
SCHIG mbH
2012:

Schwarz auf Weiß

Geschäftsbericht
2012

www.schig.com

Schienen-
infrastruktur
Dienstleistungs-
gesellschaft
mbH

K1 – K6

SCHIG

Schwarz
auf
Weiß

K1 – K6

K1 – K6

K1

Kapitel 1:
Im Klartext:
Komplexe Fragen erfordern
klare Antworten.

1.1 Bundesministerin Doris Bures und Geschäftsführer DI Dr. Puz im Gespräch	006
1.2 SCHIG mbH in Zahlen Organigramm	008 009
1.3 Bericht des Aufsichtsrates	014
1.4 Mitglieder des Aufsichtsrates	018
1.5 Der Geschäftsführer	020
1.6 Schwerpunkte	022

K2

Kapitel 2:
Zukunftsreiche Strategien
präsentiert man am besten
Schwarz auf Weiß.

2.1 Güterverkehr	026
2.2 Personenverkehr	042
2.3 Risikomanagement	046

K3

Kapitel 3:
Kluges Investment:
Heute den Herausforderungen
von morgen begegnen.

3.1 Fördermanagement / KLI.EN	050
-------------------------------	-----

K4

Kapitel 4:
Faktencheck:
Geprüft und für gut befunden.

4.1 Neuer Prüfplan	058
4.2 Erweiterung Akkreditierung	062
4.3 Zusammenlegung Benannte Stelle & Infrastrukturkontrolle	064

K5

Kapitel 5:
Ein guter Beleg für reibungslose Abläufe:
Konkret definierte Aufgaben.

5.1 Die Register	068
------------------	-----

K6

Kapitel 6:
SCHIG mbH Jahresabschluss 2012

6.1 Jahresabschluss 2012	072
6.2 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	076
6.3 Erläuterungen zur Bilanz	080
6.4 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	088
6.5 Sonstige Angaben	094
6.6 Lagebericht	096
6.7 Anmerkungen zum Lagebericht	118
6.8 Bestätigungsvermerk	120
6.9 Berechnung der Kennzahlen	124
6.10 Glossar	126
Impressum	132

1.1
Bundesministerin Doris Bures
und Geschäftsführer DI Dr. Puz
im Gespräch

1.3
Bericht des Aufsichtsrates

1.4
Mitglieder
des Aufsichtsrates

1.5
Der Geschäftsführer

1.6
Schwerpunkte

1.2
Die SCHIG mbH in Zahlen
Organigramm

Klartext:
Komplexe Fragen
erfordern klare
Antworten.

K1

Bundesministerin Doris Bures und Geschäftsführer DI Dr. Puz im Gespräch

006



Doris Bures

Bundesministerin für Verkehr,
Innovation und Technologie



Ulrich Puz

Geschäftsführer der
SCHIG mbH

1.1 Bundesministerin Doris Bures
und Geschäftsführer DI Dr. Puz
im Gespräch

Die Agenden Ihres Ressorts umfassen einen sehr weiten Themenkreis: von der Forschungspolitik, Energie- und Umwelttechnologie, Raumfahrt-technologie bis hin zum großen Feld der Verkehrspolitik. Welche Bedeutung hat hier die SCHIG für Sie?

Bures: Die langjährigen Ziele für die Weiterentwicklung des österreichischen Verkehrssystems sind im Gesamtverkehrsplan für Österreich, den ich im Dezember des Vorjahres präsentiert habe, klar dargelegt: Leistbarkeit, Sicherheit, Umweltverträglichkeit und Effizienz sind die Parameter, die dabei zugrunde gelegt werden müssen. Bei den Maßnahmen, die in der Schienenverkehrspolitik zu setzen sind, kommt der SCHIG eine wesentliche Rolle zu.

Durch ihre Aktivitäten stellen die MitarbeiterInnen der SCHIG sicher, dass der Ausbau und die Erhaltung des österreichischen Schienennetzes auf wirtschaftliche und transparente Weise erfolgt. Die Neukonzeption der Verkehrsdienstverträge durch die SCHIG hat zu einem transparenten Modell geführt, das eine strenge Kontrolle der Mittelverwendung ermöglicht.

Ebenso kontrollieren die MitarbeiterInnen der SCHIG, dass den BahnfahrerInnen die in den Verkehrsdienstverträgen mit den Bahnen vereinbarten Qualitätsstandards – hier meine ich insbesondere Pünktlichkeit und Sauberkeit der Züge – tatsächlich zugutekommen.

Aufgrund meiner bisherigen positiven Erfahrungen mit der SCHIG habe ich sie erst vergangenes Jahr beauftragt, die bestehenden Regelungen für die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Schienengüterverkehr grundlegend zu überarbeiten. Mit noch weiteren Dienstleistungen, wie beispielsweise Registerführung und als Abwicklungsstelle des Klimafonds, steht die SCHIG dem bmvit als professioneller Dienstleister mit einer umfassenden Expertise sowohl zur Beratung als auch zur Umsetzung von Maßnahmen zur Verfügung.

007

Die Aufgaben der SCHIG mbH sind in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen. Welches waren die großen Wachstums-sprünge vergangenes Jahr?

Puz: Seit der Gründung der SCHIG im Jahr 1996 kamen im Lauf der Jahre kontinuierlich zahlreiche weitere Aufgaben dazu. Im vorigen Jahr sind es vor allem zwei neue Themen gewesen, auf die wir uns konzentriert haben: So haben wir im Jahr 2012 die ersten Fahrerlaubnisse für Lokführer ausgefertigt. Weiters haben wir im Auftrag des bmvit zur Sicherstellung eines leistbaren Schienenpersonenverkehrs über 78 Mio. Zugkilometer sowohl bei den ÖBB als auch bei elf Privatbahnen bestellt, für die insgesamt knapp 655 Millionen € aufgewendet wurden. Dabei haben wir nicht nur die vertragskonforme Leistungserbringung und die Einhaltung der vereinbarten Qualitätskriterien, sondern auch die Abwicklung des Zahlungsverkehrs überwacht. Im Wesentlichen haben wir hier positive Erfahrungen gemacht, sowohl die ÖBB als auch die Privatbahnen agieren als vertragstreue Partner. Die Expertise, die wir bei der Ausarbeitung der Verkehrsdienstverträge gesammelt haben, konnten wir dann nutzbringend in die vom bmvit durchgeführte Reorganisation der Förderung des Schienengüterverkehrs einbringen.

Sie haben die Förderung des Schienengüterverkehrs vergangenes Jahr auf vollkommen neue Füße gestellt. Was waren Ihre Beweggründe?

Bures: Um das Ziel eines umweltfreundlichen, effizienten und sicheren Verkehrssystems zu erreichen, ist es notwendig, den Güterverkehr von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger zu verlagern. Aus diesen Gründen hat das bmvit bereits in der Vergangenheit Maßnahmen zur Förderung des Schienengüterverkehrs ergriffen. Eine Änderung der entsprechenden europarechtlichen Rechtsgrundlagen habe ich zum Anlass genommen, eine Überprüfung der Zweckmäßigkeit und Zielgenauigkeit der bestehenden Regelung in Auftrag zu geben. Als Ergebnis der Untersuchungen werden nun Einzelwagenladungsverkehre und kombinierte Verkehre gefördert. Diese Transportarten stehen in unmittelbarem Wettbewerb zum Straßengüterverkehr und sind am ehesten gefährdet, auf die Straße verlagert zu werden. Dadurch werden die budgetären Mittel mit optimaler Wirkung eingesetzt, um eine größtmögliche ökonomische und ökologische Wirkung zu erzielen.

Welche Aufgaben hat die SCHIG bei der Förderung des SGV übernommen?

Puz: Eine der zentralen Aktivitäten der SCHIG in den vergangenen Jahren war die Abrechnung jener Zahlungen, die der Bund zur Förderung des Schienengüterverkehrs geleistet hat. Durch die von uns durchgeführten Kontrollen mussten die Bahnen einen Millionenbetrag in zweistelliger Höhe an den Bund rücküberweisen. Zusätzlich haben wir an der Ausarbeitung des neuen Beihilfenmodells durch das bmvit mitgewirkt, mit dem der bereits derzeit hohe Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Güterverkehrsaufkommen zumindest beibehalten, wenn nicht sogar gesteigert werden soll. Mit der Veröffentlichung der Aufrufe zur Antragstellung, Entgegennahme der Anträge, Aufbereitung der Unterlagen für das bmvit sowie Kontrolle und Abrechnung der erbrachten Gütertransporte bemühen wir uns, den Bahnunternehmen ein effizientes und kundentreue Service anzubieten.

Im Herbst 2011 haben Sie das Zielnetz 2025+ in der Öffentlichkeit präsentiert. Wie läuft die bisherige Umsetzung?

Bures: Mit dem Zielnetz 2025+ haben wir gemeinsam mit den ÖBB erstmals ein langfristiges Strategiekonzept für die Bahninfrastruktur erarbeitet, das alle Erweiterungs- und Modernisierungsinvestitionen bis über das Jahr 2025 hinaus enthält. Eine wichtige Zielsetzung dieses Konzeptes ist es, die öffentlichen Mittel, die in die Schieneninfrastruktur fließen – jährlich sind dies rund 2 Milliarden € –, zielgenau und vor allem systemadäquat einzusetzen.



Neben der laufenden Sanierung und Modernisierung der Bestandsstrecken sind auch die großen Ausbauprojekte enthalten. Mit der Durchführung der Projekte sind wir im geplanten Zeitrahmen: So konnte die Neubaustrecke Wien – St. Pölten termingerecht eröffnet werden und die ÖBB den Regelbetrieb fahrplankonform am 9. 12. 2012 aufnehmen. Auch mit der Eröffnung des Neubauabschnittes Kundl/Radfeld – Baumkirchen, einem Streckenabschnitt der Brenner-Eisenbahnachse, liegen wir genau im Zeitplan. Wie auch vom Rechnungshof bestätigt wurde, macht die Ertüchtigung des Bestandsnetzes ebenfalls die erwarteten Fortschritte. Ich bin daher mit gutem Grund zuversichtlich, dass die vorgesehenen Fristen auch tatsächlich eingehalten werden.



Begleitende Kontrollen sind eine Hauptaufgabe der SCHIG. Welches waren Ihre wichtigsten Projekte im vergangenen Jahr?

Puz: Im Rahmen der Begleitenden Kontrollen prüfen wir, ob Bauvorhaben ordnungsgemäß durchgeführt und dabei Termine, Kosten und Qualität eingehalten werden. Ziel dieser Kontrollen ist es, eine wirtschaftliche Umsetzung von Infrastrukturprojekten und eine sparsame, zielorientierte und transparente Projektentwicklung sicherzustellen. Eine der umfangreichsten Begleitenden Kontrollen bezog sich in den vergangenen Jahren auf die Neubaustrecke Wien – St. Pölten, die zeitgleich mit dem Lainzer Tunnel in Betrieb genommen worden ist. Die Zusammenarbeit mit der ÖBB-Infrastruktur AG hat sich dabei sehr konstruktiv gestaltet, sodass durchwegs gemeinsame Lösungen für die aufgetretenen Probleme gefunden werden konnten. Dadurch konnte nicht nur der geplante Fertigstellungstermin eingehalten, sondern auch die Kosten vorausvalorisiert konstant gehalten werden.

Große Bedeutung nahm in den vergangenen Jahren auch die Begleitende Kontrolle des Bauprojektes Kundl/Radfeld – Baumkirchen, einem Teilabschnitt der geplanten Eisenbahnachse München – Verona, ein. Auch hier konnten wir in konstruktiver Zusammenarbeit mit der BEG und in weiterer Folge mit der ÖBB Infrastruktur AG selbst in schwierigen Projektphasen immer gemeinsame Lösungen finden, sodass auch hier trotz fallweise aufgetretener Schwierigkeiten der geplante Inbetriebnahmetermin eingehalten werden konnte.

Eines der vorrangigen Ziele der österreichischen Verkehrspolitik ist eine Reduktion der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen. Welche Maßnahmen werden hier von Ihnen gesetzt?

Bures: Klimawandel und Energiewende rufen nach neuen Lösungen, gleichzeitig steigt das Mobilitätsbedürfnis unserer Gesellschaft dynamisch an. Verkehrspolitik muss hier den Spagat zwischen Mobilitätssicherung und Nachhaltigkeit schaffen. Ein ganzes Bündel an Maßnahmen zielt darauf ab, das Verkehrssystem effizient, umweltfreundlich und sozial gerecht zu gestalten. Eine zentrale Rolle kommt dabei dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu. Neben dem Ausbau der Schieneninfrastruktur und der Förderung von Schienentransporten stellt auch die Anschlussbahnförderung ein wirksames Instrument dar, das seit dem Jahr 2011 über den Klima- und Energiefonds finanziert wird. Großes Potenzial sehe ich auch in alternativen Antriebsystemen und in Intelligenen Verkehrssystemen, die ein besseres Verkehrsmanagement ermöglichen.

Als Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds ist die SCHIG sowohl in die Konzeption als auch in die Abwicklung der Jahresprogramme des Fonds eingebunden. Welche Projekte hat die SCHIG im Jahr 2012 abgewickelt? Und wie sind die Kunden der SCHIG mit diesem Service zufrieden?

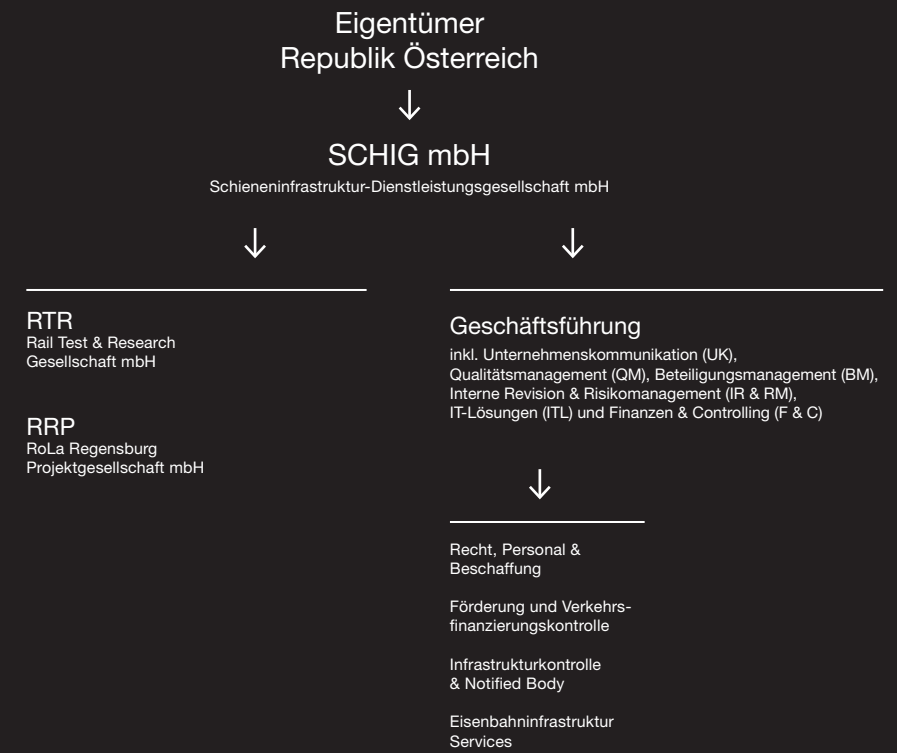
Puz: Im Rahmen der KLI.EN-Projektentwicklungen sind wir für die Themenentwicklung, die Betreuung und teilweise auch für die fachliche Begleitung von Implementierungsprojekten zuständig. Ein wichtiges Förderprogramm, das von uns 2012 betreut worden ist, ist die Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ETCS Level 2. Im Auftrag des KLI.EN haben wir auch die zweite Ausschreibung „Innovationen für grüne und effiziente Mobilität – Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen IVS-Aktionsplans“ durchgeführt, für die 8 Millionen € zur Verfügung standen. Weitere Projekte waren GIP.AT (Graphenintegrationsplattform), VAO (Verkehrsauskunft Österreich) und das Testfeld Telematik, ebenso wie Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum, mit denen Defizite in der regionalen, kleinräumigen Mobilitätsversorgung ausgeglichen werden sollen, und die Anschlussbahnförderung im Rahmen des Programmes „Leuchttürme der Branchen – und Regionallogistik“. Natürlich ist uns bei der Durchführung dieser Aktivitäten die Zufriedenheit unserer Kunden ein wichtiges Anliegen.



Um die Einschätzung der SCHIG durch unsere Kunden, ihre Zufriedenheit und ihre Erwartungen zu erfahren, haben wir Ende vergangenen Jahres eine Kundenbefragung durch ein renommiertes Marktforschungsinstitut in Auftrag gegeben. Das Ergebnis ist ein äußerst erfreuliches: Bei einer Rücklaufquote von 38 %, die eine hohe Verlässlichkeit und Genauigkeit der Ergebnisse ergibt, haben uns 63 % unserer Kunden einen sehr positiven allgemeinen Eindruck und sogar zwei Drittel der Unternehmen eine sehr gute Kundenorientierung attestiert. Mit dem Ergebnis der Befragung sind wir sehr zufrieden, einen Anlass zum Ausruhen sehen wir aber nicht. An einer weiteren Verbesserung unserer Leistungen wird fleißig gearbeitet.

in Euro:

Bilanzsumme:	Anlagevermögen:	Verbindlichkeiten:	EGT:
93,3 Mio.	6,9 Mio.	77,1 Mio.	0,0 Mio.
	Eigenkapital:	<i>davon kurzfristige:</i>	EBIT:
	9,4 Mio.	74,1 Mio.	0,6 Mio.
		<i>davon langfristige:</i>	
		3,0 Mio.	
		Umsatzerlöse:	
		6,5 Mio.	
		MitarbeiterInnen im Durchschnitt 2012:	
		60	



Bericht des Aufsichtsrates

014



DI Herbert Kasser

Generalsekretär und
Sektionschef DI Herbert Kasser
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 2012 die Tätigkeit der Gesellschaft überwacht, über die strategische Weiterentwicklung des Unternehmens diskutiert 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 2012 wurde entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen in jedem Quartal mindestens eine Sitzung des Aufsichtsrates abgehalten. 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.

015

Folgende Aufträge hat die SCHIG mbH im abgelaufenen Geschäftsjahr 2012 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, Neubaustrecke Wien – St. Pölten).

In Vollziehung des gesetzlichen Auftrages hat das Unternehmen auch die regelmäßige Kontrolle der in den Verkehrsdienstverträgen mit der ÖBB-PV AG und elf Privatbahnen vereinbarten Leistungen sowie eine laufende Erhebung und Auswertung der Qualitätsdaten durchgeführt. Aufgrund der Menge und der Komplexität der zur Überwachung notwendigen Daten wurde eine eigene Auswertungssoftware entwickelt, deren Echtbetrieb im Dezember 2012 aufgenommen worden ist.

