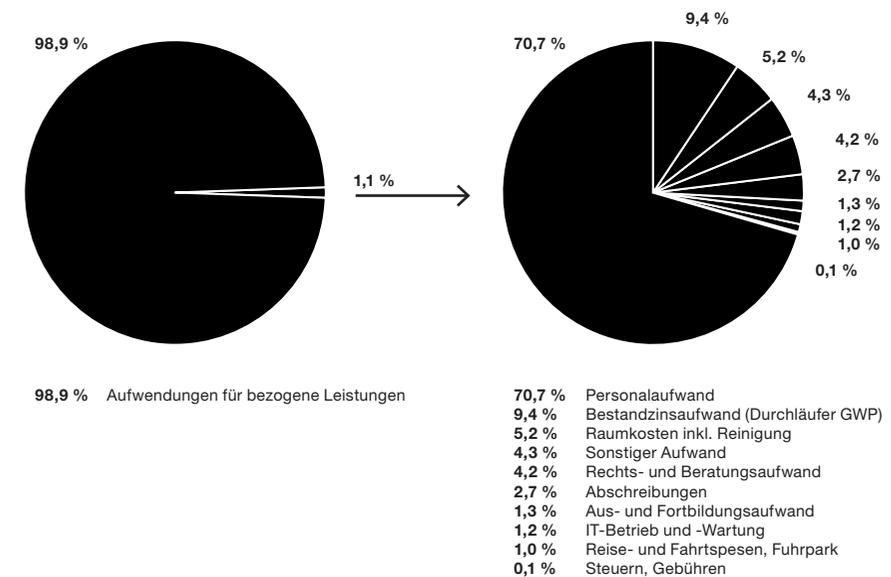
#### ÜBERSICHT BETRIEBSLEISTUNG 2011



Im GJ 2011 konnten positive Effekte aus den im GJ 2010 eingeleiteten Umstrukturierungen realisiert werden. Die getroffenen Maßnahmen zur Effizienzsteigerung, die im dritten Quartal 2010 umgesetzt wurden, zeigten im GJ 2011 bereits Wirkung. Der Personalaufwand sank im Berichtsjahr auf rd. EUR 4,9 Mio. (Vj. EUR 5,4 Mio.), was einer Reduktion um rd. TEUR -445 und somit rd. -8 % entspricht. Der durchschnittliche Personalaufwand je MitarbeiterIn der SCHIG mbH ging im Berichtsjahr auf rd. TEUR 80 (Vj. rd. TEUR 82) zurück.

Die Verkehrsdienstverträge wirkten sich auch in einem Anstieg der Aufwendungen für bezogene Leistungen im GJ 2011 auf rd. EUR 642,8 Mio. (Vj. rd. EUR 426,3 Mio.) aus. Dies bedeutet einen leichten Anstieg der Intensität der Aufwendungen für bezogene Leistungen von rd. 98,2 % im GJ 2010 auf rd. 98,9 % im GJ 2011.

#### ÜBERSICHT AUFWENDUNGEN 2011



### Überblick zur Ertragslage

Die SCHIG mbH erzielte im Berichtsjahr ein positives Finanzergebnis von rd. TEUR 190 (Vj. rd. TEUR 55). Das EBIT 2011 betrug rd. EUR 1,3 Mio. (Vj. rd. TEUR 592).

Die Umsatzrentabilität stieg im GJ 2011 auf rd. 19,8 % (Vj. rd. 8,6 %). Nach der aufgrund des Jahresfehlbetrages im GJ 2010 negativen Eigenkapitalrentabilität konnte im Berichtsjahr durch die Effekte der Umstrukturierungen eine positive Eigenkapitalrentabilität von rd. 1,3 % erzielt werden.

ÜBERBLICK ZUR ERTRAGSLAGE	2011	2010	VERÄNDERUNG
EBIT in TEUR	1.252	592	660
EBIT-Marge (Umsatzrentabilität) in %	19,8 %	8,6 %	11,2 %
EGT in TEUR	125	-473	598
Eigenkapitalrentabilität (EGT/Eigenkapital) in %	1,3 %	-5,1 %	6,4 %

Nach einem negativen Betriebsergebnis von TEUR -528 im GJ 2010 weist die SCHIG mbH im GJ 2011 erneut ein negatives, allerdings wesentlich verbessertes Betriebsergebnis iHv TEUR -66 auf. Dieses Ergebnis ist ausschließlich auf die Belastungen aus dem Seilbahnbereich mit TEUR -150 zurückzuführen. Die Verluste sind hauptsächlich begründet mit der noch laufenden Ausbildung von zwei Mitarbeitern zu nichtamtlichen Sachverständigen und der dadurch zu geringen Erlöserwirtschaftung.

Die Benannte Stelle (ohne Seilbahnbereich) hat zum ersten Mal ein positives Betriebsergebnis von TEUR 84 erreicht und konnte damit die volle Wirksamkeit des Konzeptes „Benannte Stelle 2.0“ nachweisen.

