
SCHIG mbH
2014:

Mit Sicherheit für Europa

Geschäftsbericht
2014

www.schig.com

Schienen-
infrastruktur
Dienstleistungs-
gesellschaft
mbH

K1 – K6

SCHIG

K1 – K6

K1

Kapitel 1:
Kundenzufriedenheit und Sicherheit
als Leitmotive unserer Tätigkeit.

1.1	Vorwort des Bundesministers	006
1.2	SCHIG mbH in Zahlen Organigramm	008 009
1.3	Bericht des Aufsichtsrates	010
1.4	Mitglieder des Aufsichtsrates	012
1.5	Vorwort des Geschäftsführers	014
1.6	Der Geschäftsführer	018
1.7	Highlights	020
1.8	Corporate Governance Bericht	024
1.9	Risikomanagement	032
1.10	Qualitätsmanagement	034

K2

Kapitel 2:
Planung und Organisation für
Österreich und Europa

2.1	Fahrerlaubnis-Register	038
2.2	Fahrzeug-Einstellungsregister	042
2.3	Infrastrukturregister (RINF)	046

K3

Kapitel 3:
Europa verlangt Hochleistung.
Schieneninfrastruktur erbringt Höchstleistungen.

3.1	Fördermanagement	052
3.2	Abwicklung der Beihilfen für den Schienengüterverkehr	054
3.3	Anschlussbahnförderung neu	058
3.4	European Train Control System (ETCS) – Abwicklung der Beihilfe	060
3.5	E-Mobilität für alle	062
3.6	Abwicklung von Förderungen für den Klima- und Energiefonds	064

K4

Kapitel 4:
Forschung: Innovationen zu ermöglichen
sichert die Zukunft Europas.

4.1	Abwicklung der Verkehrsdienstverträge	070
4.2	Integrierter Taktfahrplan (ITF) – Wirkungsanalyse	074
4.3	Forschungsprojekt: Rail4SEE	076

K5

Kapitel 5:
Wir sichern die Wege durch Europa.

5.1	Infrastrukturkontrolle	080
5.2	Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V)	084
5.3	Die nichtamtlichen Sachverständigen für Seilbahnen	088
5.4	Die Benannte Stelle SCHIG mbH	090
5.5	Die SCHIG mbH als Ingenieurbüro	092

K6

Kapitel 6:
SCHIG mbH Jahresabschluss 2014

6.1	Jahresabschluss 2014	096
6.2	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	100
6.3	Erläuterungen zur Bilanz	104
6.4	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	110
6.5	Sonstige Angaben	116
6.6	Lagebericht	120
6.7	Bestätigungsvermerk	142
6.8	Berechnung der Kennzahlen	146

Glossar	148
Impressum	152

1.1
Vorwort des Bundesministers

1.2
SCHIG mbH in Zahlen
Organigramm

1.3
Bericht des Aufsichtsrates

1.4
Mitglieder
des Aufsichtsrates

1.5
Vorwort des
Geschäftsführers

1.6
Der Geschäftsführer

1.7
Highlights

1.8
Corporate Governance Bericht

1.9
Risikomanagement

1.10
Qualitätsmanagement

Kundenzufriedenheit
und Sicherheit als
Leitmotive unserer
Tätigkeit.

K1

Vorwort des Bundesministers

006



Alois Stöger

Bundesminister
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Sehr geehrte Damen
und Herren!

Die Bahn boomt in Österreich: Im Jahr 2013 waren die Österreicherinnen und Österreicher im Schnitt 1.425 Kilometer auf der Schiene unterwegs, das ist der Topwert in der Europäischen Union. Und auch beim Schienengüterverkehr liegt Österreich ganz vorne: 32 Prozent Bahnanteil im Güterverkehr sind in der EU unübertroffen. Mit insgesamt mehr als 29 Milliarden Nettotonnenkilometern liegt Österreich nur hinter den wesentlich größeren Staaten Deutschland, Frankreich und Polen und damit auch bei den absoluten Zahlen im Spitzenfeld.

Die Republik Österreich bekennt sich im Gesamtverkehrsplan zu einem sozialen, sicheren, umweltfreundlichen und effizienten Verkehrssystem. Dem umweltschonenden Bahnverkehr kommt bei der Erreichung dieser Ziele eine entscheidende Bedeutung zu, deshalb bilden der bedarfsgerechte Ausbau und die gezielte Erneuerung der Schieneninfrastruktur einen Schwerpunkt der österreichischen Verkehrspolitik.