Da sich das ursprüngliche Konzept für die Benannte Stelle als unrealistisch herausgestellt hat, wurde eine Umstrukturierung im Sinne einer Konzentration des Unternehmens auf das Kerngeschäft (Prüfung, Beratung und Abwicklung für das bmvit) unter Aufrechterhaltung der Funktionalität eines Notified Body durchgeführt. Dabei konnten die Ziele einer Ergebnisneutralität der Bundesabgeltung sowie eine Aufrechterhaltung der Ressourcen der Benannten Stelle sichergestellt werden.

Im zweiten Halbjahr erfolgte dann die Verschmelzung der beiden Abteilungen Infrastrukturkontrolle und Benannte Stelle zu einer Abteilung „Infrastrukturkontrolle & Notified Body“. Auf diese Weise konnte ein Ressourcenpool geschaffen werden, mit dem flexibel auf die wechselnden Anforderungen in den Bereichen Mittelverwendungskontrolle, Begleitende Kontrolle und Bedarfsprüfung reagiert werden kann. Ebenso konnte mit dieser Struktur das breitgefächerte Know-how der Benannten Stelle im Unternehmen gehalten werden und ein verstärkter Zukauf externer Leistungen vermieden werden.

Ebenfalls im Sommer des Berichtsjahres erfolgte ein Relaunch der SCHIG-Homepage, die sich mittlerweile als veraltet und unübersichtlich darstellte. Die neue Website bietet den KundInnen des Unternehmens nun umfassende Informationen in übersichtlicher, verständlicher und benutzerfreundlicher Weise.

Weiters beteiligte sich die Gesellschaft am europäischen Projekt Rail4SEE, mit dem die Frage der möglichen Attraktivierung des Personenverkehrs auf der Schiene im Südosten Europas untersucht wird. Gemeinsam mit den beiden anderen österreichischen Projektpartnern, bmvit und Austria Tech, werden vor allem die Themenkomplexe Fahrgastinformation und Elektronisches Fahrgeldmanagement in das Projekt eingebracht.

Im Rahmen der Geschäftsfelderweiterungen der SCHIG mbH ist einerseits der Umfang der von der SCHIG zu verwaltenden finanziellen Mittel beträchtlich gestiegen, andererseits hat sich der Kundenstock der Firma durch die Einführung des Fahrerlaubnisregisters erheblich erweitert. Die SCHIG mbH hat daher den im Vorjahr begonnenen Aufbau des Risikomanagements fertiggestellt und das System im Unternehmen implementiert.

Da Risiken grundsätzlich laufenden Änderungen unterworfen sind, wird regelmäßig eine interne Anpassung durchgeführt.

Die Prüfungen der im Vorjahr implementierten Internen Revision wurden an den Steuerberater der SCHIG mbH, an die Kanzlei Pucher & Schachner Wirtschaftsprüfung und Steuerberatung GmbH, vergeben.

Die Konzentration auf das Kerngeschäft brachte schließlich auch den Verkauf der Güterterminal Werndorf Projektgesellschaft mbH mit sich. Am 12. 12. 2012 wurde der Kaufvertrag zwischen SCHIG mbH und ÖBB Infrastruktur AG unterzeichnet.

Zusammenfassend ist festzustellen

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 2012 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 2012 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 2012 wurde durch die BDO Auxilia Treuhand GmbH Wirtschaftsprüfung 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 2012 zur Kenntnis und wird den Jahresabschluss und den Bericht der Generalversammlung zur Beschlussfassung vorlegen.

Anschließend möchte ich mich im Namen des gesamten Aufsichtsrates bei dem 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 März 2013



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
(Mitglied des Präsidiums, Generalsekretär und Leiter
der Sektion V – Infrastrukturplanung und
-Finanzierung, Koordination im bmvit)

Mag. Roland Schuster, MBA
seit 1. 9. 2010
(Leiter der Abteilung V/Infra 1
– Infrastrukturfinanzierung – ökonomische
Angelegenheiten der Eisenbahn im bmvit)

Sektionschefin Mag. Ursula Zechner
Stv. Vorsitzende
(Sektionsleitung IV – Verkehr im bmvit)

Patrycja Feichter
(Arbeitnehmervertreterin und
Betriebsratsvorsitzende, seit 1. Februar 2009)

Direktor Mag. Walter Andrie
Wiener Stadtwerke Holding AG

Peter Calließ
(Arbeitnehmervertreter und Betriebsrat)

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

Martina Lew-Schlapschy
(Arbeitnehmervertreterin und Betriebsrätin)

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

Der Geschäftsführer

020



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.

021

Schwerpunkte

Fördermodell GV

Aufgrund der Änderung der gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben hat die SCHIG mbH bereits im Vorjahr gemeinsam mit dem bmvit begonnen, die bestehenden Regelungen betreffend die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienengüterverkehr grundlegend zu überarbeiten. Während bisher Gefahrguttransporte auf der Schiene und Gütertransporte im Kombinierten Verkehr von der öffentlichen Hand unterstützt wurden, werden seit 3. 12. 2012 Beihilfen für Einzelwagenladungsverkehre, für unbegleitete Kombinierte Verkehre und für die Rollende Landstraße gewährt. Die Unterstützung des bmvit im Notifizierungsverfahren bei der Europäischen Kommission, die Vorbereitung und die Durchführung des Aufrufs zur Antragstellung der Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die Vorbereitung zur EDV-gestützten Abwicklung und Abrechnung der neuen Schienengüterverkehrsbeihilfe standen im Berichtsjahr im Mittelpunkt der SCHIG-mbH-Aktivitäten.

Ausstellung Fahrerlaubnis

Bereits im November 2011 ist die SCHIG mbH mit dem neu eingerichteten Fahrerlaubnis-Register online gegangen. Die Bearbeitung der ersten Anträge und die Ausstellung der ersten Fahrerlaubnisse gehörten im Berichtsjahr zu den zentralen Aufgaben der SCHIG mbH.

Verkauf GWP

Die Güterterminal Werndorf Projekt GesmbH wurde im Jahr 2002 als 100%-Tochtergesellschaft der SCHIG mbH (damals noch Schieneninfrastruktur Finanzierungsgesellschaft mbH) zur Abwicklung des PPP-Projektes Güterterminal Werndorf gegründet. Da die Führung einer Projektgesellschaft zur Errichtung und Finanzierung eines Güterterminals nicht mehr in das geänderte Leistungsportfolio der SCHIG mbH (nun Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH) passt, wurde die GWP an die ÖBB-Infrastruktur AG verkauft. Der Vertrag wurde am 12. 12. 2012 unterzeichnet.

Zukunftsreiche
Strategien präsentiert
man am besten
Schwarz auf Weiß.

K2

Güterverkehr

Die neue Beihilfe des Bundes für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich

Der Alpenraum – und daher auch Österreich – ist aufgrund seiner geografischen Lage im Herzen Europas und seiner einzigartigen topografischen Beschaffenheit naturgemäß im besonderen Ausmaß von den großen, durch Europa führenden Verkehrsströmen betroffen. Die daraus resultierenden großen Herausforderungen müssen auf nachhaltige und umweltverträgliche Weise bewältigt werden. In Österreich bedarf es daher langfristiger Lösungen, die dem Anspruch der Bevölkerung, vor den negativen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs wie Schadstoffen, Lärm, Staus, Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit etc. umfassend und nachhaltig geschützt zu sein, Rechnung tragen.

Bei der Organisation eines modernen Verkehrssystems muss daher sowohl den wirtschaftlichen als auch den sozialen und ökologischen Gesichtspunkten Rechnung getragen werden. Die österreichische Verkehrspolitik stellt in den Mittelpunkt ihrer Strategien ein Bündel von Maßnahmen, das neben der Vermeidung von nicht notwendigem Verkehr auch die Verlagerung des Straßengüterschwerverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie die Schiene, den Kombinierten Verkehr oder die Binnenschifffahrt beinhaltet.

Aus den genannten verkehrspolitischen Gründen hat die Republik Österreich bereits in der Vergangenheit Maßnahmen zur Förderung des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs und der Rollenden Landstraße ergriffen und auf Grundlage der VO (EWG) 1191/69 entsprechende Verträge über die Bestellung und Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Kombinierten Verkehr mit den in Österreich tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossen. Darüber hinaus hat die Republik Österreich auf Basis eines von der Kommission genehmigten Förderprogramms die Errichtung und die Instandhaltung von Terminals des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs und von Anschlussbahnen durch Verlader mit der Zielsetzung gefördert, eine Verlagerung von Güterverkehrsleistungen von der Straße auf die Schiene zu erleichtern. Von Bedeutung für den Kombinierten Verkehr in Österreich ist weiters auch das Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr, das den Einsatz von innovativen Technologien und Systemen zur Angebotsverbesserung des Kombinierten Verkehrs ebenso fördert wie Transportgeräte für den Kombinierten Verkehr. Dieses Programm wurde von der Kommission für den Zeitraum 2009 bis 2014 genehmigt.

Mit Inkrafttreten der VO (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste wurde für den Bereich des Schienengüterverkehrs die VO 1191/69 mit Wirksamkeit vom 3. 12. 2012 außer Kraft gesetzt. Dadurch bestand für die Republik Österreich ab diesem Zeitpunkt keine Möglichkeit mehr, verkehrspolitisch gewünschte, aber betriebswirtschaftlich unrentable Schienenverkehrsleistungen nach dem bisherigen System zu bestellen bzw. abzugelten.

Aufgrund dieser Umstände hat die SCHIG mbH in Zusammenarbeit mit dem bmvit auf Basis der von der Kommission in Ergänzung zur VO (EG) 1370/2007 erlassenen gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen ein Modell für eine zukünftige Beihilfengewährung für Schienengüterverkehrsleistungen erarbeitet. Dieses Konzept basiert auf der Tatsache, dass Schienengüterverkehre in bestimmten Produktionsformen systembedingte zusätzliche Produktionskosten verursachen und daher Gefahr laufen, von der Schiene auf die Straße verlagert zu werden.

Bei diesen Produktionsformen handelt es sich um

- den Einzelwagenladungsverkehr
- den unbegleiteten Kombinierten Verkehr und
- die Rollende Landstraße

Darüber hinaus stehen diese Produktionsformen von Schienengüterverkehrsleistungen hinsichtlich ihrer Beförderungseinheiten, Beförderungsstrukturen und Markteigenschaften im unmittelbaren Wettbewerb zum Straßengüterverkehr und sind auch aus diesem Grund geeignet, auf den Straßenverkehr rückverlagert zu werden, bzw. durch den Straßenverkehr substituiert zu werden (siehe Abbildung 1).

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.

PRODUKTIONSFORM	Systemadäquanz	Herstellungskosten im Vergleich zu LKW	Substituierbarkeit durch LKW
Ganzzug	↑	↓	↓
EWL	↓	↑	↑
UKV	↑	↔	↑
RoLa	↑	↔	↑

Förderung des Bundes

Abbildung 1) geförderte Produktionsformen im Schienengüterverkehr

Zielsetzungen der neuen Beihilfe zu Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen

Zielsetzung des neuen Beihilfenprogrammes zur Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen ist zumindest die Beibehaltung des gegenwärtig bereits hohen Anteils des Schienengüterverkehrs am Gesamttransportaufkommen. An die Gewährung der neuen Beihilfe werden Bedingungen geknüpft, die eine Anreizwirkung zur Sicherstellung und Weiterentwicklung der Qualität der Schienenverkehrsleistungen bewirken. Aus den in der Einleitung genannten Gründen werden mit dem Beihilfenprogramm Schienengüterverkehrsleistungen in den Produktionsformen des Einzelwagenladungsverkehrs (EWV), des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs (UKV) sowie der Rollenden Landstraße (RoLa) gefördert.

Die Beihilfen für die Erbringung dieser Schienengüterverkehrsleistungen sollen einerseits einen Beitrag zur Deckung von zusätzlichen Kosten leisten, die im Schienengüterverkehr, jedoch nicht im Straßenverkehr anfallen. Andererseits sollen damit auch die im Schienengüterverkehr wesentlich geringeren externen Kosten berücksichtigt werden.

Folgende konkrete Ziele sollen dabei erreicht werden:

- Nutzung ökologischer Vorteile durch eine Sicherstellung des Schienenanteils im gesamten Güterverkehr, insbesondere auch die Gewährleistung und Entwicklung eines entsprechenden, marktadäquaten sowie qualitativ hochwertigen Schienenverkehrsangebotes im EWV und im Kombinierten Verkehr;
- Gewährleistung der preislichen Wettbewerbsfähigkeit für den Schienenverkehr generell;
- Nutzung aller Formen des Kombinierten Verkehrs (Rollende Landstraße, unbegleiteter Kombiniertes Verkehr) sowie des Einzelwagenverkehrs;
- Möglichst umweltfreundliche Abwicklung des Güterverkehrs bzw. damit verbunden Reduzierung/Vermeidung von externen Kosten (wie z. B. Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Umwelt, Verringerung der Unfallfolgekosten des Straßenverkehrs, Entlastung überbeanspruchter Straßen);
- Optimaler Einsatz knapper budgetärer Mittel, um die größtmögliche ökonomische und ökologische Wirkung zu erzielen.

Gemeinschaftsrechtliche Grundlagen für die Beihilfe zur Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen im EWV, UKV und RoLa

Die vom bmvit gemeinsam mit der SCHIG mbH erstellten Richtlinien für die neue Beihilfe wurden auf Basis der EK-Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (2008/C 184/07) erarbeitet. Das Ziel einer Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger bzw. die verstärkte Nutzung des Kombinierten Verkehrs ist aber grundsätzlich schon in zahlreichen anderen Dokumenten der EU festgehalten (z. B. Weißbuch Verkehr der EK 2011, Beschluss des Rates im Juni 2006 „Die erneuerte Strategie 2006“ sowie in der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates „Marco Polo II“.)

Die wesentlichen Sachverhalte dieser europäischen Bestimmungen:

Leitlinien der Europäischen Kommission

In den Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (2008/C 184/07) verweist die EK zunächst auf Artikel 93 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (= AEUV; ex Artikel 73 des EG-Vertrages), wonach Beihilfen mit dem Vertrag vereinbar sind, „die den Erfordernissen der Koordination des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen“. Nach Artikel 93 AEUV sind solche „Beihilfen für den Verkehr nur in ganz bestimmten Fällen und nur dann, wenn sie den allgemeinen Interessen der Gemeinschaft nicht abträglich sind, für vereinbar mit dem Vertrag erklärt“. Für das vorliegende österreichische Beihilfeprogramm für den EWV und KV sind folgende Tatbestände der EK-Leitlinien (2008/C 184/07, Ziffer 98) für den Eisenbahnsektor von Interesse:

- a) „Beihilfen für die Nutzung der Infrastruktur zugunsten von Eisenbahnunternehmen, die mit Ausgaben für die von ihnen benutzten Verkehrswege belastet sind, welche Unternehmen anderer Verkehrsarten nicht zu tragen haben;“
- b) „Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten, durch die die Verkehrsverlagerung auf die Schiene gefördert werden soll, da diese gegenüber anderen Verkehrsträgern, z. B. der Straße, weniger externe Kosten verursacht;“

Mitteilungen der Europäischen Kommission

Im Weißbuch Verkehr der EK 2001 „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ [KOM(2001) 370, S. 18] heißt es u. a.: „... Durch die Berücksichtigung der externen Kosten muss auch die Nutzung von Verkehrsmitteln mit geringerer Umweltbelastung gefördert werden ...“ Eine Beihilfe für externe Kosten inkludiert gemäß [KOM(2001) 370, S. 85] Kosten von Unfällen, der Luftverschmutzung, der Lärmbelastung und von Staus. Beihilfen können gewährt werden, um einen Beitrag für den gemeinschaftlichen Nutzen zu leisten, der den Unterschied der externen Kosten zwischen Schiene und Straße ausgleicht.

Die Beihilfe zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs ist demnach ein wichtiges österreichisches Element zur Umsetzung der Leitlinien des EK-Weißbuches.

Die EK-Mitteilung „Für ein mobiles Europa – nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“, Halbzeitbilanz des Weißbuchs Verkehr der EK 2001 [KOM (2006) 314, S.25] fordert weiters, dass „eine europäische Politik für nachhaltige Mobilität auf einem breiteren Instrumentarium aufbauen muss, um im Rahmen des Möglichen Verlagerungen auf umweltfreundlichere Verkehrsträger zu erreichen, vor allem bei Langstrecken, in Ballungsgebieten und in überlasteten Korridoren“.

Im Weißbuch Verkehr der EK 2011 [KOM (2011) 144, S.10] „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ wird in einem von zehn Zielen für ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem festgehalten, dass vor allem ab einer Distanz von 300 km eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger wie die Schiene voranzutreiben ist.

Die gegenständliche Beihilfe dient aus österreichischer Sicht auch der Umsetzung dieser beiden europäischen Zielsetzungen.

Vision „Europa 2020“

In der Mitteilung der Europäischen Kommission [KOM (2010) 2020] „Europa 2020: Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“ werden sieben Leitinitiativen angeführt, um die EU-Kernziele für die Vision Europa 2020 zu verwirklichen. Leitinitiative 4, ein „Ressourcenschonendes Europa“ [KOM (2010) 2020, S.6] zielt darauf ab, „das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abzukoppeln, den Übergang zu einer emissionsarmen Wirtschaft zu unterstützen, die Nutzung erneuerbarer Energieträger und die Energieeffizienz zu fördern sowie unser Verkehrswesen zu modernisieren“.