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

STRUKTUR DER GUV-RECHNUNG	2011 TEUR	%	2010 TEUR	%	VERÄNDERUNG TEUR
Umsatzerlöse	6.328	1,0 %	6.915	1,6 %	-587
Sonstige betriebliche Erträge	643.343	99,0 %	426.678	98,4 %	216.665
Betriebsleistung	649.671	100,0 %	433.593	100,0 %	216.078
Aufwendungen für bezogene Leistungen	642.798	98,9 %	426.335	98,3 %	216.463
Personalaufwand	4.909	0,8 %	5.353	1,2 %	-445
Abschreibungen	190	0,0 %	161	0,0 %	30
Sonstiger betrieblicher Aufwand	1.840	0,3 %	2.271	0,5 %	-432
Gesamtaufwand	649.737	100,0 %	434.120	100,1 %	215.616
Betriebsergebnis	-66	0,0 %	-528	-0,1 %	462
Finanzergebnis	190	0,0 %	55	0,0 %	136
EGT	125	0,0 %	-473	-0,1 %	598

### Vermögens- und Finanzlage

Nachdem im GJ 2010 die Bilanzsumme aufgrund der erstmaligen Berücksichtigung des Verkehrsdienstevertrages mit der ÖBB-Personenverkehr AG auf rd. EUR 536,8 Mio. angestiegen war, sank die Bilanzsumme im Berichtsjahr auf rd. EUR 175,2 Mio. Dies resultiert daraus, dass zum 31. Dezember 2011 die sonstigen Forderungen aufgrund der bereits laufenden Abwicklung entsprechend zurückgegangen sind.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen (Anlagenintensität) betrug aufgrund der gesunkenen Bilanzsumme am Bilanzstichtag 28,4 % (Vj. 9,2 %). Der Anlagendeckungsgrad I lag bei 20,8 % (Vj. 19,3 %), der Anlagendeckungsgrad II stieg auf 102,3 % an (Vj. 95,8 %).

ÜBERBLICK ZUR VERMÖGENS- UND FINANZLAGE	31.12.2011	31.12.2010	VERÄNDERUNG
Bilanzsumme in TEUR	175.175	536.789	-361.614
Anlagenintensität in %	28,4 %	9,2 %	19,2 %
Anlagendeckungsgrad I in %	20,8 %	19,3 %	1,5 %
Anlagendeckungsgrad II in %	102,3 %	95,8 %	6,5 %
Eigenmittelquote nach URG in %	5,9 %	1,7 %	4,2 %

108

Die Entwicklung der Bilanzstruktur zeigt folgendes Bild:

BILANZSTRUKTUR	31.12.2011 TEUR	STRUKTUR 2011	31.12.2010 TEUR	STRUKTUR 2010	VERÄNDE- RUNG TEUR
Langfristiges Vermögen	61.677	35,2 %	64.520	12,0 %	-2.842
Kurzfristiges Vermögen	113.498	64,8 %	472.270	88,0 %	-358.772
Bilanzsumme	175.175	100,0 %	536.789	100,0 %	-361.614
Eigenkapital	9.403	5,4 %	9.279	1,7 %	125
Kostenbeiträge von Dritten	16.550	9,4 %	16.552	3,1 %	-2
Langfristiges Fremdkapital	36.747	21,0 %	36.676	6,8 %	71
Kurzfristiges Fremdkapital	112.476	64,2 %	474.283	88,4 %	-361.807

Das Nettoumlaufvermögen der SCHIG mbH liegt bei rd. EUR 1,0 Mio. (Vj. rd. EUR 2,0 Mio.).

Die Eigenmittelquote nach URG beträgt zum 31. Dezember 2011 rd. 5,9 % (Vj. rd. 1,7 %), was bedeutet, dass die von § 23 URG vorgegebene Eigenmittelquote iHv 8,0 % unterschritten wurde. Weiters ist auch die fiktive Schuldentilgungsdauer gemäß § 24 URG größer als 15 Jahre. Diese Kennzahlen unter- bzw. überschreiten demnach die im URG vorgesehenen Grenzen, weshalb grundsätzlich die Vermutung eines Reorganisationsbedarfes im Sinne des § 22 Abs 1 Z 1 URG besteht. Daher hat die SCHIG mbH einen Wirtschaftstreuhänder mit der Erstellung eines Gutachtens gemäß § 26 URG beauftragt.

Aus diesem geht hervor, dass aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen aus derzeitiger Sicht eine positive Fortbestehensprognose gegeben und der Bestand des Unternehmens derzeit als nicht gefährdet zu beurteilen ist.

Im Ergebnis ist daher davon auszugehen, dass angesichts der gesetzlich festgelegten Finanzierungsverpflichtung der Republik Österreich, trotz Vorliegen entsprechender Kennzahlen nach § 22 Abs 1 Z 1 URG, bei der SCHIG mbH derzeit kein Reorganisationsbedarf iSd URG besteht.

### Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Free Cash Flow belief sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 22,6 Mio. (Vj. rd. EUR 1,2 Mio.). Die zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel stieg von rd. EUR -1,6 Mio. auf rd. EUR 19,7 Mio. Dies resultiert im Wesentlichen aus der Berücksichtigung derjenigen Verkehrsdiensteverträge mit Privatbahnen, die im Moment noch nicht abgeschlossen sind, deren Abschluss jedoch sicher ist, welche bei Abschluss rückwirkend mit 1. Jänner 2011 in Kraft treten werden.