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft garantiert durch ihre Mitwirkung im Bereich der Infrastrukturplanung für einen sparsamen und effizienten Einsatz der öffentlichen Mittel und ebenso für eine reibungslose Abwicklung der zahlreichen Verkehrsdienstverträge mit den ÖBB und zahlreichen Privatbahnen. Im Jahr 2014 hat die SCHIG mbH im Auftrag des Verkehrsministeriums mehr als 64,1 Millionen Zugkilometer im Nahverkehr und rund 13,3 Millionen Zugkilometer im Fernverkehr bestellt und dafür insgesamt 684,8 Millionen Euro aufgewandt. Regelmäßige Kontrollen und Berichte stellen sicher, dass die in den Verträgen vereinbarten Standards bezüglich Sicherheit, Pünktlichkeit, Sauberkeit und KundInnenzufriedenheit gewährleistet werden.

Im Schienengüterverkehr deckt das von der SCHIG mbH und meinem Ressort gemeinsam entwickelte Beihilfenprogramm, mit dem Einzelwagenverkehre und kombinierte Schienenverkehre gefördert werden, mehr als 63 Prozent des gesamten Schienengüterverkehrs in Österreich ab.

Gemeinsam arbeiten wir laufend daran, das Angebot für die Österreicherinnen und Österreicher weiter zu verbessern und die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr zu optimieren. Die Entwicklung der Bahnen in Österreich ist außerordentlich vielversprechend; diesen erfolgreichen Weg werden wir weiterverfolgen.

Ich danke allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SCHIG mbH für die gute Zusammenarbeit, wünsche Ihnen alles Gute für das neue Geschäftsjahr und bin überzeugt, dass wir die kommenden Herausforderungen gemeinsam bewältigen werden.

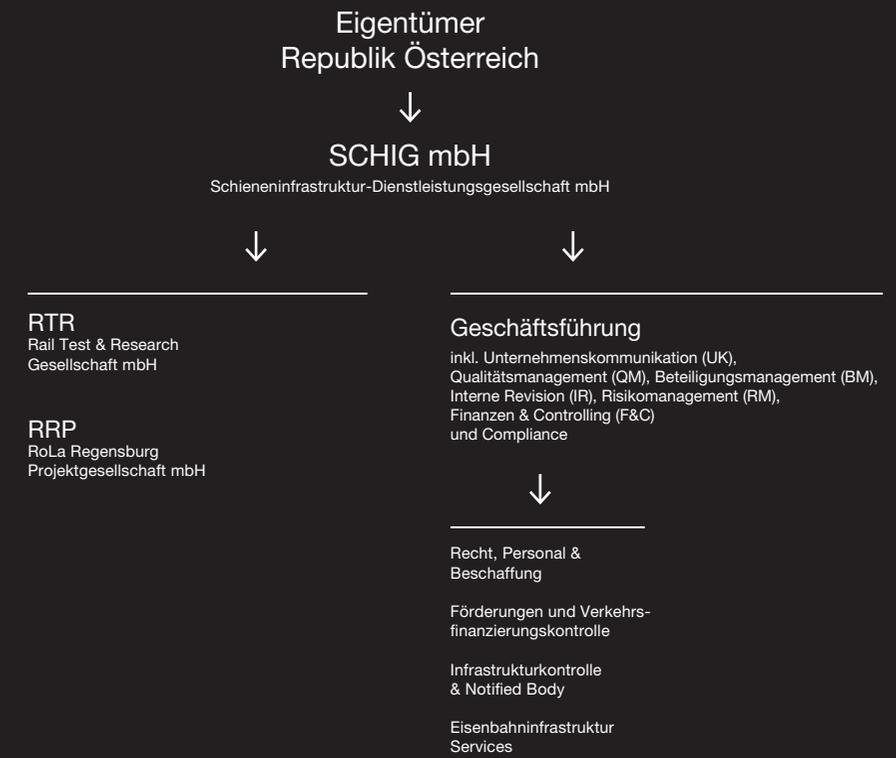
A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Alois Stöger', written in a cursive style.