Aufbau der österreichischen Beihilfe zur Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen für den EWW, UKV und RoLa

Definition von beihilfefähigen Kosten und Beihilfenobergrenzen gemäß EK-Leitlinien

Als beihilfefähige Kosten definiert die Europäische Kommission in ihren Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen [(2008/C 184/07)]:

- „In Bezug auf Beihilfen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten jene Kosten als beihilfefähig, die im Schienenverkehr für die benutzten Verkehrswege zusätzlich anfallen und die die konkurrierenden und weniger umweltverträglichen Verkehrsarten nicht zu tragen haben.“
- „In Bezug auf Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten gilt jener Teil der externen Kosten als beihilfefähig, der vermieden wird, weil die Bahn anstelle anderer Verkehrsträger benutzt wird.“

Gemäß der Mitteilung der Kommission zu den Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen [(2008/C 184/07)] müssen die Beihilfen „unbedingt auf den Ausgleich der Opportunitätskosten beschränkt sein. Darunter sind jene Kosten zu verstehen, die durch die Nutzung der Eisenbahn anstelle eines anderen, weniger umweltverträglichen Verkehrsträgers entstehen“. Beihilfen müssen darüber hinaus notwendig und verhältnismäßig sein, das heißt, ihre Höhe darf folgende Werte nicht überschreiten (Ziffer 107):

- a) „im Fall von Beihilfen für die Nutzung der Infrastruktur 30 % der Gesamtkosten des Schienenverkehrs oder bis 100 % der beihilfefähigen Kosten, je nachdem, welcher Betrag der niedrigere ist“ (zweifache Deckelung)
- b) „im Fall von Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten 30 % der Gesamtkosten des Schienenverkehrs oder bis 50 % der beihilfefähigen Kosten, je nachdem, welcher Betrag der niedrigere ist“ (zweifache Deckelung)

Studie „Berechnung beihilfefähiger Kosten für den Schienenverkehr“

Das bmvit hat auf Basis der EK-Leitlinien die Studie „Berechnung der beihilfefähigen Kosten“ beauftragt, mit der die Gesamthöhe der beihilfefähigen Kosten für den Schienenverkehr, sowohl hinsichtlich der (a) beihilfefähigen externen Kosten, als auch hinsichtlich der (b) beihilfefähigen Infrastrukturnutzungskosten für Österreich errechnet wurde.

Für die Ermittlung der beihilfefähigen Kosten in Österreich wurden für den Schienentransport Kostenkennzahlen des größten Eisenbahnverkehrsunternehmens in Österreich aus dem Jahr 2010 herangezogen und unterstellt, dass die Mitbewerber eine ähnliche Kostenstruktur aufweisen. Bei der Berechnung der möglichen Beihilfe wurden die ermittelten Kostensätze pro Netto-Netto-Tonnenkilometer mit den gesamten in Österreich von allen tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen zurückgelegten Netto-Netto-Tonnenkilometern verknüpft.

Die genannte Studie kommt dabei im Wesentlichen zu folgenden Ergebnissen:

- a) *Beihilfe für die Verringerung der externen Kosten:*
Bei der Betrachtung der drei Marktsegmente (UKV, RoLa, EWW) entspricht die maximal mögliche Beihilfe 50 % der beihilfefähigen Kosten, die im Jahr 2010 durch den Verkehr in Österreich verursacht wurden, weil insgesamt 30 % der gesamten Produktionskosten deutlich unterschritten werden.

Folgende Beträge sind daher zu beachten:

50 % DER EXTERNEN KOSTENVORTEILE SCHIENE

UKV
48 in Mio. EUR

RoLa
13 in Mio. EUR

EWW
75 in Mio. EUR

BEIHILFE-OBERGRENZE

UKV
48 in Mio. EUR

RoLa
13 in Mio. EUR

EWW
75 in Mio. EUR

b) *Beihilfe für die Nutzung der Infrastruktur:*
Gemäß den Ergebnissen dieser Studie liegt der 100%ige Nachteil der Produktionskosten der Schiene gegenüber dem Straßengüterverkehr bei folgenden Werten:

Hier muss allerdings festgehalten werden, dass 30 % der gesamten Produktionskosten, die für die verschiedenen Produktionsarten ermittelt wurden, bei einer Summenbetrachtung bei der Rollen- und Landstraße unter den entsprechenden Wertgrenzen liegen und daher die maximal mögliche Beihilfen(ober)grenze berücksichtigt werden muss:

100 % DES NACHTEILS SCHIENE ZU STRASSE

UKV
82 in Mio. EUR

RoLa
42 in Mio. EUR

EWV
134 in Mio. EUR

30 % DER GESAMTEN PRODUKTIONSKOSTEN

UKV
82 in Mio. EUR

RoLa
29 in Mio. EUR

EWV
134 in Mio. EUR

Im Rahmen einer Detailbetrachtung, die nach Inlandsverkehr, bilateralen und Transitverkehr unterscheidet und zudem sowohl die Förderobergrenzen, die 30 % der gesamten Produktionskosten bzw. 100 % des Nachteils der Produktionskosten der Schiene gegenüber dem Straßengüterverkehr ausmachen, differenziert berücksichtigt, würden sich folgende Beihilfenobergrenzen ergeben:

BEIHILFE-OBERGRENZE

UKV
65 in Mio. EUR

RoLa
29 in Mio. EUR

EWV
94 in Mio. EUR

Studie „Optimierung gemeinwirtschaftlicher Leistungen für den Kombinierten Verkehr 2010 bzw. 2012+“

Um entsprechende Erkenntnisse auf Marktebene zu gewinnen und dadurch die Effektivität der Beihilfen zu optimieren, wurde in der Folge vom bmvit die Studie „Optimierung gemeinwirtschaftlicher Leistungen für den Kombinierten Verkehr 2010 bzw. 2012+“ beauftragt. Sowohl die Ergebnisse dieser Studie als auch die Ergebnisse der oben genannten Studie „Berechnung beihilfefähiger Kosten für den Schienenverkehr“ führen zu folgenden Aussagen:

1. Der nationale UKV benötigt aus verkehrspolitischen Gründen eine wesentlich höhere Förderung, sowohl aus Kostensicht als auch hinsichtlich eines wettbewerbsfähigen Marktpreises;
2. Transitverkehre benötigen gegenüber dem jetzigen System eine reduzierte Förderung, ebenfalls sowohl unter Kosten- als auch Preisbetrachtung;

Eine weitere wesentliche Erkenntnis der Studie „Optimierung gemeinwirtschaftlicher Leistungen für den Kombinierten Verkehr 2010/bzw. 2012+“ war auch, dass schwere Behälter (> 25 t) eine geringere Förderung als leichte benötigen:

Bei einem Transport schwerer Güter hat die Bahn Systemvorteile gegenüber dem LKW. Dies gilt allerdings nur bis zu einer gewissen Preisdifferenz im Vergleich zum Straßen-transport. Wenn die Preisdifferenz von der Straße zur Schiene jedoch zu groß würde, würde es sich dennoch rentieren, Ladungen auf verschiedene Behälter zu verteilen und auf der Straße zu transportieren.

Beihilfengestaltung

Beihilfeempfänger

Die Beihilfe kann von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich, in einem anderen Mitgliedstaat der EU, des EWR oder in der Schweiz beantragt werden, das berechtigt ist, Schienengüterverkehrsleistungen auf der in Österreich bestehenden öffentlichen Eisenbahninfrastruktur zu erbringen.

Beihilfefähige Schienengüterverkehrsleistungen

Einzelwagenverkehr (EWW)

Einzelwagenverkehr ist nur dann beihilfefähig, wenn die Schienenbeförderung eines oder mehrerer beladener Schienenfahrzeuge für die Güterbeförderung gemäß einem zwischen dem Beihilfegeber und dem Beihilfewerber im Beihilfevertrag vereinbarten System des Einzelwagenverkehrs erfolgt.

Dieses System hat aus folgenden Komponenten zu bestehen:

1. definierte Abfertigungsstellen in Österreich, die auf der öffentlichen Schieneninfrastruktur erreichbar sind und in denen die Ladung von einzelnen Schienenfahrzeugen zur Beförderung angenommen und/oder von der Beförderung abgeliefert wird;
2. definierte Knotenpunkte auf der öffentlichen Schieneninfrastruktur in Österreich, in denen beladene Schienenfahrzeuge von einem Zug auf einen anderen Zug übergehen;
3. definierte Grenzübergangspunkte auf der öffentlichen Schieneninfrastruktur in Österreich, über die die Beförderung von beladenen Schienenfahrzeugen für die Güterbeförderung in das Ausland bzw. vom Ausland durchgeführt wird;
4. definierte Zugfahrten auf öffentlicher Schieneninfrastruktur in Österreich, mit denen die Beförderung von beladenen Schienenfahrzeugen für die Güterbeförderung, zwischen den in den Ziffern 1, 2 und 3 genannten Abfertigungsstellen, Knotenpunkten und Grenzübergangspunkten durchgeführt wird;
5. gegebenenfalls weitere definierte Knotenpunkte in Österreich, die auf der öffentlichen Schieneninfrastruktur erreichbar sind und in denen beladene Schienenfahrzeuge zur Beförderung nach oder von den in Ziffer 1 genannten Abfertigungsstellen von Kooperationspartnern übernommen oder an Kooperationspartner übergeben werden (Kooperationspunkte).

Unbegleiteter Kombierter Verkehr (UKV)

Unbegleiteter Kombierter Verkehr ist nur dann beihilfefähig, wenn die Schienenbeförderung von umschlagbaren Transportbehältern in einem zwischen dem Beihilfegeber und dem Beihilfewerber im Beihilfevertrag vereinbarten System des UKV erfolgt, das aus folgenden Komponenten zu bestehen hat:

1. definierte Terminals in Österreich, die über öffentliche Schieneninfrastruktur erreichbar sind und in denen ein umschlagbarer Transportbehälter von einem Wasser- oder Straßenfahrzeug auf ein Schienenfahrzeug, von einem Schienenfahrzeug auf ein Wasser- oder Straßenfahrzeug oder von einem Schienenfahrzeug auf ein anderes Schienenfahrzeug geladen wird;
2. definierte Grenzübergangspunkte auf öffentlicher Schieneninfrastruktur in Österreich, über die umschlagbare Transportbehälter, die in den in Ziffer 1 genannten Terminals auf Schienenfahrzeuge ver- bzw. entladen werden, vom Inland in das Ausland bzw. vom Ausland in das Inland befördert werden;
3. definierte Zugfahrten auf öffentlicher Schieneninfrastruktur, mit denen die Beförderung von umschlagbaren Behältern zwischen den Terminals oder Grenzübergangspunkten durchgeführt wird;

Rollende Landstraße (RoLa)

Schienenverkehrsleistungen der Rollenden Landstraße sind nur dann beihilfefähig, wenn die Schienenbeförderung von Lastkraftwagen in einem zwischen dem Beihilfegeber und dem Beihilfewerber im Beihilfevertrag vereinbarten System der RoLa erfolgt, das folgende Komponenten aufweisen muss:

1. definierte Terminals in Österreich (und im Ausland), die über öffentliche Schieneninfrastruktur erreichbar sind und in denen Straßenfahrzeuge des Güterverkehrs mit eigener Kraft zum Zwecke des Schienentransports auf Schienenfahrzeuge auffahren oder von Schienenfahrzeugen abfahren;
2. definierte Grenzübergangspunkte auf öffentlicher Schieneninfrastruktur in Österreich, über die Straßenfahrzeuge des Güterverkehrs, die in den Terminals auf Schienenfahrzeuge verladen bzw. von Schienenfahrzeugen entladen werden, vom Inland in das Ausland bzw. vom Ausland in das Inland befördert werden;
3. definierte Zugfahrten auf öffentlicher Schieneninfrastruktur, mit denen die Beförderung von Straßenfahrzeugen des Güterverkehrs, die in den Terminals auf Schienenfahrzeuge verladen bzw. von Schienenfahrzeugen entladen werden, zwischen Terminals und/oder Grenzübergangspunkten durchgeführt wird.

Bemessung der Beihilfe

Die Beihilfenhöchstsätze variieren nach den zur Verfügung stehenden Budgetmitteln bzw. je nach Entwicklung der beförderten Verkehrsleistung.

- a) Für den Einzelwagenverkehr: Im EWV wird die Beihilfe pro Nettotonnenkilometer, differenziert nach nationalem Verkehr und Ein-/Ausfuhr-Verkehr berechnet und erforderlichenfalls nach Entfernungsklassen gestaffelt.
- b) Für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr: Im UKV wird die Beihilfe je transportierter ITE berechnet, wobei hier die Höhe der Beihilfe je nach Größe und Gewicht der ITE, nach zurückgelegter Entfernung auf der Schiene in Österreich sowie nach den auf der jeweiligen Strecke erforderlichen Produktionsbedingungen (Bergstrecken) variiert.
- c) Für die Rollende Landstraße: Bei der RoLa wird die Beihilfe je transportiertem LKW berechnet, wobei die Höhe der Beihilfe je nach in Österreich genutzter Verkehrsachse und erforderlichenfalls gestaffelt nach Tag- bzw. Nachtverkehr variiert.
- d) In die Beihilfengestaltung fließt auch eine Qualitätskomponente ein, um eine hohe Qualität der Schienengüterverkehrsleistungen sicherzustellen. Wenn ein bestimmtes Maß an Pünktlichkeit nicht erreicht wird, ist vom Beihilfewerber eine Ausgleichszahlung an die Abwicklungsstelle zu leisten.

Berücksichtigung sonstiger Erfordernisse gemäß EK-Leitlinien bzw. EU-Recht

Grundsatz der Nichtdiskriminierung und Sicherstellung des fairen Wettbewerbs

Das vom bmvit gemeinsam mit der SCHIG mbH entwickelte Beihilfemodell kann von allen in Österreich zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (Definition § 1 EisbG) gemäß § 57 des Eisenbahngesetz (EisbG 1957 BGBl. Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 25/2010) in Anspruch genommen werden.

Für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen gelten die gleichen Beihilfensätze, deren Höhe je nach der voraussichtlich zu transportierenden Menge und dem verfügbaren Budget erforderlichenfalls reduziert werden kann.

Da gegenüber der Straße die Produktionskosten im Schienenverkehr wesentlich höher sind (vgl. Studie „Berechnung beihilfefähiger Kosten für den Schienenverkehr“), wird durch die Beihilfe zu den Schieneninfrastrukturnutzungskosten der faire Wettbewerb nicht beeinträchtigt.

Transparente und zeitlich begrenzte Regelung

Das neu erarbeitete Beihilfeprogramm wird in geeigneter Weise veröffentlicht, jedenfalls auf der bmvit-Homepage und auf der SCHIG-mbH-Homepage.

Die österreichische Beihilferegelung zur Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen im EWV und KV ist auf den Zeitraum vom 3. 12. 2012 bis zum 31. 12. 2017 begrenzt.

Genehmigung der neuen Beihilfe durch die Europäische Kommission

Die vom bmvit gemeinsam mit der SCHIG mbH erstellte, auf oben genannten Grundsätzen basierende Sonderrichtlinie „Beihilfenprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich“ wurde von der Europäischen Kommission mit Beschluss C(2012) 5067 vom 25. 7. 2012 genehmigt.

Die Abwicklung des Beihilfenprogramms durch die SCHIG mbH

Die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle des Beihilfenprogramms

Die Abwicklung des Beihilfevertrags obliegt im Auftrag des bmvit der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH). Als Abwicklungsstelle hat die SCHIG mbH die Kontrolle der tatsächlich erbrachten beihilfefähigen Schienengüterverkehrsleistungen sowie die Abrechnung der dafür nach den Bestimmungen des Beihilfevertrags zu gewährenden Beihilfen durchzuführen.

Aufruf zur Antragstellung auf Beihilfengewährung

Das bmvit als Beihilfegeber und die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle veröffentlichen auf ihren jeweiligen Internetseiten (Homepage) einen Aufruf zur Antragstellung auf Beihilfengewährung. In diesem Aufruf werden alle für die Antragstellung erforderlichen Informationen, Formulare und Fristen verlautbart.

Antragstellung auf Beihilfengewährung

Zur Sicherstellung des rechtzeitigen Abschlusses der Beihilfeverträge können diesbezügliche Anträge innerhalb der im Aufruf genannten Frist bei der SCHIG mbH eingereicht werden. Die allenfalls daraus resultierenden Beihilfeverträge treten mit 3. 12. 2012 in Kraft und laufen zumindest bis 31. 12. 2013.

Für die Jahre 2014 bis 2017 müssen Anträge für den erstmaligen Abschluss eines Beihilfevertrags sowie Anträge auf Änderung bereits abgeschlossener Beihilfeverträge spätestens bis zum 30. September des Vorjahres bei der SCHIG mbH eingereicht werden.

Kernstück der Antragstellung ist die genaue Beschreibung der Systeme für Schienengüterverkehrsleistungen, für die das antragstellende Eisenbahnverkehrsunternehmen Beihilfen in Anspruch nehmen möchte:

- a) in der Produktionsform des Einzelwagenverkehrs,
- b) in der Produktionsform des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs und
- c) in der Produktionsform der Rollenden Landstraße.

In den Beschreibungen der jeweiligen Systeme ist die für die jeweiligen Relationen (inklusive Terminals bzw. Abfertigungsstellen) geplante Anzahl der Zugfahrten je Jahr mit den jeweils geplanten Zugparametern (Länge, Gewicht, Verkehrszeit) anzugeben. Im Falle von Kooperationen ist zusätzlich anzuführen, auf welche Art und Weise die Kooperation durchgeführt wird.

Entscheidung über Beihilfenzuerkennung und Abschluss des Beihilfevertrags

Nach vollständigem Einlangen der Antragsunterlagen bei der SCHIG mbH entscheidet das bmvit, ob und für welche Verkehrsleistungen, gegebenenfalls in welchem maximalen Ausmaß, eine Beihilfe gewährt werden kann. Darüber wird der Beihilfewerber von der Abwicklungsstelle schriftlich verständigt.

Das bmvit kann Anträge auf Beihilfegewährung ablehnen, die

- a) die Beförderung auf solchen Schieneninfrastrukturen enthalten, deren Weiterbetrieb nicht mehr vorgesehen ist, und
- b) nicht termingerecht erfolgt sind.

Über die begründete Ablehnung eines Antrags wird der Beihilfewerber von der Abwicklungsstelle schriftlich verständigt.

Die Beihilfenberechnung durch die SCHIG mbH

Die für die Kontrolle der Leistungserbringung und Abrechnung erforderlichen Soll-Daten (Systembeschreibung) und die dazugehörigen Ist-Daten sind der SCHIG mbH in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen. Die Übermittlung dieser für die Kontrolle und Abrechnung relevanten Ist-Betriebsdaten an die SCHIG mbH hat bis spätestens zum 10. des Folgemonats zu erfolgen.

Der Nachweis über die tatsächlich erbrachten beihilfefähigen Schienenverkehrsleistungen ist vom Beihilfennehmer an die SCHIG mbH durch die Bereitstellung bzw. Zugängigmachung der Zugtrassenabrechnungsdaten (IBE-Zugfahrt) zu erbringen. Für den Bereich der von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Schieneninfrastruktur wird im Beihilfevertrag Vorsorge getroffen werden, dass diese Zugtrassenabrechnungsdaten der Abwicklungsstelle in automatisierter Form direkt vom Infrastrukturbetreiber zugänglich gemacht werden (automatisierte Datenschnittstelle).