109

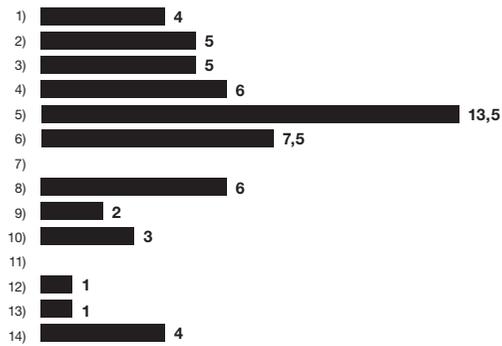
AUSZUG AUS DER KAPITALFLUSSRECHNUNG	31. 12. 2011 TEUR	31. 12. 2010 TEUR	VERÄNDERUNG TEUR
Kapitalfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	19.953	-1.458	21.411
Kapitalfluss aus der Investitionstätigkeit	2.649	2.699	-50
Free Cash Flow	22.602	1.241	21.361
Kapitalfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-2.854	-2.854	0
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	19.748	-1.613	21.361
Liquide Mittel zu Jahresbeginn	1.854	3.467	-1.613
Liquide Mittel am Jahresende	21.602	1.854	19.748

### Personalbericht

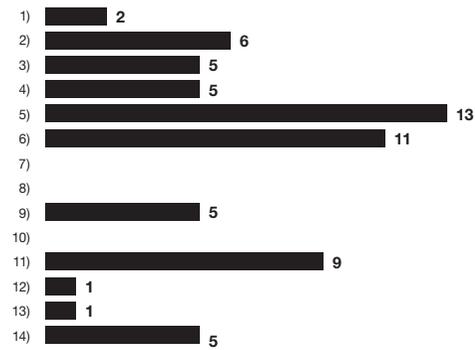
Der Mitarbeiterstand zum 31. Dezember 2011 der SCHIG mbH setzt sich wie folgt zusammen:

- |   |                                   |
|---|-----------------------------------|
| 1) Seilbahnsachverständige              | 8) Förderungen                    |
| 2) Eisenbahninfrastruktur Services      | 9) Personal                       |
| 3) Kaufmännische Infrastrukturkontrolle | 10) Recht, Personal & Beschaffung |
| 4) Management Services, Beteiligungen   | 11) Verkehrsförderungen, Recht    |
| 5) Technische Infrastrukturkontrolle    | 12) Beteiligungsmanagement        |
| 6) Benannte Stelle                      | 13) Unternehmenskommunikation     |
| 7) 3 Register                           | 14) Abteilung Geschäftsführung    |

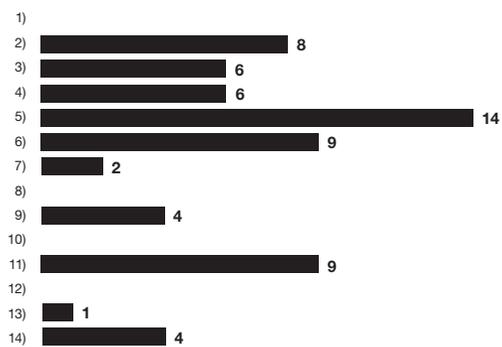
**GESCHÄFTSJAHR 2011**  
Anzahl ..... 58



**GESCHÄFTSJAHR 2010**  
Anzahl ..... 63



**GESCHÄFTSJAHR 2009**  
Anzahl ..... 63



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

PERSONALFLUKUATION (KÖPFE)	2011	2010
Neuaufnahmen	10	7
Abgänge	-14	-8

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

	UNTER 30 JAHRE	30-49 JAHRE	AB 50 JAHRE	FRAUEN- ANTEIL	DURCHSCHNITTS- ALTER
31.12.2011	20,7 %	67,2 %	12,1 %	43,1 %	38,2 Jahre
31.12.2010	15,4 %	72,3 %	12,3 %	42,9 %	38,5 Jahre

MitarbeiterInnen nach absolvierten Ausbildungen per 31. Dezember 2011:

	GESAMT		DAVON FRAUEN		DAVON MÄNNER	
	ABSOLUT	IN %	ABSOLUT	IN %	ABSOLUT	IN %
MA gesamt	58	100 %	26	100 %	32	100 %
MA mit Universitätsabschluss	30	52 %	10	38 %	20	63 %
MA mit Fachhochschulabschluss	3	5 %	1	4 %	2	6 %
MA mit Matura (HAK, HTL, AHS)	19	33 %	12	46 %	7	22 %
übrige MA	6	10 %	3	12 %	3	9 %

### Sozialleistungen

Die SCHIG mbH bietet ihren MitarbeiterInnen folgende freiwillige Sozialleistungen an:

- Einzahlung in eine Betriebspensionskasse (3 % der Bemessungsgrundlage, basierend auf dem Bruttomonatsbezug je MitarbeiterIn);
- Einzahlung in eine Lebensversicherung (Er- und Ablebensversicherung oder weitere Pensionsvorsorge, monatlich EUR 25,- je MitarbeiterIn);
- Verpflegungsgutscheine jeweils im Rahmen der steuerlichen Grenzen (EUR 4,40 bzw. EUR 1,10 pro Arbeitstag gemäß § 3 Abs. 1 Z 17 EStG je MitarbeiterIn);
- VOR-Jahreskarten (Kernzone Wien, EUR 449,- bzw. ab Mai 2012 EUR 365,- je MitarbeiterIn);
- Unterstützung von Sport- und Kulturaktivitäten (gesamt rd. TEUR 10).

### Ereignisse von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Der Bund, vertreten durch die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, hat unter Mitwirkung der SCHIG mbH die Abgeltung der vom Bund nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G) bereitzustellenden Leistungen des gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrs neu geregelt. Im Zuge dieser Neuregelung überbindet der Bund die zur Wahrnehmung seiner diesbezüglichen Verantwortung erforderlichen Aufgaben an die SCHIG mbH, welche auf Grundlage der Bestimmungen der §§ 3 Abs 1 Z 9 iVm 5 Abs 4 des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im öffentlichen Schienenpersonenverkehr in Österreich beauftragt.