Alois Stöger
Bundesminister für Verkehr, Innovation
und Technologie

007

in Euro:

Bilanzsumme:	Anlagevermögen:	Verbindlichkeiten:	EGT:
90,2 Mio.	6,5 Mio.	71,2 Mio.	0,1 Mio.
	Eigenkapital:	<i>davon kurzfristige:</i>	EBIT:
	9,6 Mio.	68,5 Mio.	0,1 Mio.
		<i>davon langfristige:</i>	
		2,6 Mio.	
		Umsatzerlöse:	
		6,4 Mio.	
		MitarbeiterInnen im Durchschnitt 2014:	
		60	



Bericht des Aufsichtsrates

010



MR Mag. Roland Schuster, MBA

Vorsitzender
des Aufsichtsrates
der SCHIG mbH

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 2014 die Tätigkeit der Gesellschaft überwacht und an der Weiterentwicklung der Gesellschaft mitgewirkt.

Im Jahr 2014 wurde entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen in jedem Quartal eine Sitzung des Aufsichtsrates abgehalten.

Der Aufsichtsrat wurde durch die Geschäftsführung im Rahmen der Aufsichtsratssitzungen durch regelmäßige Berichte laufend über die Lage der Gesellschaft sowie über wichtige Fragen informiert. Neben den Sachthemen, über die routinemäßig wiederkehrend berichtet wird, wie beispielsweise der Geschäftsverlauf und Auftragsvergaben, sind unter anderem die angepasste Unternehmensstrategie der SCHIG mbH, die Einführung eines Compliance Managers in der SCHIG mbH sowie die SCHIG-MitarbeiterInnen-Befragung zu erwähnen.

Die Geschäftsführung hat auch ausführlich über das Risikomanagement der SCHIG mbH berichtet, in dessen Rahmen jährlich eine Neubetrachtung und Evaluierung aller Risiken und eine entsprechende Darstellung in der Risk Map erfolgt.

Sowohl der Jahresabschluss 2013 als auch der Lagebericht wurden dem Aufsichtsrat zeitgerecht zur Verfügung gestellt. Der Aufsichtsrat hat die zur Verfügung gestellten Dokumente mit den Wirtschaftsprüfern der Gesellschaft erörtert und geprüft, und es wurde kein Grund zur Beanstandung gefunden.

Auch im Jahr 2014 hat die SCHIG mbH dazu beigetragen, den sparsamen und zielgerichteten Einsatz der öffentlichen Mittel für die Errichtung und Erhaltung sowie den sparsamen Betrieb des österreichischen Schienennetzes sicherzustellen.

Ich möchte mich im Namen des gesamten Aufsichtsrates bei der Geschäftsführung und vor allem den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SCHIG mbH für das im Jahr 2014 gemeinsam Geleistete sehr herzlich bedanken. Meinen Kollegen im Aufsichtsrat danke ich für die gute Zusammenarbeit. Der Aufsichtsrat wird auch in Zukunft nach Kräften die positive Entwicklung des Unternehmens fördern, dabei jedoch gleichzeitig das notwendige Maß an konstruktiver Kontrolle walten lassen.

Wien, Februar 2015



MR Mag. Roland Schuster, MBA

011

Mitglieder des Aufsichtsrates

MR Mag. Roland Schuster, MBA
Vorsitzender
(Leiter der Abteilung II/Infra 1 –
Infrastrukturfinanzierung – ökonomische
Angelegenheiten der Eisenbahn im bmvit)

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

Mag. Walter Andrie
(Wiener Stadtwerke Holding AG)

MR Mag. Bernhard Bauer
(Abteilung II/10 – Budget Wirtschaft, Land-
wirtschaft, Verkehr und Infrastruktur im BMF)

MR DI Dr. Thomas Spiegel
(Leiter der Abteilung II/Infra 5 – Internationale Netze
und Grundlagen der Infrastrukturplanung im bmvit)
seit 18. August 2014

MR DI Georg Parrer
(Leiter der Abteilung II/Infra 3 –
Eisenbahninfrastruktur im bmvit)
bis 18. August 2014

DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill
(Abteilung IV/ST 2 – Technik und
Verkehrssicherheit im bmvit)

Patrycja Feichter
(Arbeitnehmersvertreterin
und Betriebsratsvorsitzende)