Operative SGV-Förderabwicklung durch die SCHIG mbH

Grundsätze der Datenbereitstellung und des Datenaustausches

Monitoring der Wirksamkeit der Beihilfe

Die Abwicklungsstelle erstellt für das bmvit laufend Auswertungen über die Entwicklung der abgerechneten Verkehrsleistungen:

- Beihilfenhöhe nach Produktionsform (EWV, UKV, RoLa)
- Transportmenge im EWV: Nettokm, Anzahl Zugfahrten, Anzahl Wagen, Anzahl Bedienstellen, Anzahl Knoten usw.
- Transportmenge im UKV: Anzahl der Behälter/Größe, Anzahl in TEU, Anzahl Zugfahrten, Behältergewicht in Tonnen usw.
- Transportmenge im RoLa-Verkehr: Anzahl LKW, Anzahl Zugfahrten
- Export-/Import-/Transit-/Binnenverkehr (teilweise nach Empfangs- und Versandland)
- geografische Gliederung: Region, Teilnetz, Strecke, Bedienstelle, Terminal, Grenzübergang
- zeitliche Gliederung: Periode und Zeitreihenvergleich der Perioden

Weiterführende Informationen

Weiterführende Information zur Ausgestaltung und Abwicklung des „Beihilfeprogramms für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich“ sind unter folgenden Internetadressen abrufbar:

<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/foerderung/index.html>

<http://www.schig.com/foerderungen-ausschreibungen>

DIE ABWICKLUNG DES SGV-BEIHILFEVERTRAGS

SCHIG mbH

Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH



SOLL-Betriebsdaten vom EVU
(Systembeschreibung)

Periodische Beihilfenabrechnung
der SCHIG mbH an EVU

IST-Betriebsdaten vom EVU
(v. a. Zug-, Wagen- u. ITE-Daten)

Zugtrassenabrechnungsdaten von
der Infra AG

Personenverkehr

Verkehrsdienstverträge

Bereits im Jahr 2011 hat die SCHIG mbH Verträge sowohl mit der ÖBB-PV AG als auch mit mehreren Privatbahnen geschlossen, mit denen diese Bahnen beauftragt wurden, gemeinwirtschaftliche Leistungen im Schienenpersonenverkehr zu erbringen. Gesetzliche Grundlage hierfür ist das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz idgF, demzufolge die SCHIG mbH mit dem Abschluss von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr und deren Abwicklung beauftragt ist (§ 3 Abs 1 Z 9). Der Bund hat die SCHIG mbH mittels Richtlinie angewiesen, entsprechende Verträge mit geeigneten EVUs (Eisenbahnverkehrsunternehmen) abzuschließen. Gemäß Auftrag wurden die Verträge als Direktvergabe gemäß „PSO-Richtlinie“ (VO (EG) 1370/2007) abgeschlossen.

Verkehrsdienstvertrag mit der ÖBB-Personenverkehr AG

Den größten Bestellumfang hat der mit der ÖBB-Personenverkehr AG über die Erbringung des Grundangebots gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 (Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 idgF) abgeschlossene Vertrag, der eine Laufzeit vom 1. 4. 2010 bis 31. 12. 2019 hat.

Bestellt wurden von der SCHIG mbH im Jahr 2012 im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 58 Mio. Zugkilometer österreichweit. Für ergänzende Leistungen im gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) wurden weitere 12 Mio. Zugkilometer bestellt. Für diese Leistungsbestellungen wurden insgesamt EUR 604 Mio. aufgewendet.

Im Jahr 2012 hat die SCHIG mbH die Erbringung dieser vereinbarten Leistungen überwacht. Dabei wurde nicht nur die Erbringung der beauftragten Leistungen, sondern auch die Einhaltung des vertraglich vereinbarten Qualitätsniveaus beobachtet.

Im Laufe des Jahres 2012 (zum Fahrplanwechsel) ging die von der SCHIG mbH beauftragte Datenbank zur laufenden Erfassung der Zugfahrten in Betrieb. Damit ist es möglich, mittels von der ÖBB-Infrastruktur AG zur Verfügung gestellter Betriebsdaten laufend die Abwicklung der beauftragten Zugfahrten zu überwachen. Gemessen werden sowohl Pünktlichkeit als auch Zugausfälle, wodurch eine effiziente, automatisierte Überwachung der wesentlichen Vertragspflicht, der Leistungserbringung, sichergestellt ist.

Als Leistungsstörung sind im Verkehrs-dienstevertrag mit der ÖBB-PV AG verschie-dene Sachverhalte definiert:

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

Für diese Leistungsstörungen ist vorgese-hen, die auf die entsprechende Leistung entfallende Abgeltung nicht auszubezahlen oder anteilig zu kürzen, bzw. ein Pönale zu verrechnen.

Im Verkehrsdienstevertrag mit der ÖBB-PV AG ist ein umfassendes Qualitätsmanage-ment vereinbart, um das Qualitätsniveau zu sichern und stetige Verbesserungen anzu-streben. Die Qualität wird anhand einiger Parameter gemessen, die je nach Bedeutung aus Fahrgastsicht unterschiedlich stark gewichtet sind.

Die Parameter zur Messung der Qualität sind:

- Pünktlichkeit
- Sauberkeit
- Schadensfreiheit
- Fahrgastinformation
- Beschwerdemanagement
- Sicherheit
- Zugpersonal
- Sitzplatzangebot
- Vertrieb

Für jeden dieser Parameter sind Zielwerte vereinbart. Bei deutlich besserer Qualität wird ein Bonus zusätzlich ausbezahlt. Bei deutlich schlechterer Qualität kommt dage-gen ein Malus zur Anrechnung. Gemessen wird die tatsächlich erbrachte Qualität sowohl datengestützt (Pünktlichkeit und Beschwerdemanagement) als auch durch geschultes Prüfpersonal und durch Kundenbefragungen.

Verkehrsdiensteverträge Privatbahnen

Ebenso wie mit der ÖBB-PV AG hat die SCHIG mbH im Auftrag des Bundes mit zahl-reichen Privatbahnen Leistungsverträge als öffentliche Dienstleistungsaufträge über die Erbringung von Leistungen im SPNV (Schie-nenpersonennahverkehr) abgeschlossen. Auch diese wurden als Direktvergabe gemäß VO (EG) 1370/2007 vergeben.

Mehrere Verträge konnten bereits 2011 abgeschlossen werden, einige wurden 2012 rückwirkend abgeschlossen. Die Verträge haben eine Laufzeit vom 1. 1. 2011 bis zum 31. 12. 2020.

Abgeschlossen sind Verkehrsdiensteverträge mit folgenden Unternehmen:

- AG der Wiener Lokalbahnen (WLB)
- Niederösterreichische Verkehrs-organisationsges. mbH (NÖVOG)
- Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. (Raaberbahn)
- Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH (StH)
- Salzburg AG für Energie, Telekommunikation und Verkehr – Salzburger Lokalbahn (SLB)
- Salzburg AG für Energie, Telekommunikation und Verkehr – Pinzgauer Lokalbahn (PLB)
- Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (ZVB)
- Innsbrucker Verkehrsbetriebe & Stubaitalbahnen GmbH (IVB)
- Montafonerbahn AG (MBS)
- Steiermärkische Landesbahnen (StLB)
- Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH (GKB)

Bei den Privatbahnen sind 2012 als Grundan-gebot gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 insgesamt 6 Mio. Zugkilometer bestellt worden. Für die Abgeltung dieser bestellten Leistungen wur-den rund EUR 50 Mio. aufgewendet.

Die Leistungsbeschreibung ist dabei in glei-cher Weise vertraglich geregelt wie bei der ÖBB-PV AG. Abgesehen von der Bordgas-tronomie bzw. Nachtzugservice, die von den Privatbahnen nicht angeboten werden, sind dieselben Leistungsstörungen definiert wie bei der ÖBB-PV AG.

Die meisten Privatbahnen haben in den mit den Verkehrsverbundgesellschaften bzw. den Ländern abgeschlossenen Verträgen Rege-lungen zur Qualität vereinbart. Jene Bahnen, die bislang noch kein Qualitätsmanagement haben, haben sich im Vertrag mit der SCHIG mbH dazu verpflichtet, ein solches aufzubau-en und über den Fortschritt zu berichten.

Risikomanagement

Zum Zwecke des kontrollierten und bewussten Umgangs mit Risiken wurde in der SCHIG mbH im Herbst 2011 mit der Implementierung eines unternehmensweiten integrierten Risikomanagementsystems begonnen, die 2012 abgeschlossen wurde.

Alle identifizierten Risiken werden anhand der fortgeschriebenen Bewertungen oder aufgrund von Erfahrungswerten laufend einer qualitativen und quantitativen Beurteilung unterzogen, vor allem hinsichtlich möglicher Schadensausmaße, Eintrittswahrscheinlichkeiten und zu ergreifender Maßnahmen.

Die Umsetzung der von den Risikoverantwortlichen definierten Maßnahmen und Überprüfung auf deren Wirksamkeit werden vom Risikomanagement begleitet und dokumentiert, womit auch ein Anknüpfungspunkt zum Qualitätsmanagementsystem der SCHIG mbH (Verbesserung der Organisation) gegeben ist.

Das Risikomanagement stellt somit ein zentrales Instrumentarium dar, das Management bei der Erreichung der Unternehmensziele zu unterstützen, weshalb dieses laufend evaluiert und verbessert wird. Die Ergebnisse der Prozesse der Analyse, Koordinierung und Überwachung der Risiken werden dem Aufsichtsrat regelmäßig berichtet.

Der Fokus liegt darauf, alle bestehenden Risiken zu identifizieren und monetär zu bewerten, für die Risiken Strategien zu entwickeln und diese auf ihre Wirksamkeit hin zu überprüfen, neben den Risiken aber auch Chancen zu erkennen und – ganz allgemein – das Risikobewusstsein in der SCHIG mbH zu stärken.

Kluges Investment:
Heute den Heraus-
forderungen von morgen
begegnen.

K3

Fördermanagement / KLI.EN

Förderprogramm ETCS – Level 2

45 Mio. Euro stellt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) den Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Förderprogramm für die Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ETCS Level 2 (European Train Control System) zur Verfügung.

Mit der Vorbereitung und Abwicklung des Förderprogrammes hat das bmvit die SCHIG mbH beauftragt, die nicht nur den Förderauftrag durchgeführt und den Entwurf eines Musterfördervertrages ausgearbeitet hat, sondern auch für die Überprüfung der Förderabrechnung und die Einhaltung der Förderbedingungen verantwortlich ist.

Insgesamt wurden 13 Förderanträge für die Ausrüstung von 56 Neubau- und für die Umrüstung von 401 Bestandsfahrzeugen mit einer Projektsumme von rund 139 Mio. Euro eingereicht.

Mit dem neuen Zugsicherungssystem ETCS, das Teil des einheitlichen europäischen Verkehrsleitsystems ist, werden Fahrinformationen direkt in den Führerstand übertragen, wodurch die Sicherheit des Fahrbetriebes wesentlich verbessert wird. Gleichzeitig verringern sich nicht nur die Kosten für die Ausrüstung der Lokomotiven, auch die Aufwendungen für Bau und Instandhaltung der Infrastruktur werden durch den Wegfall der Errichtungs- und Instandhaltungskosten für Signalanlagen wesentlich reduziert.

Im September 2012 wurde der erste Fördervertrag unterzeichnet und in Folge der erfolgte Einbau der ETCS-Level-2-Anlagen durch die vorgeschriebenen Dokumente nachgewiesen. Nach entsprechender Überprüfung durch die SCHIG mbH wurden bereits im Dezember 2012 die aus diesem Förderfall resultierenden max. zulässigen Fördermittel in der Höhe von 1,2 Mio. Euro an den Fördernehmer ausbezahlt.

Innovationen für grüne und effiziente Mobilität – Intelligente Verkehrssysteme (IVS) – im Auftrag KLI.EN-Fonds, Schwerpunkt: ITS-Weltkongress 2012 in Wien

„Intelligente, innovative und vor allem funktionierende Verkehrssysteme sind essenziell für moderne Gesellschaften. Sie nehmen Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit eines Standorts und können durch ihr ökologisches Potenzial die Lebensqualität der EinwohnerInnen durch effiziente Steuerung von Verkehrsströmen deutlich erhöhen.“

Unter diesem Leitmotiv stand die zweite Ausschreibung „Innovationen für grüne und effiziente Mobilität – Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des nationalen IVS-Aktionsplans“, die von der SCHIG mbH im Auftrag des Klima- und Energiefonds (KLI.EN) im Jahr 2012 durchgeführt wurde. 8 Millionen Euro standen für diesen Call zur Verfügung, der medienwirksam am Eröffnungstag des „ITS-Weltkongresses 2012“ in Wien mit einer Laufzeit bis Ende Februar 2013 eröffnet wurde.

All diese Aktivitäten, die vom Klima- und Energiefonds seit dem Jahr 2009 mitfinanziert wurden, von der KLI.EN-Abwicklungsstelle in der SCHIG mbH in Kooperation mit dem bmvit und dem Schwesterunternehmen AustriaTech maßgeblich inhaltlich gesteuert wurden und von Bund, Ländern, Gemeinden, den großen Infrastrukturbetreibern (ASFINAG, ÖBB Infrastruktur) und der Kooperationsgemeinschaft der Österreichischen Verkehrsverbände umgesetzt wurden, haben bereits nachweislich zu einer nachhaltigen Veränderung der Informations- und Kommunikationsstrukturen im österreichischen Verkehrssektor geführt. Dies wird auch durch das rege Interesse der Antragsteller (bis Dezember 2012 wurden von der Abwicklungsstelle insgesamt 20 konkrete Anfragen behandelt) unterstrichen.

Im Rahmen des ITS-Weltkongresses in Wien (vom 22. bis 26. Oktober 2012) wurden die Ergebnisse der Projekte GIP.AT (Graphen-integrationsplattform), Verkehrsauskunft Österreich (VAO) und (im Rahmen eines groß-angelegten Demonstrators) des Projektes Testfeld Telematik, die alle durch die SCHIG abgewickelt wurden, dem internationalen Fachpublikum präsentiert. Das Feedback der rund 10.000 Kongressbesucher, von denen 1.500 den vom KLI.EN finanzierten „Kongressnavigator“, ein Informations- und Kommunikationstool für Smartphones, benutzten, zu dem vom bmvit eingeschlagenen Weg der Umsetzung des ITS-Aktionsplanes war äußerst positiv.

Das Jahr 2012 war auch ein Jahr der wesentlichen Weichenstellungen im österreichischen Telematikbereich: Primär ging es darum, den Übergang der Projekte GIP.AT und VAO in einen nachhaltigen Betrieb sicherzustellen. Beide Aufgaben konnten in konstruktiven Diskussionen mit den betroffenen Stakeholdern vor Jahresende 2012 zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden: Interimistisch eingebettet in die Organisationsstruktur der ITS Vienna Region (Verkehrsverbund Ostregion GmbH) wurde mit 2. Jänner 2013 der laufende Betrieb der GIP gestartet. Der Echtbetrieb der VAO wird, in Kooperation zwischen ASFINAG und der Kooperationsgemeinschaft der Österreichischen Verkehrsverbände (nach einer ca. dreimonatigen Beta-Test-Phase seit Mai 2013), im Herbst 2013 online gehen.

Um den Nutzern ein noch attraktiveres Angebot an Verkehrsinformationen bieten zu können, das auch zum verstärkten Umstieg vom Privat-KFZ auf den öffentlichen Verkehr führen wird, wurden vom Klimafonds Folgeprojekte initiiert, deren Ergebnisse 1:1 in den Betrieb der VAO übernommen werden können. Hervorzuheben ist hier insbesondere die Einbindung von Echtzeitinformationen in der Fläche (zunächst in einigen Pilotregionen Tirols und Niederösterreichs) sowie die Integration von P&R-Anlagen in die intermodale Verkehrsauskunft. Um neben der Funktion „Information“ in weiterer Folge auch die kundenrelevanten Funktionen „Buchung“, „Bezahlung“ und „Abrechnung“ zu Bestandteilen des EDV-gestützten Kundenservices zu machen, wurde eine Kooperationsvereinbarung zwischen dem Projekt VAO und dem Projekt SMILE (einem Forschungsprojekt der ÖBB gemeinsam mit den Wiener Linien) getroffen.

Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum – im Auftrag des KLI.EN-Fonds

Lokale und klein(st)regionale ÖV-Systeme (Mikro-ÖV-Systeme) sollen vorhandene Defizite in der regionalen Mobilitätsversorgung ausgleichen und kleinräumige, flexible und nutzerInnenorientierte Alternativen bieten. Mikro-ÖV ist darauf ausgerichtet, in peripheren und ländlichen Regionen die Nahmobilität für benachteiligte Bevölkerungsschichten als Ergänzung zum öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr zu verbessern, um durch eine Verringerung des „Besitzzwanges“ eines eigenen Fahrzeuges die Mobilität umweltfreundlicher zu gestalten. Mit der ersten Ausschreibung, die im Jahr 2012 abgeschlossen wurde, wurden v. a. Vorbildgemeinden adressiert, die bei der Planung und Umsetzung eines Mikro-ÖV-Systems auf Nachhaltigkeit in der Umweltwirkung und bei der Finanzierung abzielen. Neben der Förderung von Betriebskosten (bzw. Betriebsabgängen) derartiger Mikro-ÖV-Systeme wurden auch Machbarkeitsstudien für interessierte Gemeinden bzw. Gemeindeverbände ermöglicht.

Zehn Umsetzungsprojekte und elf Machbarkeitsstudien wurden (aus dem Jahresprogramm 2011 des Klima- und Energiefonds, mit Förderentscheidung im Jahr 2012) mit insgesamt knapp 800.000,- Euro gefördert. Aufgrund des hohen Interesses der Gemeinden wurde bereits im Sommer 2012 die zweite Ausschreibung gestartet.

Leuchttürme der Branchen- und Regionallogistik / Anschlussbahnen – im Auftrag des KLI.EN-Fonds

Die seit 2008 existierenden und seit Ende des Jahres 2010 im Klima- und Energiefonds gebündelten Förderaktivitäten im Bereich der Anschlussbahnförderung als Unterstützung einer umweltfreundlichen Abwicklung des Güterverkehrs liefen im Jahr 2012 unter „Branchen- und Regionallogistik und Anschlussbahnförderung“ erfolgreich weiter. Dabei wurde im Jahr 2012 ein Betrag von rund 8 Mio. Euro zur Förderung ausgeschrieben. Fördergegenstand waren Investitionen zur Errichtung, Erweiterung und Modernisierung von Anschlussbahnen, die positive Auswirkungen auf den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit erwarten lassen. Darüber hinaus standen auch die Erstellung von Konzepten und Machbarkeitsstudien durch Betreiber von Anschlussbahnen, die im Falle einer Realisierung einen substanziellen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Mengen bewirken, im Mittelpunkt dieser Ausschreibung.