In einer von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie an die SCHIG mbH erteilten Richtlinie über die Abwicklung der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr, welche auch die gemäß § 3 Abs 1 Z 9 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz erforderliche Zustimmung beinhaltet, wird festgelegt, wie der SCHIG mbH die für die Beauftragung erforderlichen finanziellen Mittel vom Bund zugeführt werden und wie sich die SCHIG mbH im Zuge des Abschlusses und der Abwicklung von entsprechenden Verkehrsdiensverträgen zu verhalten hat.

Nach umfangreichen Verhandlungen in den Jahren 2010 und 2011 wurden von der SCHIG mbH im Jahr 2011 mit der ÖBB-Personenverkehr AG und mit sechs weiteren Privatbahnunternehmen (Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnbahn GmbH, Montafonerbahn AG, Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH, Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. – Raaberbahn AG, Salzburg AG – Salzburger Lokalbahn sowie Zillertaler Verkehrsbetriebe AG) diesbezügliche Verkehrsdiensverträge abgeschlossen. In Summe beträgt der damit für den Zeitraum von 1. Jänner 2011 bis 31. Dezember 2011 erfolgte Bestellumfang der SCHIG mbH 72,96 Mio. Zug-Kilometer. Dabei handelt es sich um Schienenpersonenverkehrsleistungen im Nah- und Regionalverkehr im gesamten Bundesgebiet – die das Grundangebot des Bundes gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 darstellen – sowie ergänzende Leistungen im Fernverkehr, die ebenfalls aus gemeinwirtschaftlichen Zielsetzungen beauftragt werden. Im Vertragszeitraum Jänner–Dezember 2011 wendete der Bund für die Bestellung der Verkehrsleistungen im Wege der SCHIG mbH EUR 613,4 Mio. auf. Dieser Betrag ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen sowie in den Aufwendungen für bezogene Leistungen der SCHIG mbH enthalten.

Mit fünf weiteren Privatbahnunternehmen (AG der Wiener Lokalbahnen, Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH, Salzburg AG – Pinzgauer Lokalbahn, Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. und Steiermärkische Landesbahnen) konnten die von der SCHIG mbH angestrebten Verkehrsdiensverträge im Jahr 2011 noch nicht abgeschlossen werden.

Mit diesen noch in Verhandlung stehenden Verkehrsdiensverträgen beabsichtigt die SCHIG mbH bei diesen fünf Privatbahnunternehmen rückwirkend vom 1. Jänner 2011 bis 31. Dezember 2011 Schienenpersonenverkehrsleistungen mit einem Gegenwert von EUR 29,0 Mio. zu beauftragen. Ein Teil dieser Verkehrsleistungen wurde diesen Unternehmen im Jahr 2011 vom BMVIT bereits mit EUR 15,3 Mio. abgegolten. Die Mittel für den Differenzbetrag von EUR 13,7 Mio. wurden der SCHIG mbH bereits im Jahr 2011 vom BMVIT zur Verfügung gestellt. Buchhalterisch wurde der Betrag von EUR 29,0 Mio. von der SCHIG mbH im Jahr 2011 in Form einer Rückstellung berücksichtigt.

Die in den vergangenen Jahren extern von der Kanzlei Fussenegger & Pucher Steuerberatung und Wirtschaftstreuhand OG geführte Verbuchung der Geschäftsfälle der SCHIG mbH wird mit dem GJ 2012 wieder in die Gesellschaft verlagert. Gründe dafür sind einerseits die Möglichkeit, dadurch rascher akkurate Finanzberichte erstellen zu können, andererseits die Nutzung der in der SCHIG mbH vorhandenen personellen Ressourcen im Bereich Finanzbuchhaltung.

## Bericht über die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens und Risikobericht

### Voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens

Laut WIFO büßte die österreichische Wirtschaft im Jahr 2011 erheblich an Dynamik ein. Nachdem vom WIFO für 2011 ein Wirtschaftswachstum von etwa 2,9 % prognostiziert wurde, wird für das Jahr 2012 ein Abschwächen der Expansion auf 0,8 % erwartet. Hier kommt die erwartete Stagnation der Wirtschaftsleistung im Euro-Raum zum Tragen, besonders der restriktive wirtschaftspolitische Kurs bei Österreichs EU-Nachbarn, allen voran Italien, wird die heimische Wirtschaft treffen. Das WIFO erwartet jedoch nach der Fortsetzung der Stagnation in der ersten Jahreshälfte 2012, dass die Expansion – dem üblichen Konjunkturzyklus folgend – im weiteren Verlauf des Jahres 2012 wieder etwas an Kraft gewinnt. Der heimische Export wird weniger Impulse liefern, auch die Nachfrage nach Ausrüstungsinvestitionen wird kaum ausgeweitet; die Bauinvestitionen stagnieren nahezu. Die Prognose geht davon aus, dass der staatliche Konsolidierungskurs in Österreich fortgesetzt und trotz der weitgehenden Stagnation der Wirtschaftsleistung durch mittelfristig wirksame Strukturmaßnahmen ergänzt wird.<sup>2</sup>

Auch das IHS erwartet für 2012 eine kräftige Wachstumsdelle, für den Jahresdurchschnitt 2012 wird eine BIP-Wachstumsrate von 0,8 Prozent prognostiziert.<sup>3</sup>

Für die SCHIG mbH bieten sich im GJ 2012 wieder große Herausforderungen. Die bereits geschlossenen Verkehrsdienstverträge mit der ÖBB-Personenverkehr AG und sechs Privatbahnen sind reibungslos abzuwickeln, die noch ausstehenden Verträge mit den übrigen Privatbahnen müssen zu einem Abschluss gebracht werden. Dabei werden auch die bisher klaglos funktionierenden innerbetrieblichen Abläufe und Vorkehrungen weiterhin bei der Abwicklung der Verkehrsdienstverträge getestet, und die Betriebsleistung der SCHIG mbH im Jahr 2012 wird auf über EUR 650 Mio. ansteigen.