Peter Calließ
(Arbeitnehmersvertreter und
Betriebsrat)

Mag.^a Martina Lew-Schlapschy
(Arbeitnehmersvertreterin und Betriebsrätin)

Vorwort des Geschäftsführers

014



DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Geschäftsführer der
SCHIG mbH

Die Konstante ist die Veränderung

Das Jahr 2014 brachte einige Veränderungen. Am 1. September 2014 übergab Doris Bures die Leitung des bmvit an Alois Stöger. Im Aufsichtsrat verabschiedete sich das langjährige Aufsichtsratsmitglied Georg Parrer, und Thomas Spiegel wurde im August in den Aufsichtsrat der SCHIG mbH berufen. Der Prokurist und Abteilungsleiter der Abteilung IKN veränderte sich und verließ die SCHIG mbH. Die hohe Expertise der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die starke Kundenorientierung wird bei Auftraggebern und Eigentümern sehr geschätzt. Der Bericht über die Bestellung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Schienenpersonenverkehr wurde erstmalig im Verkehrsausschuss des Nationalrates präsentiert und überwiegend positiv aufgenommen.

Dieser Bericht bietet eine neue Transparenz und Klarheit und unterstützt Entscheidungsträger dadurch maßgeblich. Das Infrastrukturregister wurde so weiterentwickelt, dass Österreich in diesem Bereich bereits eine Vorreiterrolle in Europa einnimmt. Durch die Mitentwicklung der Anschlussbahnförderung neu und deren Umsetzung wird ein wesentlicher Beitrag zur Erhaltung bzw. Steigerung des Modal Split im Güterverkehr geleistet.

015

Die Erweiterung des Leistungsportfolios wurde im Jahr 2014 fortgeführt

Neben den vielfältigen Prüf- und Kontrolltätigkeiten im Bereich der Schieneninfrastruktur ist die SCHIG mbH schon seit mehreren Jahren mit der Führung von verschiedenen Registern betraut, die zur Harmonisierung des europäischen Eisenbahnwesens beitragen. Das Fahrzeugeinstellungsregister, das die SCHIG mbH seit dem Jahr 2007 führt, ermöglicht die eindeutige Identifizierung von Fahrzeugen, die in Österreich zugelassen sind, das seit 2011 betriebene Fahrerlaubnisregister erleichtert Triebfahrzeugführern den Wechsel zu Arbeitgebern, die in anderen Mitgliedstaaten der EU ansässig sind. 2014 hat das bmvit die SCHIG mbH nun auch mit der Einrichtung und dem Betrieb des nationalen Infrastrukturregisters NRINF beauftragt, das alle Informationen über die österreichische Schieneninfrastruktur erhält, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Planung und Durchführung von Zugfahrten in Österreich benötigt. Die in diesem Register enthaltenen Daten werden an die Europäische Eisenbahnagentur ERA weitergeleitet, die sie in das europaweite virtuelle Register integriert. Bei der Entwicklung des speziellen, den Vorgaben der ERA entsprechenden IT-Systems NRINF konnte die SCHIG mbH auf das fundierte Fachwissen und die Erfahrung zurückgreifen, die die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Errichtung der beiden anderen Register aufgebaut haben.

Damit leistet die SCHIG mbH einen wesentlichen Beitrag zur Herstellung der Interoperabilität und des Binnenmarktes auf dem Eisenbahnsektor.

Die Entwicklung eines speziellen Softwareprogrammes war auch für die Erfassung und Auswertung jener Daten notwendig, die für die Abwicklung der Verkehrsdienstverträge benötigt werden. Im Rahmen dieser Aktivitäten wurden 2014 rund 77,5 Mio. Zugkm bei den österreichischen Eisenbahnen um einen Abgeltungsbetrag von fast 685 Mio. EUR bestellt. Diese Verträge waren überwiegend in den Jahren 2011 und 2012 abgeschlossen worden, 2014 kam der Vertrag Graz – Linz mit der ÖBB PV AG hinzu, mit dem die Verbindung der beiden Landeshauptstädte durch direkte, hochwertige Zugverbindungen und die regionale Anbindung dieser Städte verbessert werden soll. Bei der Durchführung der regelmäßigen Kontrollfahrten, bei denen die vertragskonforme Leistungserbringung durch die Eisenbahnen überprüft wird, ist von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nicht nur eine fundierte Kenntnis des Eisenbahnbetriebes gefordert, sondern auch Urteilsfähigkeit und Einfühlungsvermögen.