In Abstimmung mit dem bmvit wurde 2012 an der, der Kommission der Europäischen Union (EU) neuerlich zu notifizierenden Anschlussbahn-Richtlinie federführend mitgearbeitet und im Zuge dessen ein Evaluierungsbericht zum Anschlussbahn-Instrumentarium für das bmvit erstellt. Die Richtlinie wurde Ende September 2012 von der Kommission der Europäischen Union (EU) genehmigt und umfasst die Periode vom 1. Jänner 2013 bis 31. Dezember 2017.

Sanfte Mobilität – Optimierung intermodaler Schnittstellen im Radverkehr – im Auftrag des KLI.EN-Fonds

Diese Förderschiene ist im Bereich des nicht-motorisierten Individualverkehrs unter dem Kürzel „Intermodale Schnittstelle Radverkehr (ISR)“ angesiedelt, die das Fahrrad als sinnvolle Alternative zum PKW für die Fahrt zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bzw. zu Bahnhöfen durch Förderung zeitgemäßer Abstellanlagen und Zubringerwege nachhaltig attraktivieren soll. Hier wurden im Jahr 2012 die vielversprechenden Aktivitäten der letzten Jahre fortgesetzt. Im Rahmen der diesjährigen Ausschreibung wurden Fördermittel in Höhe von rund 1,25 Mio. Euro bereitgestellt.

Rail4See

Nach Vorbereitungsarbeiten im Jahr 2011 wurde der Projektantrag „Rail4See“ vom transnationalen Lenkungsausschuss des Programmes „Europäische Territoriale Zusammenarbeit“ (ETZ) im South-East-Europe-Programm im Mai 2012 zur Durchführung genehmigt. Die SCHIG mbH wird in diesem Projekt, gemeinsam mit den beiden anderen österreichischen Projektpartnern bmvit und AustriaTech und den Projektpartnern aus den südlichen und östlichen Nachbarländern, als Know-how-Träger in den Bereichen ÖPNV-Integration und Verkehrsdiensteverträge Schiene tätig werden: So stießen die Ausführungen von Experten der SCHIG mbH im Rahmen gemeinsamer Workshops der Projektpartner im Oktober 2012 in Bologna und im Dezember 2012 in Wien auf reges Interesse. Das Projekt hat eine Laufzeit bis Ende 2014; geplant ist, neben fachlicher Diskussion und Networking mit Kollegen aus dem benachbarten Ausland, der Aufbau eines GIS-gestützten Monitoringsystems für die Abwicklung von Verkehrsdiensteverträgen.

Faktencheck:
Geprüft und
für gut befunden.

K4

Neuer Prüfplan

Prüfplan für Eisenbahninfrastrukturvorhaben der ÖBB-Infrastruktur AG (Stand Oktober 2012)

Gemäß § 45 des Bundesbahngesetzes hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie bzw. die von ihr betraute Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 des Bundesbahngesetzes übernommenen vertraglichen Verpflichtungen zu überwachen.

In Befolgung dieses gesetzlichen Auftrages und der fortschreitenden Umsetzung der Neu- und Ausbauprojekte haben das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) und die SCHIG mbH gemeinsam den Prüfplan für die wahrzunehmende Überwachungstätigkeit unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich stattgefundenen Projektfertigstellungen angepasst:

2012 wurde das Projekt „Herzogenburg – St. Pölten Hbf.; zweigleisiger Ausbau“ fertiggestellt und damit die Termin- und Kostenverfolgung der SCHIG mbH abgeschlossen. Außerdem gingen die beiden Neubauvorhaben „Neubaustrecke Wien – St. Pölten“ und „Zulaufstrecke Nord Brenner-Basistunnel (Unterinntal)“ in Betrieb, wodurch sich der Umfang der Begleitenden Kontrolle entsprechend reduziert. Die offizielle Eröffnung der beiden Strecken hat am 16. 11. 2012 bzw. am 26. 11. 2012 stattgefunden.

Die freiwerdenden Ressourcen konnten auf fünf neue Projekte im Prüfplan verteilt werden.

Termin- und Kostenverfolgung Blumental – Wampersdorf; Errichtung Terminal (Cargo-Center Wien):

Das Projekt „Blumental – Wampersdorf“ ist Teil des zweigleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie. Es umfasst als Maßnahmen den zweigleisigen Ausbau der bestehenden eingleisigen Strecke auf eine Länge von rd. 23 km, den Umbau der Bahnhöfe Hannersdorf, Achau, Münchendorf und Ebreichsdorf, die Errichtung von Über- und Unterführungen, umfangreiche wasserbauliche Maßnahmen, die Herstellung/Umgestaltung des Wegenetzes sowie Lärmschutzmaßnahmen.

Termin- und Kostenverfolgung Linz Verschiebebahn – Linz Hauptbahnhof:

Das Projekt ist Teil des viergleisigen Ausbaus der Westbahn von Wien nach Salzburg im Abschnitt Linz-Kleinmünchen – Linz Hbf. Es wird eine generelle Erneuerung der Brückenbau-, Unterbau- und Entwässerungsanlagen durchgeführt. Die Oberbaumaßnahmen umfassen den Neubau des gesamten Ostkopfes des Linzer Hauptbahnhofs, die viergleisige Ausfahrt der Westbahn sowie die nördlich verlaufende zweigleisige Strecke Linz – Summerau. Weiters werden die drei südlich verlaufenden Lokgleise neu errichtet.

Mittelverwendungskontrolle-Planung (MVK-P) Abschnitt Linz – Selzthal inkl. Bahnhofsumbau Spital am Pyhrn sowie Bosrucktunnel:

Die geplanten Maßnahmen zwischen Linz und Selzthal sind in zwei Phasen untergliedert, als Ziele werden für die Phase 1 eine Kapazitätserhöhung sowie das Erreichen einer Fahrzeit von 75 Minuten genannt, in Phase 2 soll durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen eine Fahrzeit von 60 Minuten erreicht werden. Kernstück der Strecke ist der Neubau des Bosrucktunnels sowie damit einhergehende Maßnahmen an den Rampen bzw. vorgelagerten Betriebsstellen.

Mittelverwendungskontrolle-Planung (MVK-P) Abschnitt Kundl/Radfeld – Staatsgrenze:

Der Abschnitt Staatsgrenze/Kufstein – Kundl/Radfeld ist Teil der Zulaufstrecke Nord zum geplanten Brenner-Basistunnel und stellt die Fortsetzung des am 9. 12. 2012 in Betrieb gegangenen Abschnittes Kundl/Radfeld – Baumkirchen dar. Der viergleisige Ausbau soll zu einer leistungsfähigen Verkehrsmagistrale für den internationalen Nord-Süd-Verkehr (transeuropäische Achse Berlin – Palermo) beitragen. Das gegenständliche Projekt umfasst die Planung und Trassensicherung für die neue, rund 20 km lange zweigleisige Hochleistungsstrecke von Kundl/Radfeld bis zur deutschen Staatsgrenze, welche überwiegend in Tunnels verlaufen wird.

Mittelverwendungskontrolle-Planung (MVK-P) Verbindungsbahn Wien-Hütteldorf – Wien-Meidling:

Seit der Inbetriebnahme des Lainzer Tunnels im Jahr 2012 als Verbindungsstrecke für den Güter- und Personenverkehr sind auf der Strecke der Verbindungsbahn Wien-Hütteldorf – Wien-Meidling Kapazitäten freigeworden, die für einen verdichteten Personenverkehr nutzbar gemacht werden sollen. Als Entscheidungsgrundlage wurde seitens der ÖBB-Infrastruktur AG eine Variantenuntersuchung unter den Gesichtspunkten des erschließbaren Fahrgastpotenzials und der Verkehrswirksamkeit für die angrenzenden Bezirke beauftragt und durchgeführt. Diese Untersuchung führte zu einem eindeutigen Ergebnis zugunsten einer teilweise in Hochlage verlaufenden Trasse. Durch Anbindung der U-Bahn (U4), dem Entfall von Eisenbahnkreuzungen und der Neuerrichtung dreier Verkehrsstationen soll ein Optimum an Verkehrswirksamkeit erreicht werden.

Erweiterung Akkreditierung

Auch im vierten Jahr der operativen Tätigkeit der Benannten Stelle SCHIG mbH standen die Zeichen auf Weiterentwicklung im Sinne einer optimalen Geschäftsausrichtung und Kundenorientierung.

Beim Überwachungsaudit der Akkreditierungsstelle im Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (BMWFJ) am 6. 8. 2012 wurden das Qualitätsmanagementsystem der SCHIG mbH, die fachlichen Voraussetzungen für die bestehenden Akkreditierungsbereiche der Benannten Stelle sowie die Kompetenz der Zeichnungsberechtigten überprüft. Außerdem beantragte die SCHIG mbH im Jahr 2012 eine Erweiterung ihrer Akkreditierung in folgenden drei neuen Geschäftsfeldern:

Begutachtung sicherheitsrelevanter elektronischer Systeme und Software für Eisenbahn-Signaltechnik

Mit der entsprechenden Akkreditierung können diese gutachterlichen Tätigkeiten im gesamten EU-Raum ausgeführt werden. Weiters verbessert sich dadurch die Wettbewerbsfähigkeit der SCHIG mbH in den Bereichen Signaltechnik und Schienenfahrzeuge, da durch eine Zusammenfassung der Tätigkeiten von Sicherheitsgutachter und Benannter Stelle Synergien erzielt werden können.

Sicherheitsbewertungsstelle laut CSM-Verordnung (Verordnung der Kommission über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken)

Mit 1. 7. 2012 ist die Verordnung über die gemeinsame Sicherheitsmethode vollständig in Kraft getreten. Damit sind alle technischen, betrieblichen und organisatorischen Änderungen eines Eisenbahnverkehrsunternehmens und eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens mit Auswirkungen auf die Betriebsbedingungen des Eisenbahnsystems einem Risikomanagementverfahren und einer unabhängigen Bewertung durch eine Sicherheitsbewertungsstelle zu unterziehen.

Abnahmeprüfung von eisenbahnsicherungstechnischen Anlagen vor der ersten Inbetriebnahme gemäß Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV)

Wann immer Gutachten für die Baugenehmigung und die Betriebsbewilligung gemeinsam mit der Abnahmeprüfung vergeben werden, musste bisher für den Teil der Abnahmeprüfung als Arbeitsmittel auf Kooperationspartner zurückgegriffen werden. Nunmehr können auch diese Leistungen von der SCHIG mbH erbracht werden und stellen damit einen weiteren Baustein für die SCHIG mbH als Komplettanbieter im Eisenbahnwesen dar.

Nach der Attestierung der Sachverständigenkommission der Akkreditierungsstelle, dass die bisherige Akkreditierung aufrechterhalten werden kann und die neuen Inspektionsverfahren eingerichtet sind, erhielt die Benannte Stelle SCHIG mbH am 16. 11. 2012 den Änderungsbescheid der Akkreditierungsstelle, in dem die Aufrechterhaltung der bisherigen Befugnisse und die Erweiterung um die neu beantragten Akkreditierungsbereiche bestätigt werden.

Zusammenlegung Benannte Stelle & Infrastrukturkontrolle

Mit Beschluss des Aufsichtsrates der SCHIG mbH vom 21. 6. 2012 wurde die Neuorganisation der beiden ehemaligen Abteilungen „Benannte Stelle“ und „Infrastrukturkontrolle“ in Form einer Verschmelzung zur Abteilung „Infrastrukturkontrolle & Notified Body“ festgelegt.

Durch diese Zusammenlegung können Synergien im Bereich der Infrastrukturkontrolle und der Tätigkeit als Benannte Stelle bestmöglich genutzt werden und damit ein optimaler Ressourceneinsatz gewährleistet werden.

In diesem Zusammenhang wurden die Controllingstrukturen angepasst, um eine klare und transparente Darstellung der Leistungen der Benannten Stelle und der Leistungen der Infrastrukturkontrolle zu ermöglichen. Damit wird einerseits sichergestellt, dass die Vorgänge gegenüber der Akkreditierungsbehörde transparent dargelegt werden können und dass andererseits die Angemessenheit der marktgängigen Leistungen gewährleistet ist.

Eine gute Basis
für reibungslose
Abläufe:
Konkret definierte
Aufgaben.

K5

Die Register

Die SCHIG ist eine zentrale und neutrale Stelle für mehrere Eisenbahnregister. Durch das neue Fahrerlaubnis-Register konnten in technischer und administrativer Hinsicht Synergien mit dem bereits bestehenden Fahrzeug-Einstellungsregister erzielt werden.

Fahrzeugeinstellungs-Register

Das zentrale Einstellungsregister, in dem alle in Österreich zugelassenen Schienenfahrzeuge registriert sind, ist Teil einer europäischen Fahrzeugdatenbank, an der die nationalen Einstellungsregister sämtlicher Mitgliedstaaten angebunden sind. In Österreich wurde es von der SCHIG mbH in den letzten Jahren stufenweise aufgebaut. Ende 2008 wurde die von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) zur Verfügung gestellte Registersoftware (standardized National Vehicle Register – kurz sNVR) auf dem SCHIG-eigenen Server installiert. Ende 2011 erfolgte nun die Anbindung an das VVR (= Virtual Vehicle Register), in dem Eisenbahnunternehmen und Behörden Fahrzeuge länderübergreifend suchen können.

Die durchschnittliche Bearbeitungsdauer nach Erhalt der vollständigen Unterlagen beträgt vier Arbeitstage für die Vergabe einer neuen Fahrzeugnummer und zwei Arbeitstage für die Änderung von Registerdaten wie z. B. die Durchführung eines Halterwechsels, die Außerdienststellung von Fahrzeugen etc.

Insgesamt wurden seit Juli 2007 8.326 Fahrzeugcodes zugewiesen. Derzeit befinden sich im Fahrzeugregister 37.111 aktive Fahrzeuge (nicht enthalten sind außer Dienst gestellte Fahrzeuge).

Fahrerlaubnis-Register

Aufgrund gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben müssen ab November 2018 alle Triebfahrzeugführer über eine Fahrberechtigung in Form einer europaweit einheitlichen Karte verfügen. Für Erstaussstellungen und grenzüberschreitend tätige Personen wurden kürzere Übergangsfristen gesetzt. Zweck dieser Regelung ist es, die in den nationalen Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten festgelegten unterschiedlichen Standards in Bezug auf Eignung und Qualifikation der Triebfahrzeugführer europaweit zu harmonisieren und gleichzeitig ein hohes Sicherheitsniveau zu wahren.

Seit dem 1. November 2011 ist die SCHIG mbH nun für die Ausstellung, Erneuerung und Änderung dieses Lokführerscheines zuständig.

2012 erhielt die SCHIG die ersten Anträge und stellte die Fahrerlaubnisse aus.



SCHIG mbH

Jahresabschluss 2012:

K6

Bilanz zum 31. Dezember 2012

072

AKTIVA	31.12.2012 EUR	31.12.2011 EUR	VERGLEICHSAHLEN 31.12.2011 EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. gewerbliche Schutzrechte	103.988,00		50.394,79
2. geleistete Anzahlungen	28.500,00		25.000,00
		132.488,00	75.394,79
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke u. grundstücksgleiche Rechte einschl. der Bauten auf fremdem Grund	159.235,68		16.742.216,68
2. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	166.005,23		227.129,69
3. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	0,00		4.000,00
		325.240,91	16.973.346,37
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	3.160.000,00		9.160.001,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	3.281.250,00		35.468.750,68
		6.441.250,00	44.628.751,68
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
1. unfertige Erzeugnisse		40.432,64	42.400,00
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	633.358,98		915.642,23
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	6.210.632,43		5.598.238,50
3. sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	69.342.536,06		85.299.924,48
		76.186.527,47	91.813.805,21
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten			
		10.111.051,83	21.601.998,58
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
1. Transitorische Posten		82.801,37	39.779,32
SUMME AKTIVA		93.319.792,22	175.175.475,95

PASSIVA	31.12.2012 EUR	31.12.2011 EUR	VERGLEICHSAHLEN 31.12.2011 EUR
A. EIGENKAPITAL			
I. Stammkapital			
1. Stammkapital		2.000.000,00	2.000.000,00
II. Kapitalrücklagen			
1. nicht gebundene		7.767.655,19	7.767.655,19
III. Bilanzverlust <i>davon Verlustvortrag -364.467,00 / Vj. -489.061,79</i>		-332.883,21	-364.467,00
		9.434.771,98	9.403.188,19
B. KOSTENBEITRÄGE VON DRITTEN			
1. Kostenbeiträge von Dritten		0,00	16.549.796,33
C. RÜCKSTELLUNGEN			
1. Rückstellungen für Abfertigungen	43.914,08		32.707,28
2. sonstige Rückstellungen	6.785.112,02		33.928.681,52
		6.829.026,10	33.961.388,80
D. VERBINDLICHKEITEN			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.187.500,20		35.375.000,68
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	73.147.003,89		77.163.083,18
3. sonstige Verbindlichkeiten <i>davon gegenüber Abgabenbehörden 23.646,93 / Vj. 8.271,33 davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 81.078,83 / Vj. 77.800,92</i>	721.490,05		1.447.466,27
		77.055.994,14	113.985.550,13
E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		0,00	1.275.552,50
SUMME PASSIVA		93.319.792,22	175.175.475,95
HAFTUNGSVERHÄLTNISSE		37.751.465,56	40.379.437,47

073

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Jänner 2012 bis 31. Dezember 2012

	2012 EUR	2012 EUR	VERGLEICHSSZAHLEN 2011 EUR
1. UMSATZERLÖSE		6.502.099,23	6.327.845,29
2. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE			
a. Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	485,86		0,00
b. Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	30.941,10		9.307,81
c. übrige	660.738.336,35		643.333.813,74
		660.769.763,31	643.343.121,55
3. BETRIEBSLEISTUNG		667.271.862,54	649.670.966,84
4. AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN		-660.263.797,27	-642.797.900,32
5. PERSONALAUFWAND			
a. Gehälter	-3.676.366,49		-3.661.496,83
b. Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebl. MV-Kassen	-64.518,70		-65.812,17
c. Aufwendungen für Altersversorgung	-128.086,46		-126.116,15
d. Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-923.595,39		-930.965,23
e. sonstige Sozialaufwendungen	-127.954,10		-124.400,98
f. Interne Verrechnung	0,00		0,00
		-4.920.521,14	-4.908.791,36
6. ABSCHREIBUNGEN			
a. auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen			
aa. planmäßige Abschreibungen	-153.838,15		-150.650,09
ab. außerplanmäßige Abschreibungen	0,00		-41.840,00
ac. abzüglich der Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	2.136,50		2.136,50
		-151.701,65	-190.353,59

074

	2012 EUR	2012 EUR	VERGLEICHSSZAHLEN 2011 EUR
7. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN			
a. Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen und Ertrag fallen	-6.680,53		-3.935,44
b. übrige	-1.929.161,95		-1.835.733,21
		-1.935.842,48	-1.839.668,65
8. ZWISCHENSUMME AUS Z 1 BIS 7 (BETRIEBSERGEBNIS)		0,00	-65.747,08
9. ERTRÄGE AUS ANDEREN WERTPAPIEREN UND AUSLEIHUNGEN DES FINANZANLAGEVERMÖGENS <i>davon aus verbundenen Unternehmen 527.557,11 / Vj. 1.087.798,11</i>		527.557,11	1.087.798,11
10. SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE <i>davon aus verbundenen Unternehmen 87.342,96 / Vj. 81.107,93</i>		115.922,66	229.825,63
11. AUFWENDUNGEN AUS FINANZANLAGEN UND AUS WERTPAPIEREN DES UMLAUFVERMÖGENS		-65.347,32	0,00
12. ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN <i>davon an verbundene Unternehmen 32.514,14 / Vj. 7.141,06</i>		-546.548,66	-1.127.281,87
13. ZWISCHENSUMME AUS Z 9 BIS 12 (FINANZERFOLG)		31.583,79	190.341,87
14. ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT		31.583,79	124.594,79
15. JAHRESÜBERSCHUSS		31.583,79	124.594,79
16. VERLUSTVORTRAG		-364.467,00	-489.061,79
17. BILANZVERLUST		-332.883,21	-364.467,00

075

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 2012 oder in einem der früheren Geschäftsjahre entstanden sind, wurden berücksichtigt.