Die Benannte Stelle muss im GJ 2012 beweisen, dass sie die in sie investierten Mittel sinnvoll verwendet, und zeigen, dass sie trotz deutlich reduzierter Investitionstätigkeit im europaweiten Bahnbaufit für den Markt ist. Es werden im GJ 2012 Umsatzerlöse iHv rd. EUR 1,1 Mio. (nur Bereich Benannte Stelle) angestrebt. Mit diesen Erlösen und einem sparsamen Verbrauch von notwendigen Aufwendungen sollen keine Finanzmittel des Bundes für die Arbeitsfähigkeit der Abteilung benötigt werden. Zur Verbesserung der Transparenz der Geschäftsentwicklung der Benannten Stelle werden zwei weitere Kostenstellen, eine für den Seilbahnbereich und eine für den Bereich Forschung & Entwicklung, eingerichtet.

Im Eisenbahngesetz 1957 wurden mit der letzten Novelle – veröffentlicht im BGBl. I Nr. 25/2010 – der SCHIG mbH zwei weitere Aufgaben übertragen: die Erteilung der Fahrerlaubnis, sowie das Führen des Fahrerlaubnisregisters. Beide Aufgaben wurden auch in das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz aufgenommen. Seit 1. November 2011 ist eine erstmalige Erteilung der Fahrerlaubnis in Form einer auf europäischer Ebene harmonisierten Plastikkarte möglich. Es wird bei einer Gesamtzahl von aktuell rd. 5.000 Triebfahrzeugführern zunächst von 600 Erst- und Erneuerungsausstellungen (ca. 200 Erst- sowie 400 Neuausstellungen) ausgegangen. Bisher ist die Nachfrage nach Ausstellungen noch auf geringem Niveau, für 2012 wird ein Zuwachs erwartet.

Schließlich wird die SCHIG mbH auch weiterhin ihre bisher durchgeführten Tätigkeiten sorgfältig und auf hohem Niveau erledigen, Expertise aufbauen und die Position als Know-how-Spezialist des BMVIT halten.

### Risikobericht

Die SCHIG mbH wird nicht nur mit den allgemeinen Geschäftsrisiken, wie beispielsweise den Auswirkungen der Wirtschaftskrise, konfrontiert, sondern auch in steigendem Ausmaß mit den Chancen und Risiken der Liberalisierung des europäischen Schienenverkehrs und den damit verbundenen zusätzlichen Aufgabengebieten. Parallel dazu wirken auch die Folgen der im Jahr 2008 einsetzenden Finanzkrise auf die Geschäftstätigkeit der SCHIG mbH ein. Alle identifizierten Risiken werden anhand der fortgeschriebenen Bewertungen oder aufgrund von Erfahrungswerten laufend einer qualitativen und quantitativen Beurteilung unterzogen, vor allem hinsichtlich möglicher Schadensausmaße und Eintrittswahrscheinlichkeiten.

Eine laufende, systematische und nachvollziehbare Auseinandersetzung mit Risiken ist essenziell. Ziel des Risikomanagements ist der kontrollierte und bewusste Umgang mit Risiken. Risikomanagement stellt ein zentrales Instrumentarium dar, um das Management bei der Erreichung der Unternehmensziele zu unterstützen, weshalb es auch laufend überprüft und verbessert wird.

<sup>2</sup> Vgl. dazu die Presseinformationen auf <http://www.wifo.ac.at/www/jsp/index.jsp?&fid=12>

<sup>3</sup> Vgl. dazu die Economic Forecasts auf <http://www.ihs.ac.at/vienna/IHS-Departments-2/Economics-and-Finance-2/Applied-Research-3/Economic-Forecast-2.htm>

### 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 und Wertpapiere des Umlaufvermögens) lässt sich aus der Bilanz ablesen. Detaillierte Informationen finden sich in den entsprechenden Angaben im Anhang zum Jahresabschluss.

#### *Derivative Finanzinstrumente*

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

Am 25. Jänner 2005 hat die SCHIG mbH zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos für eine Finanzierung der Rail Test & Research GmbH über ein Volumen von EUR 20 Mio. einen Zinsswap-Vertrag als Fixzinssahler mit der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur abgeschlossen (Laufzeit bis Ende 2029). Die Zeitwertermittlung zum 31. Dezember 2011 erfolgte im Rahmen einer finanzmathematischen „Mark to Market“-Bewertung unter Zugrundelegung der Marktverhältnisse zum Bilanzstichtag und ergab einen negativen beizulegenden Zeitwert iHv rd. EUR 4,2 Mio.