Die Organisation des Unternehmens ist auf die Anforderungen einer zunehmend komplexer werdenden Umwelt auszurichten

Die laufende Änderung der Rahmenbedingungen in wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und technischer Hinsicht, die kontinuierliche Zunahme und die regelmäßige Veränderung von Vorschriften, Regelungen und Normierungen sowohl auf nationaler als auch internationaler Ebene stellen die Leitung eines Unternehmens vor ständig steigende Herausforderungen. Die SCHIG mbH hat bereits frühzeitig auf diese Entwicklung reagiert und mehrere Systeme implementiert, die darauf abzielen, ein regelkonformes und rechtmäßiges Verhalten der Unternehmensleitung und aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sicherzustellen. 2014 wurde das Compliance Management der SCHIG mbH um einen wesentlichen Schritt vorangetrieben: Aufgabe des 2014 neu installierten Compliance Managers ist es, die bereits bestehenden Systeme und Maßnahmen, wie beispielsweise Internes Kontrollsystem, Risikomanagement, aber auch Compliance-Richtlinien, Reporting etc. zu einem abgestimmten, schlüssigen Compiencesystem zusammenzufassen und weiterzuentwickeln. Ziel ist es, eine größtmögliche Sicherheit zu schaffen, um allfällige Regelverstöße grundsätzlich zu verhindern.

Unternehmerischer Erfolg ist nicht nur von den richtigen Produkten oder Dienstleistungen und einer funktionierenden Unternehmensorganisation abhängig, sondern wird ganz maßgeblich auch von den Fähigkeiten und dem Engagement des gesamten Teams bestimmt.

Um die Voraussetzungen für eine optimale Motivation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu schaffen, wurde im Herbst 2013 eine MitarbeiterInnenbefragung durchgeführt, die mit einer Rücklaufquote von 93 % der Belegschaft einen Beweis für das Interesse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an der SCHIG mbH brachte. Die Implementierung der drei Kulturdimensionen „leidenschaftlich“, „kundenorientiert“ und „wertschätzend“, die in lebhaften Diskussionen vom Management-Team erarbeitet wurden, stellt einen länger dauernden Prozess dar, der im Jahr 2014 eingeleitet wurde und die Zufriedenheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiter steigern soll.

Zu einem hervorragenden Ergebnis führte die im Herbst 2014 durchgeführte Online-Kundenbefragung durch das Institut für empirische Sozialforschung IFES, die der SCHIG mbH eine große Zufriedenheit der Kunden mit der Qualität der angebotenen Dienstleistungen und der Kundenorientierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bescheinigte. Die hohe Rücklaufquote von 38 % ermöglicht eine hohe Verlässlichkeit und Genauigkeit des Ergebnisses.

Dies sind nur einige Punkte, die sich im Jahr 2014 für die SCHIG mbH ergeben haben. Ich freue mich auf weitere spannende Jahre und wünsche Ihnen beim Lesen dieses Berichtes viel Vergnügen. Der Bericht zeigt, wie vielfältig die Aufgaben der SCHIG mbH sind. Ebenso vielfältig wie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, bei denen ich mich für das vergangene Jahr 2014 sehr herzlich bedanken möchte!

Der Geschäftsführer

018



DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Geschäftsführer der
SCHIG mbH

DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Nach Beendigung einer HTL für Elektrotechnik und nach erfolgreichem Abschluss des Studiums der Kulturtechnik und Wasserwirtschaft an der Universität für Bodenkultur (BOKU) begann Ulrich Puz seine berufliche Laufbahn am Department für Bautechnik und Naturgefahren (ebenfalls BOKU) als wissenschaftlicher Mitarbeiter. Anschließend wechselte er in ein Ingenieurbüro. Ab September 2008 war er bei der ASFINAG für die Interne Revision und Beratung von Planungs- und Bauprojekten tätig. Im Mai 2010 wurde Puz neben Gottfried Schuster zum Geschäftsführer der SCHIG mbH bestellt und hat in weiterer Folge im Februar 2011 die Alleingeschäftsführung des Unternehmens übernommen. Er hat seine Doktorarbeit zum Thema „Sicherheitssysteme für Tunnel unter Brand“ an der BOKU verfasst. Die WU Wien Executive Academy schloss er mit einem MBA ab, und seit 2012 ist er eingetragener Ziviltechniker. Er ist verheiratet und hat drei Söhne.