Aufgrund des geänderten Zinsniveaus wurde der Zinssatz für die Berechnung der Abfertigungsrückstellung von 4 % auf 2,5 % gesenkt. Dies ergibt eine wertmäßige Änderung von EUR 9.397,17.

Aufgrund organisatorischer Änderungen wird die Benannte Stelle seit 1. 7. 2012 unter Notified Body geführt.

Anlagevermögen

Immaterielles Anlagevermögen

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

Sachanlagevermögen

Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich der bisher aufgelaufenen und im Berichtsjahr 2012 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

078

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

Vorräte

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 2,5 % 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

Aufgrund des geänderten Zinsniveaus wurde der Zinssatz für die Berechnung der Abfertigungsrückstellung von 4 % auf 2,5 % gesenkt.

079

Verkehrsdiensteverträge

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (als Auftraggeberin) hat im Jahr 2012 mit Privatbahnen weitere Verkehrsdiensteverträge betreffend die Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr abgeschlossen. Die Verträge traten rückwirkend mit 1. 1. 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 werden Software bzw. die Homepage der Gesellschaft ausgewiesen. Im Bereich der immateriellen Vermögensgegenstände wurden planmäßige Abschreibungen in Höhe von EUR 33.655,54 (Vorjahr EUR 21.430,99) vorgenommen.

Sachanlagen

Der in den bebauten Grundstücken enthaltene Grundwert beträgt EUR 0,00 (Vorjahr EUR 16.482.846,78). Die Grundstücke wurden mit Sacheinlagevertrag vom 12. 12. 2012 an die Güterterminal Werndorf Projekt GmbH übertragen. Im Bereich des Sachanlagevermögens wurden nutzungsbedingte Abschreibungen in Höhe von EUR 120.182,61 (Vorjahr EUR 129.219,10) vorgenommen. Außerplanmäßig mussten EUR 0,00 (Vorjahr EUR 41.840,00) abgeschrieben werden.

080

ANLAGENSPIEGEL	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten			Buchwerte			AFA LAUFEND EUR	
	01.01.2012 EUR	ZUGÄNGE UMBUCHUNGEN EUR	ABGÄNGE EUR	31.12.2012 EUR	KUMULIERTE AFA ZUSCHREIBUNGEN EUR	31.12.2012 EUR		31.12.2011 EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN								
I. Immaterielle Vermögensgegenstände								
1. gewerbliche Schutzrechte	274.978,31	62.248,75 25.000,00	24.387,96	337.839,10	233.851,10	103.988,00	50.394,79	33.655,54
2. geleistete Anzahlungen	25.000,00	28.500,00 -25.000,00	0,00	28.500,00	0,00	28.500,00	25.000,00	0,00
	299.978,31	90.748,75	24.387,96	366.339,10	233.851,10	132.488,00	75.394,79	33.655,54
II. Sachanlagen								
1. Grundstücke u. grundstücksgleiche Rechte einschl. der Bauten auf fremdem Grund	16.938.493,44	0,00	16.610.146,58	328.346,86	169.111,18	159.235,68	16.742.216,68	34.971,16
2. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	727.837,87	20.401,15 4.000,00	44.175,49	708.063,53	542.058,30	166.005,23	227.129,69	85.211,45
3. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	4.000,00	0,00 -4.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.000,00	0,00
	17.670.331,31	20.401,15	16.654.322,07	1.036.410,39	711.169,48	325.240,91	16.973.346,37	120.182,61
III. Finanzanlagen								
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	20.095.925,12	0,00	6.035.000,00	14.060.925,12	10.900.925,12	3.160.000,00	9.160.001,00	0,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	35.468.750,68	0,00	32.187.500,68	3.281.250,00	0,00	3.281.250,00	35.468.750,68	0,00
	55.564.675,80	0,00	38.222.500,68	17.342.175,12	10.900.925,12	6.441.250,00	44.628.751,68	0,00
SUMME	73.534.985,42	111.149,90	54.901.210,71	18.744.924,61	11.845.945,70	6.898.978,91	61.677.492,84	153.838,15

081

Finanzanlagen

Die Anteile an verbundenen Unternehmen setzen sich wie folgt zusammen:

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

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen bestehen in Höhe von EUR 3.281.250,00 (Vorjahr EUR 3.468.750,00) gegenüber der Rail Test & Research GmbH. Der Vorjahreswert in Höhe von EUR 35.468.750,68 setzt sich aus EUR 3.468.750,00 gegenüber der Rail Test & Research GmbH und EUR 32.000.000,68 gegenüber der Güterterminal Werndorf Projekt GmbH zusammen.

Die Beteiligung an der Güterterminal Werndorf Projekt GmbH in Höhe von EUR 6.000.001,00 wurde im Geschäftsjahr 2012 an die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft veräußert.

Umlaufvermögen

Vorräte

Der Bestand an unfertigen Erzeugnissen beträgt EUR 40.432,64 (Vorjahr EUR 42.400,00) 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	
	31.12.2012 EUR	31.12.2011 EUR	31.12.2012 EUR	31.12.2011 EUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	633.358,98	915.642,23	0,00	0,00
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	6.210.632,43	5.598.238,50	0,00	0,00
sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	69.342.536,06	85.299.924,48	0,00	0,00
SUMME	76.186.527,47	91.813.805,21	0,00	0,00

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 56.237.077,59 (Vorjahr EUR 77.711.721,76) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden. Darin sind die Forderungen gegenüber dem bmvit für gemeinwirtschaftliche Leistungen in Höhe von EUR 49.880.757,22 (Vorjahr EUR 77.657.935,32) enthalten.

Aktive Rechnungsabgrenzung

Transitorische Posten

Die transitorischen Posten werden mit EUR 82.801,37 (Vorjahr EUR 39.779,32) 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. 2012 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 2012 beläuft sich auf EUR -332.883,21 (Vorjahr EUR -364.467,00). In diesem Betrag ist ein Verlustvortrag aus dem Jahr 2011 in Höhe von EUR -364.467,00 enthalten.

Kostenbeiträge von Dritten

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

Die Grundstücke der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH samt den diesbezüglichen Kostenbeiträgen wurden mit Sacheinlagevertrag vom 12. 12. 2012 in die Güterterminal Werndorf Projekt GmbH eingebracht. Der Buchwertabgang der Grundstücke beträgt EUR 16.547.659,83. Die Kostenbeiträge, welche den Buchwerten in gleicher Höhe gegenüberstanden und jährlich entsprechend der Nutzungsdauer aufgelöst wurden, wurden ebenfalls an die Güterterminal Werndorf Projekt GmbH übertragen.

084

	01.01.2012 EUR	ZUWEISUNG EUR	VERBRAUCH / AUFLÖSUNG EUR	31.12.2012 EUR
I. Sachanlagen				
1. Grundstücke u. grundstücksgleiche Rechte einschl. der Bauten auf fremdem Grund	16.549.796,33	0,00	-16.549.796,33	0,00
SUMME	16.549.796,33	0,00	-16.549.796,33	0,00

Rückstellungen

Rückstellung für Abfertigungen

Die Rückstellungen für Abfertigungen wurden gemäß dem entsprechenden Fachgutachten nach finanzmathematischen Grundsätzen gebildet. Als Rechnungszinssatz werden 2,5 % 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 139.242,42 (Vorjahr EUR 122.873,72), für Zeitguthaben iHv EUR 43.126,60 (Vorjahr EUR 35.137,80), für ausstehende Eingangsrechnungen iHv EUR 22.800,00 (Vorjahr EUR 29.097.000,00), für Prämien für Mitarbeiter iHv EUR 456.300,00 (Vorjahr EUR 452.420,00), für drohende Verluste aus Zinsswap-Geschäft iHv EUR 6.081.000,00 (Vorjahr EUR 4.193.000,00) und für Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten iHv EUR 37.075,00 (Vorjahr EUR 28.250,00) 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
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2012	3.187.500,20	187.500,00	750.000,20	2.250.000,00
	2011	35.375.000,68	2.854.166,66	11.416.666,64	21.104.167,38
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2012	73.147.003,89	73.147.003,89	0,00	0,00
	2011	77.163.083,18	77.163.083,18	0,00	0,00
sonstige Verbindlichkeiten	2012	721.490,05	721.490,05	0,00	0,00
	2011	1.447.466,27	1.447.466,27	0,00	0,00
SUMME	2012	77.055.994,14	74.055.993,94	750.000,20	2.250.000,00
SUMME	2011	113.985.550,13	81.464.716,11	11.416.666,64	21.104.167,38

085

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -32.187.500,48 auf EUR 3.187.500,20. Zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen für den Klima-Wind-Kanal der Rail Test & Research GmbH (100%ige Tochter der Gesellschaft) wurde im Jahr 2009 ein Darlehen iHv EUR 3.750.000,00 aufgenommen. Zum Bilanzstichtag haftet das Darlehen mit einem Betrag iHv EUR 3.187.500,00 (Vorjahr EUR 3.375.000,00) 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	2012	23.646,93	23.646,93	0,00	0,00
	2011	8.271,33	8.271,33	0,00	0,00
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungsträgern	2012	81.078,83	81.078,83	0,00	0,00
	2011	77.800,92	77.800,92	0,00	0,00
sonstige Verbindlichkeiten	2012	616.764,29	616.764,29	0,00	0,00
	2011	1.361.394,02	1.361.394,02	0,00	0,00
SUMME	2012	721.490,05	721.490,05	0,00	0,00
SUMME	2011	1.447.466,27	1.447.466,27	0,00	0,00

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Aufwendungen in Höhe von EUR 157.274,51 (Vorjahr EUR 577.203,21) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden.

Sonstige Angaben zur Bilanz

Haftungsverhältnisse

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

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

GARANTIEERKLÄRUNGEN FÜR		HAFTUNGSHÖHE EUR	HAFTUNGSENDE
Rail Test & Research GmbH	2012	2.515.549,85	30.06.2014
	2011	3.354.081,64	
	2012	7.562.500,00	01.07.2018
	2011	8.937.500,00	
	2012	19.999.986,19	30.12.2029
	2011	19.999.928,89	
Güterterminal Werndorf Projekt GmbH	2012	250.000,00	01.07.2016
	2011	350.000,00	
RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH	2012	5.846.679,70	08.03.2013
	2011	6.085.343,76	
RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH	2012	937.749,82	31.03.2036
	2011	978.083,18	
	2012	639.000,00	31.12.2030
	2011	674.500,00	

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 267.475,92 (Vorjahr EUR 1.028.022,00) und in den nächsten fünf Jahren insgesamt auf EUR 1.337.379,60 (Vorjahr EUR 5.211.150,00). Diese betreffen im Wesentlichen Mietverpflichtungen für das Bürogebäude.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse betragen EUR 6.502.099,23 (Vorjahr EUR 6.327.845,29).

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

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen EUR 660.769.763,31 (Vorjahr EUR 643.343.121,55) und gliedern sich wie folgt:

	2012 EUR	2011 EUR
Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen	485,86	0,00
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	30.941,10	9.307,81
Übrige sonstige betriebliche Erträge	1.000.716,53	923.552,56
Zuschuss bmvit für gemeinwirtschaftliche Leistungen	659.737.619,82	642.410.261,18
SUMME	660.769.763,31	643.343.121,55

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

Die Grundstücke der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH samt den diesbezüglichen Kostenbeiträgen wurden mit Sacheinlagevertrag vom 12. 12. 2012 in die Güterterminal Werndorf Projekt GmbH eingebracht. Der Buchwertabgang der Grundstücke beträgt EUR 16.547.659,83. Die Kostenbeiträge, welche den Buchwerten in gleicher Höhe gegenüberstanden und jährlich entsprechend der Nutzungsdauer aufgelöst wurden, wurden ebenfalls an die Güterterminal Werndorf Projekt GmbH übertragen.

Aufwendungen für bezogene Leistungen

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen veränderten sich von EUR 642.797.900,32 um EUR 17.465.896,95 auf EUR 660.263.797,27.

	2012 EUR	2011 EUR
Bezogene Leistungen Technische Infrastrukturkontrolle	350.641,81	335.367,67
Bezogene Leistungen Benannte Stelle	0,00	14.567,57
Bezogene Leistungen KLI.EN	116.023,03	37.703,90
Bezogene gemeinwirtschaftliche Leistungen	659.744.010,73	642.410.261,18
Kartenrohlinge FE/EIS	2.065,40	0,00
Bezogene Leistungen ATF	2.187,60	0,00
Bezogene Leistung FVK	48.868,70	0,00
SUMME	660.263.797,27	642.797.900,32

090

Personalaufwand

Der Personalaufwand hat sich gegenüber dem Vorjahr von EUR 4.908.791,36 um EUR 11.729,78 auf EUR 4.920.521,14 verändert.

Die Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen in Höhe von EUR 64.518,70 (Vorjahr EUR 65.812,17) bestehen aus Aufwendungen für Abfertigungen in Höhe von EUR 11.206,80 (Vorjahr EUR 11.728,54) sowie aus Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen in Höhe von EUR 53.311,90 (Vorjahr EUR 54.083,63).

Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Planmäßige Abschreibungen

Die planmäßigen Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr EUR 153.838,15 (Vorjahr EUR 150.650,09) und veränderten sich damit gegenüber dem Vorjahr um EUR 3.188,06.

	2012 EUR	2011 EUR
Immaterielle Vermögensgegenstände	33.655,54	21.430,99
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	120.182,61	129.219,10
SUMME	153.838,15	150.650,09

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

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Steuern, soweit nicht Steuern vom Einkommen oder Ertrag

Die nicht ertragsabhängigen Steuern beliefen sich im Geschäftsjahr auf EUR 6.680,53 (Vorjahr EUR 3.935,44).

Übrige betriebliche Aufwendungen

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen betragen EUR 1.929.161,95 und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 93.428,74.

091

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

	2012 EUR	2011 EUR
Instandhaltungen und Wartungen	114.663,07	86.422,10
Reinigung durch Dritte	34.524,33	35.601,02
Versicherungen	61.861,82	20.264,64
Transporte durch Dritte	760,00	344,60
Reise- und Fahrtspesen	53.632,72	48.907,03
Post- und Telefongebühren	32.956,32	29.351,31
Miet- und Pachtaufwand, Leasing u. Lizenzgebühren	1.042.854,68	960.309,50
Energieverbrauch, Betriebskosten	75.977,04	68.748,05
Kfz-Kosten PKW	9.317,73	9.602,65
Beigestelltes Personal	8.624,00	24.846,79
Aufsichtsratsvergütungen	33.000,00	27.500,00
Büromaterial	23.071,93	13.537,51
Fachliteratur und Zeitschriften	28.030,41	28.637,40
Werbung und Repräsentation	62.260,25	47.559,38
Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwand	210.382,09	305.784,06
Personalrekrutierung	12.558,94	17.103,45
Aus- und Fortbildung	99.108,62	90.091,61
Mitgliedsbeiträge	13.723,08	12.279,97
Spesen des Geldverkehrs	1.230,98	1.267,48
Verluste aus Anlagenabgängen	664,17	292,20
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10.470,73	7.467,22
Skontoerträge auf übrige betriebliche Aufwendungen	-510,96	-184,76
Summe	1.929.161,95	1.835.733,21

Die auf das Geschäftsjahr entfallenden Aufwendungen für den Abschlussprüfer betragen für die Prüfung des Jahresabschlusses EUR 6.895,00 und für sonstige Leistungen EUR 154.869,00.

Betriebsergebnis

Das Betriebsergebnis beträgt EUR 0,00 und hat sich damit gegenüber dem Vorjahr von EUR -65.747,08 um EUR 65.747,08 verändert.

Finanzielles Ergebnis

Das finanzielle Ergebnis schlägt sich im Geschäftsjahr mit EUR 31.583,79 (Vorjahr EUR 190.341,87) nieder. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Veränderung von EUR -158.758,08.

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 per 31. 12. 2012 einen negativen beizulegenden Zeitwert von EUR 6.081.050,69 ergeben.

Im Jahresabschluss 2012 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 6.081.000,00 erforderlich.

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

Bilanzverlust

Der Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2012 beträgt EUR 31.583,79 und veränderte sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -93.011,00 (Vorjahresergebnis EUR 124.594,79). Unter Berücksichtigung des Verlustvortrages aus dem Geschäftsjahr 2011 errechnet sich ein Bilanzverlust von EUR -332.883,21.

Sonstige Angaben

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer betrug 60 (Vorjahr: 61), davon 60 Angestellte (Vorjahr: 61) 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	11.206,80	0,00	0,00	11.206,80
Betriebliche Mitarbeitervorsorge	53.311,90	2.057,40	0,00	51.254,50
Aufwendungen für Pensionen (Pensionskassenbeiträge)	110.786,46	11.787,50	0,00	98.998,96
SUMME	175.305,16	13.844,90	0,00	161.460,26

094

Verbundene Unternehmen:

Rail Test & Research GmbH, Wien

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR -573.991,11 (Vorjahr EUR 1.587.347,32);
Jahresfehlbetrag 2012 EUR -2.161.338,43 (Vorjahr EUR -3.509.926,77)

RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH, Regensburg

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR 39.187,77 (Vorjahr EUR 37.805,85);
Jahresüberschuss 2012 EUR 1.381,92 (Vorjahr Jahresfehlbetrag EUR -2.687,23)

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 33.000,00 (Vorjahr EUR 27.500,00) entstanden.