Dadurch war es erforderlich, die zum 31. Dezember 2010 erstmals gebildete Drohverlustrückstellung auf diesen Wert zu erhöhen (Anwendung der AFRAC-Stellungnahme „Die unternehmensrechtliche Bilanzierung von Derivaten und Sicherungsinstrumenten“). Durch den Wechsel von einem variablen zu einem Fixzinssatz wurde das Ziel verfolgt, den zugrunde liegenden langfristigen Kredit abzusichern bzw. zukünftige Zinszahlungen genauer kalkulierbar zu machen. Damit wird auch der zukünftige Liquiditätsbedarf genauer plan- und berechenbar. Gemäß Expertenmeinung sollten sich die Ergebnisse von Zinsswaps über die gesamte Kreditlaufzeit grundsätzlich neutralisieren.

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

#### *Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente*

Die SCHIG mbH wird den im GJ 2011 begonnenen Weg, ein risikoorientiertes Kontrollumfeld zu schaffen, auch im GJ 2012 fortsetzen. Oberste Priorität nimmt bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens ein. 2011 wurden erstmals im Rahmen des neu implementierten Risikomanagements die finanzwirtschaftlichen Risiken identifiziert und bewertet sowie über ergriffene 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. Nachstehend werden die wichtigsten Finanzierungsrisiken näher erörtert.

#### *Liquiditätsrisiko*

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

#### *Zinsrisiko*

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

#### *Währungsrisiko*

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

#### *Kontrahentenrisiko*

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial durch Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Finanzpartner (vorwiegend Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, Fonds, barwertig positive Swapgeschäfte). Die SCHIG mbH unterhält Geschäftsbeziehungen ausschließlich zu Finanzpartnern, die in den relevanten Bereichen über ein ausreichendes Rating (mindestens Investment Grade) verfügen und für die eine objektive Risikoeinstufung des Kapitalmarkts vorliegt.

### Internes Kontrollsystem

#### Allgemeine Informationen

Die Geschäftsführung ist sich ihrer Verantwortung für die Einrichtung und Ausgestaltung eines angemessenen internen Kontrollsystems (IKS) bewusst.

Die SCHIG mbH definiert das IKS als Gesamtheit aller prozessbezogenen Überwachungsmaßnahmen inklusive der jeweiligen organisatorischen Richtlinien des gesamten operativen Managements sowie die festgelegten Kontrollmechanismen und die Überwachungsaufgaben der unmittelbaren Prozessverantwortlichen.

Demzufolge ist das IKS ein wesentlicher Bestandteil eines unternehmensweiten Risikomanagementsystems und trägt zur Unterstützung der Erreichung der unternehmerischen Ziele bei. Das IKS umfasst dabei die Komponenten Kontrollumfeld, Risikobeurteilung, Kontrollaktivitäten, Information und Kommunikation und Überwachung, um

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

Dieses System basiert somit auf den Maßstäben des international bewährten Rahmenkonzepts für interne Kontrollsysteme (COSO – Internal Control and Enterprise Risk Managing Frameworks des Committee of Sponsoring 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 die Zertifizierung nach ISO 9001:2008 erhalten hat.

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

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

Das IKS für den Rechnungslegungsprozess ist Bestandteil des regelmäßigen Prüfprogramms des Wirtschaftsprüfers im Rahmen der Jahresabschlussprüfung. Die Ergebnisse der durchgeführten Prüfungen werden dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats 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. Der im GJ 2011 neu eingerichtete Bereich Finanzen & Controlling ist für das externe Berichtswesen im Zusammenhang mit dem Jahresabschluss zuständig und untersteht direkt der Geschäftsführung.

Grundlage der Prozesse in der Rechnungslegung bildet ein UGB-Rechnungslegungs-Handbuch, das vom Bereich Finanzen & Controlling herausgegeben und regelmäßig aktualisiert wird. Darin werden die wesentlichen auf UGB basierenden Bilanzierungserfordernisse vorgegeben. Richtlinien und Vorschriften hinsichtlich Finanzberichterstattung werden regelmäßig aktualisiert und an alle betroffenen Mitarbeiter kommuniziert.

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

Die Verbuchung der Geschäftsfälle erfolgte im GJ 2011 grundsätzlich auf EDV-Anlagen mittels der Software RZL und wurde im Berichtsjahr extern von der Kanzlei Fussenegger & Pucher Steuerberatung und Wirtschaftstreuhand OG durchgeführt. Die Bilanzierung wurde im GJ 2011 von der Kanzlei Pucher & Schachner Wirtschaftsprüfung und Steuerberatung GmbH & Co KG durchgeführt. Die Jahresabschlüsse wurden im Berichtsjahr von der BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft geprüft.

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

### **Bericht über die Forschung und Entwicklung**

Als Beratungs- und Dienstleistungsunternehmen im Eigentum der Republik Österreich besteht eine der Aufgaben der SCHIG mbH in der Unterstützung einer nachhaltigen Entwicklung des österreichischen und europäischen Eisenbahnwesens. Dementsprechend ist die SCHIG mbH mit der Besorgung aller Geschäfte und Tätigkeiten beauftragt, die der diskriminierungsfreien Entwicklung und Verbesserung des Eisenbahnwesens und neuer Eisenbahntechnologien auf dem Schienennetz dienen, sowie auch mit der Mitwirkung bei der Koordinierung aller Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen für den Schienenbereich. In Erfüllung dieser Aufgabe wurde im Jahr 2009 das Projekt EcoTram ins Leben gerufen.