019

Highlights

Kundenbefragung 2014

Im Herbst 2014 hat die SCHIG mbH eine Online-Kundenbefragung in Auftrag gegeben, die in der Zeit von 9. bis 28. Oktober durchgeführt wurde. Auftragnehmer war das Institut für empirische Sozialforschung GmbH (IFES), das bereits zwei Jahre zuvor eine gleichartige Befragung durchgeführt hatte.

Insgesamt wurden 320 Kunden (2012: 212 Kunden) der SCHIG mbH kontaktiert, 118 Antworten wurden zurückgesandt (2012: 78 Kundenrückmeldungen), was einem Rücklauf von 38 % entspricht. (2012: ebenfalls 38 % Rücklauf). Diese im Vergleich zu anderen Untersuchungen sehr hohe Rücklaufquote ergibt eine hohe Verlässlichkeit und Genauigkeit der Ergebnisse, selbst wenn in Untergruppen nur eine sehr geringe Fallzahl erzielt werden konnte.

Ergebnisse

Der Kundenzufriedenheitsindex der SCHIG mbH erreicht aktuell 79 Punkte (dieser Customer Satisfaction Index – CSI ist eine vom IFES errechnete Kennzahl für Image-plus-Leistungen plus Kundenorientierung). Die erzielte Verbesserung um fünf Indexpunkte im Verhältnis zu 2012 bedeutet nicht nur eine sehr gute Gesamtbeurteilung aus Kundensicht, sondern auch eine Steigerung der Zufriedenheit auf bereits hohem Niveau. Der allgemein geltende Zielwert für den Kundenzufriedenheitsindex von 75 Punkten konnte 2014 mit diesem Ergebnis sogar übertroffen werden. Zum Vergleich: Andere Unternehmen im Infrastrukturbereich erzielen bei solchen Indizes Werte zwischen 67 und 71 Punkten.

Das erfreuliche Ergebnis der Kundenbefragung dient der SCHIG mbH als Ausgangsbasis, einerseits das sehr hohe Niveau des Kundenservices beizubehalten, gleichzeitig aber weitere Verbesserungsmaßnahmen zu überlegen, um auch bei der nächsten Kundenbefragung eine weitere Ergebnisverbesserung erzielen zu können.

VDV-Berichte der SCHIG mbH im Parlament

Zu den Hauptaufgaben der SCHIG mbH gehört es, die Einhaltung jener Leistungen und Qualitätsziele zu überwachen, die in den Verträgen über die Durchführung von Personenbeförderungen mit dem Zug zwischen der SCHIG mbH und zwölf Eisenbahnverkehrsunternehmen vereinbart wurden. Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist jedes Jahr ein Bericht über das Ergebnis dieser Überprüfung vorzulegen, der in der Folge in beiden Kammern des Parlaments behandelt wird.

Die Behandlung der gemeinwirtschaftlichen Leistungsberichte für die Jahre 2012 und 2013 stand nach der Debatte im Nationalrat auf der Tagesordnung der 833. Sitzung des Bundesrats im Oktober 2014, in deren Verlauf der von der SCHIG mbH erstellte Teil des gemeinwirtschaftlichen Leistungsberichts von den Abgeordneten mit BM Stöger diskutiert wurde.

Einige Auszüge aus dem Protokoll dieser Sitzung geben den Eindruck wieder, den die Abgeordneten und der BM von der Arbeit der SCHIG mbH gewonnen haben (das gesamte Protokoll dieser Sitzung ist abrufbar unter: http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/BR/BRSITZ/BRSITZ_00833/SEITE_0085.html):

In der darauffolgenden Abstimmung wurden die gemeinwirtschaftlichen Leistungsberichte vom Bundesrat – wie auch schon zuvor vom Nationalrat – zur Kenntnis genommen.

500. Lokführerschein: Verleihung durch den Minister

Am 4. 11. 2014 wurde die 500. Fahrerlaubnis feierlich von Verkehrsminister Alois Stöger übergeben.

Patrycja Feichter und Ulrich Puz nahmen an der Übergabe teil und gratulierten dem Empfänger der Karte herzlich.