Aufsichtsrat:

Generalsekretär Sektionschef DI Herbert Kasser
(Vorsitzender)

Sektionschefin Mag. Ursula Zechner
(Stellvertreterin des Vorsitzenden)

Direktor Mag. Walter Andrie

Mag. Bernhard Bauer

DI Georg Parrer

Mag. Roland Schuster

Patrycja Feichter

Peter Calließ

Mag. Martina Lew-Schlapschy

Geschäftsführung:

DI Dr. Ulrich Puz

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

Wien, am 29.3.2013



DI Dr. Ulrich Puz

095

Lagebericht

Lagebericht gem. §§ 243 und 267 UGB
der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH für das Geschäftsjahr 2012

Struktur der SCHIG mbH und Angaben über Beteiligungen

Die SCHIG mbH besteht als Gesellschaft seit 16 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. 1. 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 nationalstaatlicher 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 den Betrieb einer Benannten Stelle;
- Durchführung der Fahrzeugcodevergabe;
- Führung des Einstellungsregisters;
- Tätigkeit als Trassenzuweisungsstelle für Privatbahnen;
- Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr;
- Führung des Fahrerlaubnisregisters und Ausstellung der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer.

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

Die Rail Test & Research GmbH (RTR) besitzt mit dem Klima-Wind-Kanal in Wien die weltweit einzige derartige Anlage für Schienenfahrzeuge, in der Tests an Schienenfahrzeugen unter extremen klimatischen und aerodynamischen Bedingungen durchgeführt werden können. Als Private-Partner fungiert die Betreibergesellschaft Rail Tec Arsenal Fahrzeugversuchsanlage GmbH.

Die RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (Rollende Landstraße – RoLa) hat mit dem RoLa-Standort Regensburg das erste grenzüberschreitende PPP-Projekt dieser Art für die SCHIG mbH realisiert. Im Rahmen der Errichtung wurden vom Unternehmen rd. EUR 2,5 Mio. in den Bau des neuen Verladeterminals im Hafen Regensburg sowie die notwendige Infrastruktur investiert – darunter auch zusätzliche Gleisanlagen, Zufahrtsstraßen mit Anbindung an das Straßennetz, Stellplätze, Abfertigungsspuren, Rampenplätze sowie Büro- und Aufenthaltsräume. Infrastrukturbetreiber des RoLa-Terminals ist die Bayernhafen GmbH, der operative Betrieb der bestehenden RoLa-Verbindung Trento – Regensburg wird seit 8. 12. 2012 – nach Einstellung des Betriebs durch den bisherigen Betreiber ÖKOMBI GmbH, einer Tochtergesellschaft der Rail Cargo Austria AG – durch eine Kooperation von Interbrennero, der Trenitalia, dem Unternehmen Trasposervizi und dem privaten deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH gewährleistet.

Mit Vertrag vom 12. 12. 2012 hat die SCHIG mbH ihre 100%-Beteiligung an der Güterterminal Werndorf Projekt GmbH (GWP) an die ÖBB-Infrastruktur AG veräußert. Dieser Verkauf bedeutet einen weiteren wesentlichen Schritt im Zuge der Neupositionierung der SCHIG mbH als Dienstleistungsunternehmen und der damit zusammenhängenden Konzentration auf die oben beschriebenen Kernaufgaben.

Erfolgreiche Wiedereingliederung der Buchhaltungsaufgaben in die SCHIG mbH

Die in den vergangenen Jahren extern geführte Verbuchung der Geschäftsfälle der SCHIG mbH wurde im GJ 2012 wieder in die Gesellschaft verlagert. Gründe dafür waren einerseits die Möglichkeit, dadurch rascher akkurate Finanzberichte erstellen zu können, andererseits die Nutzung der in der SCHIG mbH vorhandenen personellen Ressourcen im Bereich Finanzbuchhaltung. Die Wiedereingliederung ist reibungslos abgelaufen, die erwarteten Verbesserungen konnten bereits erreicht werden.

Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage

Gesamtwirtschaftliches Umfeld, Marktumfeld und Trends

Zu Beginn des Jahres 2011 konnte die österreichische Wirtschaft – getrieben von einer starken Exportnachfrage – den in den Vorjahren erlittenen BIP-Rückgang noch weiter aufholen. Zur Jahresmitte 2011 kam das Wachstum jedoch zum Erliegen; dies setzte sich im Jahr 2012 fort. Hier kam vor allem die schwache Konjunktur in wichtigen Exportmärkten zum Tragen.

In ihrer gesamtwirtschaftlichen Prognose für Österreich 2012 bis 2014 vom Dezember 2012¹ hat die Oesterreichische Nationalbank (OeNB) die Wachstumsaussichten für 2012 signifikant nach unten revidiert. Demnach wird ein Wachstum des realen BIP lediglich iHv 0,4 % erwartet, gegenüber einem Wachstum von 2,7 % im Jahr 2011.

Auch für 2013 hat die OeNB ihre Wachstumsprognose deutlich herabgesetzt. Hier wird nur mehr ein Wachstum von 0,5 % anstelle des bisher prognostizierten Wachstums von 1,7 % erwartet. Wesentlicher Einflussfaktor ist die im Euroraum weiterhin vorherrschende Rezession; von den maßgeblichen Volkswirtschaften des Euroraums müssen alle außer Deutschland für das Jahr 2013 mit rückläufiger Wirtschaftsleistung rechnen. Spürbar ist auch der weiterhin anhaltende Vertrauensverlust der wirtschaftlichen Akteure. Erst im Jahr 2014 rechnet die OeNB mit einem signifikanten Anstieg des Wachstums in Österreich auf 1,7 %.

Die schwache Investitionskonjunktur wird sich bis in das Jahr 2013 hinein fortsetzen. Während der Hochbau weiterhin von stärkerer – wenn auch abflauender – Dynamik gekennzeichnet ist, bleibt die Investitionstätigkeit im Tiefbau lt. OeNB aufgrund geringer Auftragszahlen und -volumina staatsnaher Infrastrukturunternehmen verhalten. Hier zeigen sich die Auswirkungen öffentlicher Konsolidierungsmaßnahmen und Sparprogramme deutlicher.

Am 21. 11. 2012 wurde vom Europäischen Parlament und vom Rat die Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums erlassen. Die neue Richtlinie, mit der die drei Richtlinien 91/440/EWG, 95/18/EG und 2001/14/EG des sogenannten ersten Eisenbahnpakets überarbeitet wurden, beinhaltet von den Mitgliedstaaten bis Ende 2014 umzusetzende Regelungen hinsichtlich

- der Organisation der Eisenbahnunternehmen,
- der Erteilung, Verlängerung oder Änderung von Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen und
- Grundsätzen und Verfahren für die Festlegung und Erhebung von Weagentgelten im Eisenbahnverkehr und die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn.

Bei der Umsetzung einiger in der Richtlinie 2012/34/EU enthaltener Detailbestimmungen ist auch die derzeitige Tätigkeit der SCHIG mbH in den Bereichen der Zuweisungsstelle, der Infrastrukturfinanzierungskontrolle und der Verkehrsfinanzierungskontrolle betroffen, wie z. B.:

- Die Funktionen der Zuweisung von Fahrwegkapazitäten und die Festlegung und Einhebung von Weagentgelten müssen durch Stellen ausgeführt werden, die selbst keine Eisenbahnverkehrsunternehmen sind.
- Für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur sollen die Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer politischen Zielsetzungen eine mehrjährige Strategie erarbeiten. Auf Basis dieser Strategie haben die Infrastrukturbetreiber Planungen für den Betrieb und den Ausbau der Schieneninfrastruktur und den sich daraus ergebenden Finanzierungsbedarf festzulegen. Die diesbezüglichen Entwürfe der Geschäftspläne der Infrastrukturbetreiber sind offenzulegen, und potenziellen Nutzern der Schieneninfrastruktur ist vor Beschlussfassung Gelegenheit zur Stellungnahme einzuräumen.
- Nicht-Eisenbahnverkehrsunternehmen (wie z. B. Auftraggeber für öffentliche Dienstleistungsaufträge im Schienenpersonenverkehr) erhalten die Möglichkeit der Trassenbestellung bei Infrastrukturbetreibern. Weiters erfolgt die Einräumung des diskriminierungsfreien Zugangs zu weiteren Infrastruktureinrichtungen wie Terminals und Wartungsanlagen.

Es kann davon ausgegangen werden, dass im Zuge der Umsetzung der Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU auf die diesbezüglichen in der SCHIG mbH vorhandenen Erfahrungen und Expertisen vermehrt zugegriffen wird und dadurch die Geschäftsentwicklung der SCHIG mbH positiv beeinflusst wird.

Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse der SCHIG mbH beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 6,5 Mio. (Vj. rd. EUR 6,3 Mio.), je MitarbeiterIn bedeutet das bei einem durchschnittlichen Personalstand von 60 (Vj. 61) einen Betrag von rd. TEUR 108 (Vj. rd. TEUR 104). Dies entspricht einem Anstieg der Umsatzerlöse um rd. TEUR 174 oder rd. 2,8 % gegenüber dem GJ 2011. Der überwiegende Umsatzanteil resultiert aus der Kostentragungspflicht des Bundes laut § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz.

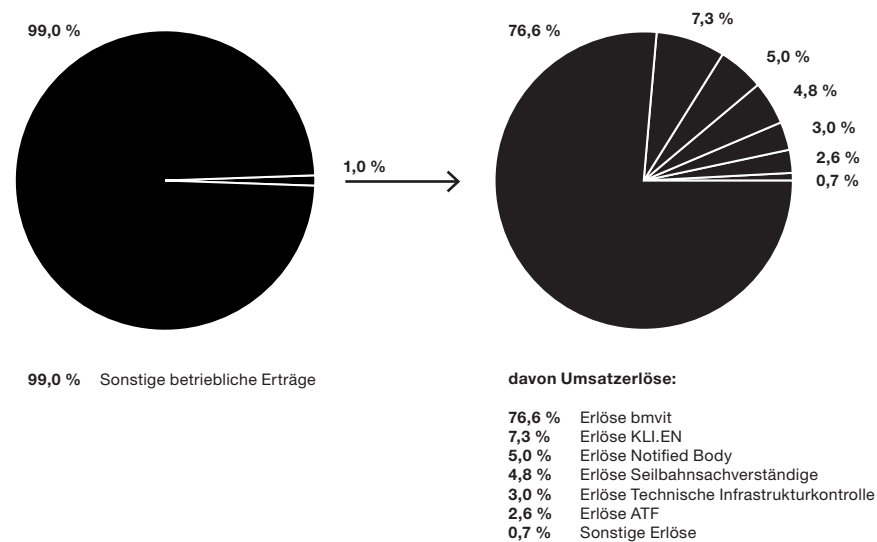
Ertragslage

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. 2. 2011 rückwirkend mit 1. 4. 2010 der Verkehrsdienstvertrag (VDV) zwischen der SCHIG mbH und der ÖBB-Personenverkehr AG in Kraft getreten war, wurden von der SCHIG mbH bis Oktober 2012 weitere VDV mit elf Privatbahnen abgeschlossen, welche rückwirkend zum 1. 1. 2011 in Kraft traten.

In Summe betrug der damit für den Zeitraum von 1. 1. 2012 bis 31. 12. 2012 erfolgte Bestellumfang der SCHIG mbH ca. 77 Mio. Zugkilometer. Dabei handelt es sich um Schienenpersonenverkehrsleistungen im Nah- und Regionalverkehr im gesamten Bundesgebiet – die das Grundangebot des Bundes gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 darstellen – sowie ergänzende Leistungen im Fernverkehr, die ebenfalls aufgrund gemeinwirtschaftlicher Zielsetzungen beauftragt werden. Im Vertragszeitraum Jänner bis Dezember 2012 wendete der Bund für die Bestellung der Verkehrsleistungen im Wege der SCHIG mbH EUR 654,2 Mio. auf. Dieser Betrag ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen sowie in den Aufwendungen für bezogene Leistungen der SCHIG mbH enthalten.

Der nachfolgende Überblick über die Betriebsleistung im GJ 2012 zeigt deren Zusammensetzung sowie Details zu den Umsatzerlösen.

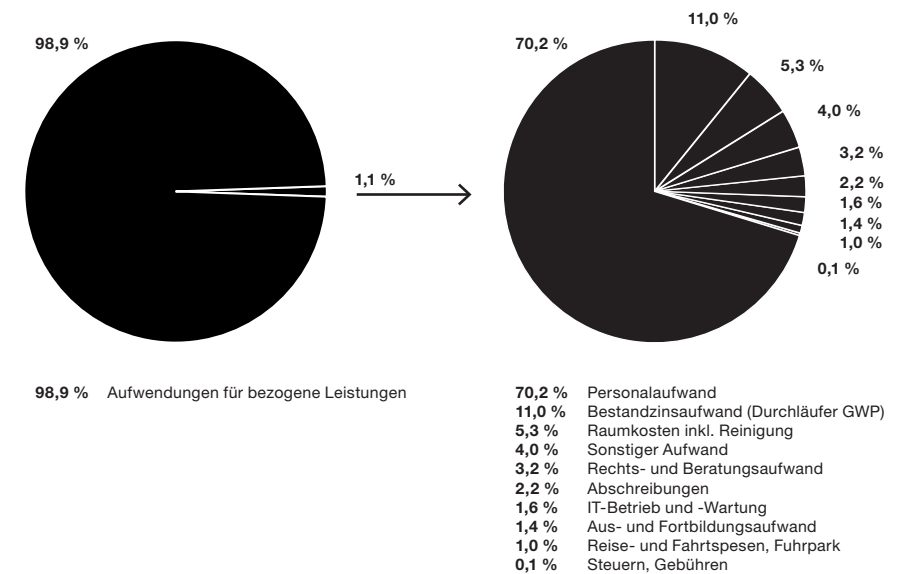
ÜBERSICHT BETRIEBSLEISTUNG 2012



Der im GJ 2010 eingeschlagene Weg zur Effizienzsteigerung der Gesellschaft wurde auch im GJ 2012 erfolgreich fortgesetzt. Der Personalaufwand blieb im Berichtsjahr mit rd. EUR 4,9 Mio. (Vj. EUR 4,9 Mio.) gegenüber dem Vorjahr unverändert, obwohl der durchschnittliche Personalaufwand je MitarbeiterIn der SCHIG mbH im Berichtsjahr leicht auf rd. TEUR 82 (Vj. rd. TEUR 80) anstieg. Die durchschnittliche Mitarbeiteranzahl sank um eine Person von 61 auf 60 im GJ 2012.

Durch den im GJ 2012 erreichten Abschluss der noch ausstehenden Verkehrsdienstverträge stiegen die Aufwendungen für bezogene Leistungen im Berichtsjahr auf rd. EUR 660,3 Mio. (Vj. rd. EUR 642,8 Mio.) an. Die Intensität der Aufwendungen für bezogene Leistungen blieb mit rd. 98,9 % im GJ 2012 gegenüber dem Vorjahr unverändert.

ÜBERSICHT AUFWENDUNGEN 2012



Überblick zur Ertragslage

Die SCHIG mbH erzielte im Berichtsjahr ein positives Finanzergebnis von rd. TEUR 32 (Vj. rd. TEUR 190). Das EBIT 2012 betrug rd. TEUR 578 (Vj. rd. EUR 1,3 Mio.). Die Umsatzrentabilität sank dadurch im GJ 2012 auf rd. 8,9 % (Vj. rd. 19,8 %).

Auch im Berichtsjahr konnte als Ergebnis der Effizienzsteigerungsmaßnahmen eine positive Eigenkapitalrentabilität von rd. 0,3 % erzielt werden; diese liegt jedoch aufgrund des im Jahr 2012 gegenüber dem Vorjahr gesunkenen Marktzinsniveaus unter dem im GJ 2011 erzielten Wert von rd. 1,3 %.

ÜBERBLICK ZUR ERTRAGSLAGE	2012	2011	VERÄNDERUNG
EBIT in TEUR	578	1.252	-674
EBIT-Marge (Umsatzrentabilität) in %	8,9 %	19,8 %	-10,9 %
EGT in TEUR	32	125	-93
Eigenkapitalrentabilität (EGT/Eigenkapital) in %	0,3 %	1,3 %	-1,0 %

Nach einem leicht negativen Betriebsergebnis von TEUR -66 im GJ 2011 weist die SCHIG mbH im GJ 2012 nunmehr ein Betriebsergebnis von TEUR 0 aus. Diese Verbesserung resultiert im Wesentlichen aus der im Zuge der Konzentration der SCHIG mbH auf ihr Kerngeschäft vorgenommenen organisatorischen Integration der Benannten Stelle in den Geschäftsbereich der technischen Kontrolle. Die Benannte Stelle bleibt rechtlich erhalten und wird ihre gutachterlichen Tätigkeiten fortführen.

Durch die Integration wurden Einsparungen erzielt und Synergieeffekte realisiert, wodurch die Ergebnisverbesserung ermöglicht wurde.

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

STRUKTUR DER GUV-RECHNUNG	2012 TEUR	%	2011 TEUR	%	VERÄNDERUNG TEUR
Umsatzerlöse	6.502	1,0 %	6.328	1,0 %	174
Sonstige betriebliche Erträge	660.770	99,0 %	643.343	99,0 %	17.427
Betriebsleistung	667.272	100,0 %	649.671	100,0 %	17.601
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-660.264	98,9 %	-642.798	98,9 %	17.466
Personalaufwand	-4.921	0,7 %	-4.909	0,8 %	12
Abschreibungen	-152	0,0 %	-190	0,0 %	-39
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-1.936	0,3 %	-1.840	0,3 %	96
Gesamtaufwand	-667.272	100,0 %	-649.737	100,0 %	17.535
Betriebsergebnis	0	0,0 %	-66	0,0 %	66
Finanzergebnis	32	0,0 %	190	0,0 %	-159
EGT	32	0,0 %	125	0,0 %	-93

Vermögens- und Finanzlage

Durch den Verkauf der Tochtergesellschaft GWP und den Verbrauch der im GJ 2011 gebildeten Rückstellung für ausstehende Eingangsrechnungen aus VDV sank die Bilanzsumme im Berichtsjahr auf rd. EUR 93,3 Mio. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen (Anlagenintensität) betrug aufgrund des durch den Verkauf der Tochtergesellschaft GWP bedingten Abgangs von

Anlagevermögen am Bilanzstichtag 7,4 % (Vj. 28,4 %). Der Anlagendeckungsgrad I lag bei 136,8 % (Vj. 20,8 %), der Anlagendeckungsgrad II stieg auf 269,0 % (Vj. 102,3 %) an.