Inhalt des Projekts „EcoTram – Energieoptimierung der thermischen Fahrzeugsysteme bei Schienenfahrzeugen“ ist die Optimierung des Energieeinsatzes der Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlage („HVAC“) von Schienenfahrzeugen bei gleichzeitiger Erhaltung der thermischen Behaglichkeit. Dabei werden auch längerfristig wertvolle Methoden der Energieoptimierung (Standardmessabläufe, Simulationssoftware) entwickelt. Das Forschungsprojekt lief im September 2011 gem. Projektplanung ohne nennenswerte Abweichungen aus.

Ein entsprechender Projektabschlussbericht wurde im Dezember 2011 an die Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) übermittelt.

Seit Oktober 2011 läuft das Folgeprojekt EcoTram II mit einem Gesamtvolumen von rd. EUR 1,4 Mio., wobei eine Förderzusage der FFG über mehr als TEUR 600 vorliegt. Während der Projektlaufzeit von gut zwei Jahren werden die Ergebnisse aus EcoTram in Form eines nichtkommerziellen Prototyps umgesetzt.

Realisiert werden dabei nur Maßnahmen, die sowohl technisch als auch wirtschaftlich sinnvoll erscheinen.

Nach abschließenden Messdurchgängen können die Energieeinsparungen endgültig beziffert werden. Projektergebnisse sind erhebliche Energieeinsparungen im Betrieb (geschätzte 30.000 t bis 60.000 t CO<sub>2</sub>) und längerfristige Methoden der Energieoptimierung.

Im April 2011 wurde die SCHIG mbH von der Provinz Bologna als Partner einer Projekteinreichung im INTERREG IV // ETZ Programm „South East Europe (SEE)“ angefragt, um gemeinsam mit insgesamt 26 Projektpartnern aus neun Staaten ein Arbeitsprogramm für ein Projekt mit dem Titel „RAIL4SEE“ vorzubereiten und im South East Europe Programme, einem von der EU unterstützten Kooperationsprogramm der SEE-Staaten, einzureichen.

In der ersten Runde des Vergabeverfahrens erhielt der Projektvorschlag RAIL4SEE von den Evaluatoren des South East Europe Programme hervorragende Bewertungen und erzielte unter 300 Einreichungen den ersten Platz. Das Konsortium unter dem Lead Partner Provinz Bologna wurde zur Abgabe eines Proposals aufgefordert, welches im November 2011 eingereicht wurde.

RAIL4SEE steht für „Rail Hub Cities for South East Europe“. Vor dem Hintergrund steigender Nachfrage im (grenzüberschreitenden) Personenverkehr und evidenter Umweltziele (Notwendigkeit der Verlagerung von der Straße zur Schiene) sollen im Rahmen des Projekts Möglichkeiten sondiert und Maßnahmen entwickelt werden, die zu einer stärkeren Nutzung des Verkehrsträgers Schiene bzw. des öffentlichen Verkehrs insgesamt im Untersuchungsraum führen. Die Projektlaufzeit wird rund 30 Monate betragen, als Förderquote sind 85 % vorgesehen. Die Entscheidung der befassten Stellen, ob und in welcher Höhe das Projekt zur Durchführung beschlossen wird, wird für das Frühjahr 2012 erwartet. Geplant ist der Projektstart im Frühsommer 2012.

# Anmerkungen zum Lagebericht

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

Wien, am 21. März 2012

Der Geschäftsführer:



DI Dr. Ulrich Puz

# Bestätigungs- vermerk

## Bericht zum Jahresabschluss

Wir haben den beigefügten Jahresabschluss der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Wien, für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2011 bis zum 31. Dezember 2011 unter Einbeziehung der Buchführung geprüft. Dieser Jahresabschluss umfasst die Bilanz zum 31. Dezember 2011, die Gewinn- und Verlustrechnung für das am 31. Dezember 2011 endende Geschäftsjahr sowie den Anhang.

## Verantwortung des gesetzlichen Vertreters für den Jahresabschluss und die Buchführung

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

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

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

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

### Prüfungsurteil

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

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss nach unserer Beurteilung den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2011 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2011 bis zum 31. Dezember 2011 in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung.

### Aussagen zum Lagebericht

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

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

Wien, am 21. März 2012



**ppa Mag. Gerhard Posautz**  
Wirtschaftsprüfer



**BDO Austria GmbH**  
Wirtschaftsprüfungs- und  
Steuerberatungsgesellschaft



**Mag. Peter Bartos**  
Wirtschaftsprüfer

# Berechnung der Kennzahlen

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

# Glossar

<b>Abs</b>	Absatz
<b>AG</b>	Aktiengesellschaft
<b>ATF</b>	Anschlussbahn- und Terminalförderung
<b>BBG</b>	Bundesbahngesetz 1992
<b>BBG</b>	Bundesbeschaffungsgesetz
<b>Bf.</b>	Bahnhof
<b>BGBI</b>	Bundesgesetzblatt
<b>BGRV</b>	Basiskosten, Gleitung, Risikokosten, Vorausvalorisierung
<b>BM</b>	Bundesminister(in)
<b>BMF</b>	Bundesministerium für Finanzen
<b>BMVIT</b>	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
<b>BMWFJ</b>	Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend
<b>Bruttoto</b>	Bruttotonne
<b>BVergG</b>	Bundesvergabegesetz
<b>CCG</b>	Cargo Center Graz Betriebsgesellschaft mbH & Co KG
<b>EBA</b>	Eisenbahnbundesamt
<b>EBC</b>	Eisenbahn-Cert
<b>EBIT</b>	Earnings before interest and taxes
<b>EDV</b>	Elektronische Datenverarbeitung
<b>EGT</b>	Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
<b>EisbAV</b>	Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung
<b>EisbBBV</b>	Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung
<b>EisbG</b>	Eisenbahngesetz 1957
<b>EN</b>	Europäische Norm
<b>ERA</b>	European Railway Agency (Europäische Eisenbahnagentur)
<b>ERP</b>	European Recovery Program
<b>ESTW</b>	Elektronisches Stellwerk
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>EVU</b>	Eisenbahnverkehrsunternehmen
<b>FFG</b>	Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft
<b>GIP</b>	Graphenintegrationsplattform
<b>GJ</b>	Geschäftsjahr
<b>GmbH, GesmbH</b>	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
<b>GV</b>	Gewinn- und Verlustrechnung
<b>GWL</b>	Gemeinwirtschaftliche Leistungen
<b>GWP</b>	Güterterminal Werndorf Projekt GmbH
<b>GZU</b>	Güterzugumfahrung
<b>HL-AG</b>	Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG
<b>HVAC</b>	Heating, Ventilating and Air Conditioning
<b>IBE</b>	Infrastrukturbenützungsentgelt