Foto: Feichter, Puz, Stöger, Djukic, Blumthaler, Matthä

Corporate Governance Bericht der SCHIG mbH für das Geschäftsjahr 2014

Rechtsgrundlagen des Corporate Governance Berichtes

Die Geschäftsleitung der SCHIG mbH hat jährlich über die Corporate Governance des Unternehmens zu berichten und diesen Bericht gemeinsam mit dem Jahresabschluss dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorzulegen (B-PCGK, Pkt. 12.1.1.). Aus Gründen der Transparenz, Übersichtlichkeit und Wirtschaftlichkeit hat die SCHIG mbH beschlossen, für die SCHIG und die RTR einen gemeinsamen Bericht zu erstellen und veröffentlichen.

Der Public Corporate Governance Kodex (B-PCGK) wurde am 30. 10. 2012 von der Bundesregierung beschlossen. Er basiert auf den OECD-Grundsätzen der Corporate Governance öffentlicher Unternehmen sowie den Regeln des Österreichischen Corporate Governance Codex für die Privatwirtschaft und vergleichbaren Governance-Regelungen in Deutschland und der Schweiz. Der B-PCGK legt Maßnahmen speziell für die Corporate Governance staatseigener und staatsnaher Unternehmen fest und ist aus diesem Grund auch von der SCHIG mbH anzuwenden. Rechtlich stellen die Regelungen des Kodex eine Selbstbindung des Bundes dar, deren Beachtung den Organen des Bundes bei der Wahrnehmung von Anteilseigner- und Überwachungsfunktionen obliegt (B-PCGK, Pkt. 1).

Der B-PCGK enthält zwingende Regelungen (L) und Empfehlungen (C) (B-PCGK, Pkt. 5.1.).

Der B-PCGK ist unter <http://www.bka.gv.at> öffentlich abrufbar.

Dieser Corporate Governance Bericht ist unter <http://www.schig.com/ueber-die-schig-mbh/compliance/> öffentlich abrufbar.

Bekanntnis zu den Bestimmungen des B-PCGK

Die SCHIG mbH ist ein Unternehmen des Bundes. Alleingesellschafter der SCHIG mbH ist die Republik Österreich. Die Eigentümervertretung gemäß § 4 SCHIG (Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 201/1996 idF BGBl. I Nr. 111/2010) ist dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vorbehalten. Die RTR ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der SCHIG mbH. Die SCHIG mbH und die RTR bekennen sich daher zu den Bestimmungen des B-PCGK.

Die zweite 100%ige Tochtergesellschaft der SCHIG mbH ist die RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH („RRP“), die ihren Sitz in Deutschland hat und daher nicht vom Geltungsbereich des B-PCGK umfasst ist. Dennoch werden alle Bestimmungen des B-PCGK sinngemäß angewendet.

Die Beachtung des B-PCGK ist in den Regelwerken des Unternehmens sichergestellt (B-PCGK, Pkt. 6.1.).

Die Geschäftsleitung der SCHIG mbH sowie das Überwachungsorgan erklären daher die Einhaltung der Bestimmungen des B-PCGK. Abweichungen zu Regelungen des Kodex sind in diesem Bericht dargestellt.

Zusammensetzung und Arbeitsweise der Geschäftsleitung

DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Geburtsjahr: 1976

Datum Erstbestellung:
SCHIG mbH: 1. 5. 2010
RTR: 3. 5. 2010

Ende laufende Funktionsperiode
SCHIG mbH: 30. 4. 2015
RTR: Keine Befristung

DI Dr. Ulrich Puz, MBA übte im Jahr 2014 keine Funktion in einem Überwachungsorgan anderer Unternehmen aus oder hatte vergleichbare Funktionen inne.

Es besteht aufgrund der Alleingeschäftsführung derzeit keine Ressortverteilung. Der Geschäftsführer berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig über die finanzielle, strategische und personelle Entwicklung des Unternehmens. Über die RTR berichtet der Geschäftsführer dem Aufsichtsrat, wenn die Entwicklung die SCHIG mbH betrifft. Details zu den Berichts- und Genehmigungspflichten legt die Geschäftsordnung der Geschäftsführung (Stand 11. 9. 2014) fest.