ÜBERBLICK ZUR VERMÖGENS- UND FINANZLAGE	31.12.2012	31.12.2011	VERÄNDERUNG
Bilanzsumme in TEUR	93.320	175.175	-81.856
Anlagenintensität in %	7,4 %	28,4 %	-21,1 %
Anlagendeckungsgrad I in %	136,8 %	20,8 %	115,9 %
Anlagendeckungsgrad II in %	269,0 %	102,3 %	166,8 %
Eigenmittelquote nach URG in %	10,1 %	5,9 %	4,2 %

106

Die Entwicklung der Bilanzstruktur zeigt folgendes Bild:

BILANZSTRUKTUR	31.12.2012 TEUR	STRUKTUR 2012	31.12.2011 TEUR	STRUKTUR 2011	VERÄNDE- RUNG TEUR
Langfristiges Vermögen	6.899	7,4 %	61.677	35,2 %	-54.779
Kurzfristiges Vermögen	86.421	92,6 %	113.498	64,8 %	-27.077
Bilanzsumme	93.320	100,0 %	175.175	100,0 %	-81.856
Eigenkapital	9.435	10,1 %	9.403	5,4 %	32
Kostenbeiträge von Dritten	0	0,0 %	16.550	9,4 %	-16.550
Langfristiges Fremdkapital	9.125	9,8 %	36.747	21,0 %	-27.622
Kurzfristiges Fremdkapital	74.760	80,1 %	112.476	64,2 %	-37.716

Durch den Verkauf der Tochtergesellschaft GWP hat sich das Bilanzbild der SCHIG mbH wesentlich verändert. Das Nettoumlaufvermögen liegt zum 31. 12. 2012 bei rd. EUR 11,7 Mio. (Vj. rd. EUR 1,0 Mio.).

Die Eigenmittelquote nach URG beträgt zum 31. 12. 2012 rd. 10,1 % (Vj. rd. 5,9 %) was bedeutet, dass die von § 23 URG vorgegebene Eigenmittelquote iHv 8,0 % nicht unterschritten wurde. Andererseits ist jedoch die fiktive Schuldentilgungsdauer gemäß § 24 URG größer als 15 Jahre. Im Ergebnis liegen daher die Voraussetzungen für die Vermutung eines Reorganisationsbedarfes im Sinne des § 22 Abs. 1 Z 1 URG nicht vor.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Free Cashflow belief sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 20,7 Mio. (Vj. rd. EUR 22,6 Mio.). Die zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel sank von rd. EUR 19,7 Mio. auf rd. EUR -11,5 Mio. Diese Veränderung resultiert im Wesentlichen aus den Effekten aus dem Verkauf der Tochtergesellschaft GWP im GJ 2012.

AUSZUG AUS DER KAPITALFLUSSRECHNUNG	31.12.2012 TEUR	31.12.2011 TEUR	VERÄNDERUNG TEUR
Kapitalfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	-17.380	19.953	-37.333
Kapitalfluss aus der Investitionstätigkeit	38.076	2.649	35.427
Free Cashflow	20.697	22.602	-1.906
Kapitalfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-32.188	-2.854	-29.333
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	-11.491	19.748	-31.239
Liquide Mittel zu Jahresbeginn	21.602	1.854	19.748
Liquide Mittel am Jahresende	10.111	21.602	-11.491

107

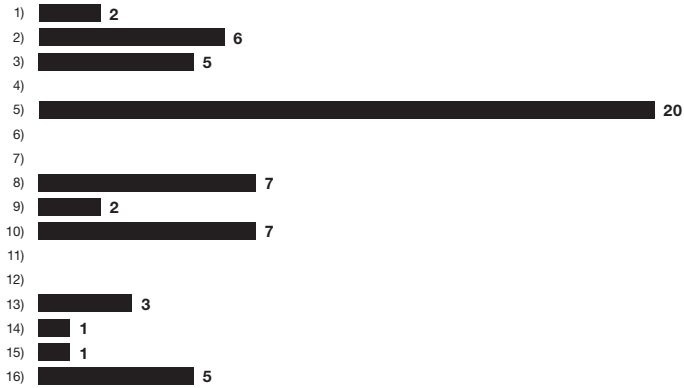
Personalbericht

Der Mitarbeiterstand zum 31. 12. 2012 der SCHIG mbH setzt sich wie folgt zusammen:

- | | |
|---|--|
| 1) Seilbahnsachverständige | 9) Personal |
| 2) Eisenbahninfrastruktur Services | 10) Recht, Personal & Beschaffung |
| 3) Förderungen und Verkehrsfinanzierungskontrolle | 11) Verkehrsförderungen, Recht |
| 4) Kaufmännische Infrastrukturkontrolle | 12) Management Services, Beteiligungen |
| 5) Infrastrukturkontrolle und Notified Body | 13) Finanzen und Controlling |
| 6) Technische Infrastrukturkontrolle | 14) Teilnehmungsmanagement |
| 7) Benannte Stelle | 15) Unternehmenskommunikation |
| 8) Förderungen | 16) Abteilung Geschäftsführung |

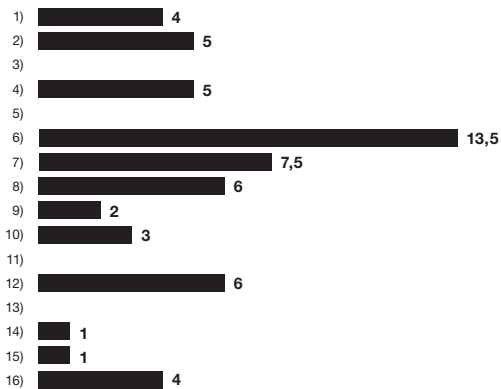
GESCHÄFTSJAHR 2012

Anzahl 59



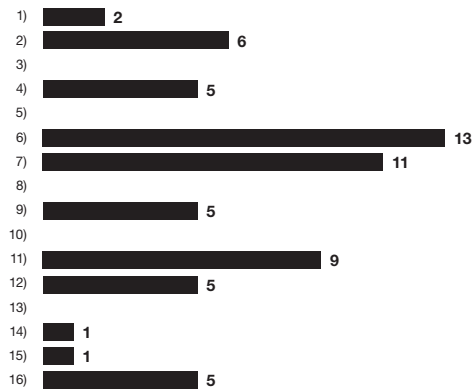
GESCHÄFTSJAHR 2011

Anzahl 58



GESCHÄFTSJAHR 2010

Anzahl 63



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

PERSONALFLUKTUATION (KÖPFE)	2012	2011
Neuaufnahmen	5	10
Abgänge	-5	-14

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

	UNTER 30 JAHRE	30-49 JAHRE	AB 50 JAHRE	FRAUEN- ANTEIL	DURCHSCHNITT- ALTER
31.12.2012	18,6 %	66,1 %	15,3 %	45,8 %	38,8 Jahre
31.12.2011	20,7 %	67,2 %	12,1 %	43,1 %	38,2 Jahre

MitarbeiterInnen nach absolvierten Ausbildungen per 31. 12. 2012:

	GESAMT		DAVON FRAUEN		DAVON MÄNNER	
	ABSOLUT	IN %	ABSOLUT	IN %	ABSOLUT	IN %
MA gesamt	59	100 %	27	100 %	32	100 %
MA mit Universitäts-Abschluss	34	58 %	13	48 %	21	66 %
MA mit Fachhochschul-Abschluss	2	3 %	0	0 %	2	6 %
MA mit Matura (HAK, HTL, AHS)	17	29 %	11	41 %	6	19 %
übrige MA	6	10 %	3	11 %	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);
- Verpflegungs-Gutscheine 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 14).

Ereignisse von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Am 30. 1. 2013 hat die SCHIG mbH von dem ihr gemäß § 5 Abs. 2 des mit der ÖBB Personenverkehr AG abgeschlossenen Verkehrsdienstevertrags eingeräumten Recht Gebrauch gemacht, die ÖBB-Personenverkehr AG zu verpflichten, für bestimmte beauftragte Verkehrsleistungen ab Dezember 2015 neue Elektrotriebwagen einzusetzen. Dadurch erhöht sich der von der SCHIG mbH an die ÖBB-Personenverkehr AG zu leistende Abgeltungsbetrag um rund EUR 20,0 Mio. p. a.

Bericht über die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens und Risikobericht

Voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens

Neben der bereits dargestellten Einschätzung der OeNB erwartet auch das WIFO nur verhaltenes Wachstum für das Jahr 2013. Es wird eine Wachstumsrate von 1,0 % prognostiziert, welche sich im Jahr 2014 auf 1,8 % erhöhen soll. Dies ist im Wesentlichen durch die öffentlichen Sparprogramme im Euroraum sowie die anhaltend schwierige Wirtschaftslage in den Nachbarländern bedingt. Dämpfend wirken sich weiters die Maßnahmen zur Konsolidierung der öffentlichen Haushalte sowie die anhaltende Instabilität des Finanzsystems aus.²

Das IHS prognostiziert einen ähnlichen Wachstumsverlauf der österreichischen Wirtschaftsleistung, mit 0,8 % im Jahr 2013 jedoch schwächer als das WIFO; für 2014 wird ebenfalls ein Anstieg auf 1,8 % erwartet.³

Für die SCHIG mbH bieten sich im GJ 2013 wieder große Herausforderungen. Die bereits geschlossenen Verkehrsdiensteverträge mit der ÖBB-Personenverkehr AG und elf Privatbahnen sind reibungslos abzuwickeln. Dabei werden auch die bisher klaglos funktionierenden innerbetrieblichen Abläufe und Vorkehrungen weiterhin bei der Abwicklung der Verkehrsdiensteverträge getestet.

Die Benannte Stelle musste im GJ 2012 beweisen, dass sie die in sie investierten Mittel sinnvoll verwendet, und zeigen, dass sie trotz deutlich reduzierter Investitionstätigkeit im europaweiten Bahnbau fit für den Markt ist. Es werden im GJ 2013 Umsatzerlöse iHv rd. TEUR 420 angestrebt. Mit diesen Erlösen und einem sparsamen Verbrauch von notwendigen Aufwendungen werden keine Finanzmittel des Bundes für die Arbeitsfähigkeit der Benannten Stelle benötigt.

Mit Beschluss des Aufsichtsrates der SCHIG mbH vom 21. 6. 2012 wurde die Neuorganisation der beiden ehemaligen Abteilungen „Benannte Stelle“ und „Infrastrukturkontrolle“ in Form einer Verschmelzung zur Abteilung „Infrastrukturkontrolle & Notified Body“ umgesetzt. Durch diese Zusammenlegung können Synergien im Bereich der Infrastrukturkontrolle und der Tätigkeit als Benannte Stelle bestmöglich erreicht werden, und es wird ein optimaler Ressourceneinsatz aufgrund zyklischer Auftragsauslastung gewährleistet.

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. 1. 2011 ist eine erstmalige Erteilung der Fahrerlaubnis in Form einer auf europäischer Ebene harmonisierten Plastikkarte möglich. 2012 erhielt die SCHIG mbH die ersten Anträge und stellte die Fahrerlaubnisse aus.

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. Die fachliche Unterstützung und Beratung des bmvit stellt auch in Zukunft eine wesentliche Aufgabe der SCHIG mbH dar.

² WIFO Monatsberichte 1/2013, S. 3 f.

³ Prognose der Österreichischen Wirtschaft 2012–2014 (19. Dezember 2012); <http://www.ihs.ac.at/vienna/IHS-Departments-2/Economics-and-Finance-2/Applied-Research-3/Economic-Forecast-2.htm>, abgerufen am 26. Februar 2013

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. Alle identifizierten Risiken werden anhand der fortgeschriebenen Bewertungen oder aufgrund von Erfahrungswerten laufend einer qualitativen und quantitativen Beurteilung unterzogen, vor allem hinsichtlich möglicher Schadensausmaße, Eintrittswahrscheinlichkeiten und zu ergreifender Maßnahmen.

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

Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten

Originäre Finanzinstrumente

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

Derivative Finanzinstrumente

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

Am 25. 1. 2005 hat die SCHIG mbH zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos für eine Finanzierung der Rail Test & Research GmbH über ein Volumen von EUR 20,0 Mio. einen Zinsswap-Vertrag als Fixzinsswapper mit der Republik Österreich, vertreten durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur, abgeschlossen (Laufzeit bis Ende 2029). Die Zeitwertermittlung zum 31. 12. 2012 erfolgte im Rahmen einer finanzmathematischen „Mark to Market“-Bewertung unter Zugrundelegung der Marktverhältnisse zum Bilanzstichtag und ergab einen negativen beizulegenden Zeitwert iHv rd. EUR 6,1 Mio. Dadurch war es erforderlich, die zum 31. 12. 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 abzuschließen 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 Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ergibt sich keine ergebnismäßige Belastung.

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

Die SCHIG mbH hat im GJ 2012 weiter am Ausbau eines risikoorientierten Kontrollumfelds gearbeitet und wird dies auch im GJ 2013 fortsetzen. Oberste Priorität nimmt bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens ein. Im Rahmen des implementierten Risikomanagements werden die finanzwirtschaftlichen Risiken laufend bewertet sowie durch geeignete Maßnahmen begrenzt. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle und transparente Steuerung der quantifizierbaren Risikopositionen innerhalb eines konkret zu vereinbarenden Handlungsrahmens. Dazu hat sich die SCHIG mbH entsprechende Richtlinien gegeben. Nachstehend werden die wichtigsten Finanzierungsrisiken näher erörtert.

Liquiditätsrisiko

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

Zinsrisiko

Risiken aus Marktzensänderungen können das Finanzergebnis der SCHIG mbH aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, mögliche Marktzenschwankungen über ein abzustimmendes Niveau hinaus z. B. durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente einzuschränken, um

deren Einfluss auf die Ergebnisentwicklung möglichst gering zu halten.

Währungsrisiko

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

Kontrahentenrisiko

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

Internes Kontrollsystem

Allgemeine Informationen

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

Demzufolge ist das IKS 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. Die Zuständigkeit für das externe Berichtswesen im Zusammenhang mit dem Jahresabschluss liegt beim Bereich Finanzen & Controlling, welcher direkt der Geschäftsführung untersteht.

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 2012 grundsätzlich auf EDV-Anlagen mittels der Software RZL.

Nachdem die Buchhaltung bis zum GJ 2011 extern durchgeführt wurde, fand mit Beginn des GJ 2012 die Wiedereingliederung der Buchhaltungsaufgaben in die SCHIG mbH statt. Die Bilanzierung wurde im GJ 2012 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 sowie 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 dem Projekt 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 CO₂) und längerfristige Methoden der Energieoptimierung. Der Projektabschluss ist für voraussichtlich 2013 vorgesehen.

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.

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 Projektes 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. Nach Annahme des Projektvorschlages durch die Managing Authority des South East Europe Programmes im Mai 2012 wurde das Projekt mit dem Kick-off-Meeting am 26. und 27. 7. 2012 in Bologna gestartet; die SCHIG mbH wurde hierbei als Leiter des Arbeitspaketes 5 bestätigt. Aufgabenstellung ist hier (gemeinsam mit Partnern aus Griechenland, der Slowakischen Republik und Österreich) die Erstellung einer Marktstudie zum Schienenpersonenverkehr im Untersuchungsraum sowie darauf aufbauend die Vorbereitung von Demonstratoren/Pilotprojekten. Vereinbart wurde darüber hinaus, dass es im Rahmen des Projektes einerseits zu einem intensiven Austausch von Know-how im Bereich der Gestaltung und des Abschlusses von Verkehrsdienstverträgen im Schienenpersonenverkehr (SPV) kommen soll, andererseits im Rahmen eines Umsetzungsprojektes die Basis für ein Datenbank- und GIS-gestütztes Monitoringtool für Verkehrsdienstverträge geschaffen werden soll.

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 29. 3. 2013

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 2012 bis zum 31. Dezember 2012 unter Einbeziehung der Buchführung geprüft. Dieser Jahresabschluss umfasst die Bilanz zum 31. Dezember 2012, die Gewinn- und Verlustrechnung für das am 31. Dezember 2012 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 2012 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2012 bis zum 31. Dezember 2012 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 4. April 2013



ppa Mag. Gerhard Posautz
Wirtschaftsprüfer



BDO Austria GmbH
Wirtschaftsprüfungs- und
Steuerberatungsgesellschaft



Mag. Peter Bartos
Wirtschaftsprüfer

Berechnung der Kennzahlen

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

Glossar

Abs.	Absatz
AFRAC	Austrian Financial Reporting and Auditing Committee
AG	Aktiengesellschaft
ATF	Anschlussbahn- und Terminalförderung
BBG	Bundesbahngesetz in der geltenden Fassung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMF	Bundesministerium für Finanzen
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation & Technologie
EBIT	Earnings before Interest and Tax (Ergebnis vor Zinsen und Steuern)
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EG	Europäische Gemeinschaft
EGT	Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
EstG	Einkommensteuergesetz in der geltenden Fassung
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (ab 1993 EG)
f.	folgende
FFG	Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft
GIS	Geografisches Informationssystem
GJ	Geschäftsjahr
GmbH, GesmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GWL	Gemeinwirtschaftliche Leistungen
GWP	Güterterminal Werndorf Projekt GmbH
IHS	Institut für Höhere Studien
iHv	in Höhe von
IKS	Internes Kontrollsystem
KG	Kommanditgesellschaft
KLI.EN	Klima- und Energiefonds
lt.	laut
MA	MitarbeiterIn(nen)
Mio.	Million(en)
MIP	Mittelfristiges Investitionsprogramm
Nr.	Nummer
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖPNRV-G 1999	Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999
OG	Offene Gesellschaft
p. a.	per annum
PPP	Public Private Partnership
rd.	rund

RoLa	RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH; Rollende Landstraße
RTR	Rail Test & Research GmbH
S.	Seite
SCHIG mbH	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SEE	South East Europe (Südosteuropa)
t	Tonnen
TEUR	Tausend Euro
UGB	Unternehmensgesetzbuch in der geltenden Fassung
URG	Unternehmensreorganisationsgesetz in der geltenden Fassung
VDV	Verkehrsdienstvertrag für den gemeinwirtschaftlichen Schienenverkehr
Vj.	Vorjahr
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
Z	Ziffer
z. B.	zum Beispiel

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

Papier:

Claro Bulk, Antalis

Fotos:

SCHIG mbH, bmvit, Martin Stöbich

SCHIG mbH
2012:

Schwarz
auf
Weiß

Geschäftsbericht
2012

www.schig.com

Schienen-
infrastruktur
Dienstleistungs-
gesellschaft
mbH

SCHIG Geschäftsbericht 2012

Schwarz auf Weiß

K1 – K6