<b>idF</b>	in der Fassung
<b>IEC</b>	International Electrotechnical Commission
<b>IHS</b>	Institut für Höhere Studien
<b>iHv</b>	in der Höhe von
<b>IKS</b>	Internes Kontrollsystem
<b>ISO</b>	International Organization for Standardization
<b>ISR</b>	Intermodale Schnittstelle Radverkehr
<b>ITS</b>	Intelligent Traffic System
<b>iVm</b>	in Verbindung mit
<b>IVS</b>	Intelligente Verkehrssysteme
<b>KfIG</b>	Kraftfahrlineigesetz
<b>KG</b>	Kommanditgesellschaft
<b>KLI.EN</b>	Klima- und Energiefonds
<b>LA</b>	Langsamfahrstelle
<b>LCC</b>	Life Cycle Costs
<b>lfm</b>	Laufmeter
<b>MA</b>	Mitarbeiter(in)
<b>MAS</b>	Master of Advanced Studies
<b>MDZ</b>	Mechanisierter Durcharbeitszug
<b>Mio.</b>	Million(en)
<b>MIP</b>	Mittelfristiges Investitionsprogramm
<b>Nr.</b>	Nummer
<b>NVR</b>	National Vehicle Register
<b>OeNB</b>	Österreichische Nationalbank
<b>OG</b>	Offene Gesellschaft
<b>ÖBB</b>	Österreichische Bundesbahnen
<b>ÖBB-PV AG</b>	ÖBB-Personenverkehr AG
<b>ÖPNRV-G</b>	Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz
<b>ÖSPV</b>	Öffentlicher Schienenpersonenverkehr
<b>PPP</b>	Public Private Partnership
<b>PSO</b>	Public Service Obligations
<b>QM</b>	Qualitätsmanagement
<b>RCA</b>	Rail Cargo Austria
<b>rd.</b>	rund
<b>RL</b>	Richtlinie
<b>RoLa</b>	Rollende Landstraße
<b>RRP</b>	RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH
<b>RTA</b>	Rail Tec Arsenal GmbH
<b>RTR</b>	Rail Test & Research GmbH
<b>SCHIG mbH</b>	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

<b>SEE</b>	South East Europe (Südosteuropa)
<b>SFE</b>	Signal- und Fernmeldetechnik
<b>SPV</b>	Schienenpersonenverkehr
<b>SV</b>	Seilbahn-Sachverständige
<b>TEN</b>	Transeuropäisches Netzwerk
<b>TEUR</b>	Tausend Euro
<b>TSI</b>	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
<b>TU</b>	Technische Universität
<b>UGB</b>	Unternehmensgesetzbuch
<b>ULF</b>	Ultra Low Floor
<b>UnkOp</b>	Unkonventionelle Optimierungsansätze
<b>URG</b>	Unternehmensreorganisationsgesetz
<b>VAO</b>	Verkehrsauskunft Österreich
<b>VDV</b>	Verkehrsdienstvertrag für den gemeinwirtschaftlichen Schienenverkehr
<b>VIBER</b>	Verursachungsgerechte Infrastrukturbenutzungsentgeltrechnung
<b>Vj</b>	Vorjahr
<b>Vmax</b>	Höchstgeschwindigkeit
<b>VO EG</b>	Verordnung (EG)
<b>VOR</b>	Verkehrsverbund Ost-Region
<b>VzG</b>	Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten
<b>WIFO</b>	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
<b>WLB</b>	Wiener Lokalbahnen
<b>Z</b>	Ziffer

# Notizen

**Herausgeber:**

SCHIG mbH  
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH  
Lassallestrasse 9b  
1020 Wien

**Redaktioneller Inhalt:**

SCHIG mbH

**Konzept & Design:**

Halle34 Og für zeitgenössische Kommunikation  
[www.halle34.com](http://www.halle34.com)

**Druck:**

COPYright Schürz Digitaldruck GmbH

**Papier:**

Claro Bulk, Antalis

**Fotos:**

SCHIG mbH, BMVIT



---

SCHIG mbH  
2011:

Wachsen  
mit  
Verantwortung

---

Geschäftsbericht  
2011

[www.schig.com](http://www.schig.com)

Schienen-  
infrastruktur  
Dienstleistungs-  
gesellschaft  
mbH

# SCHLIG-Geschäftsbericht 2011

## Wachsen mit Verantwortung

—

K

K

K

K