Zusammensetzung des Aufsichtsrats

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

Der Aufsichtsrat der SCHIG mbH setzte sich im Jahr 2014 wie folgt zusammen:

Kapitalvertreter

MR Mag. Roland Schuster, MBA

Vorsitzender seit 12. 12. 2013

Geburtsjahr: 1968
Datum Erstbestellung: 30. 8. 2010

SC Mag^a. Ursula Zechner

Stellvertretende Vorsitzende

Geburtsjahr: 1968
Datum Erstbestellung: 24. 8. 2011

Mag. Walter Andrie

Geburtsjahr: 1954
Datum Erstbestellung: 14. 11. 1996

MR Mag. Bernhard Bauer

Geburtsjahr: 1968
Datum Erstbestellung: 23. 10. 2003

DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill

Geburtsjahr: 1973
Datum Erstbestellung: 12. 11. 2013

MR DI Dr. Thomas Spiegel

seit 18. 8. 2014

Geburtsjahr: 1961
Datum Erstbestellung: 18. 8. 2014

MR DI Georg Parrer

bis 18. 8. 2014

Geburtsjahr: 1952
Datum Erstbestellung: 9. 1. 2007

Arbeitnehmervertreter

Peter Calließ

Geburtsjahr: 1973
Datum Erstbestellung: 25. 11. 1999

Patrycja Feichter

Geburtsjahr: 1976
Datum Erstbestellung: 6. 2. 2007

Mag^a. Martina Lew-Schlapschy

Geburtsjahr: 1971
Datum Erstbestellung: 26. 1. 2011

Die Funktionsperiode der Mitglieder des Aufsichtsrats endet 2015 mit der Beschlussfassung über den Jahresabschluss 2014.

Verträge mit Mitgliedern des Aufsichtsrats

Weder die SCHIG mbH noch eine ihrer Tochtergesellschaften hat Verträge mit einem der Aufsichtsratsmitglieder geschlossen.

Vergütungen von Geschäftsleitung und Aufsichtsrat

Geschäftsführer
DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Fixbezug:
EUR 115.000,00

Erfolgsabhängige Bezüge:
EUR 15.093,75

Sachbezüge:
EUR 17.639,59

Die Vergütungen der Aufsichtsräte für das Jahr 2014 betragen:

Vergütung Vorsitzende/-r:
EUR 4.000,00

Vergütung stellvertretende/-r Vorsitzende/-r:
EUR 3.000,00

Vergütung Mitglied:
EUR 2.000,00

Sitzungsgeld:
EUR 500,00
pro Sitzung und Mitglied

Für das Jahr 2014 werden seitens der SCHIG mbH Vergütungen und Sitzungsgelder iHv EUR 29.500 an den AR ausbezahlt. Dieser Betrag gliedert sich wie folgt auf:

MR Mag. Roland Schuster, MBA:
EUR 6.500,00
(davon EUR 4.000,00 an Vergütung und EUR 2.500,00 an Sitzungsgeld)

SC Mag^a. Ursula Zechner:
EUR 5.500,00
(davon EUR 3.000,00 an Vergütung und EUR 2.500,00 an Sitzungsgeld)

Mag. Walter Andrie:
EUR 4.500,00
(davon EUR 2.000,00 an Vergütung und EUR 2.500,00 an Sitzungsgeld)

MR Mag. Bernhard Bauer:
EUR 4.500,00
(davon EUR 2.000,00 an Vergütung und EUR 2.500,00 an Sitzungsgeld)

DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill:
EUR 4.000,00
(davon EUR 2.000,00 an Vergütung und EUR 2.000,00 an Sitzungsgeld)

MR DI DR. Thomas Spiegel:
EUR 1.743,17
(davon EUR 743,17 an anteiliger Vergütung und EUR 1.000,00 an Sitzungsgeld)

MR DI Georg Parrer:
EUR 2.756,83
(davon EUR 1.256,83 an anteiliger Vergütung und EUR 1.500,00 an Sitzungsgeld)

Soweit die Mitglieder des AR Beamte sind, sind deren Vergütungen auf das Konto des BMF zu überweisen.

Die Arbeitnehmervertreter erhalten weder eine Vergütung noch ein Sitzungsgeld.

Die RTR und die RRP haben keinen Aufsichtsrat.

Genderaspekte

Der Alleingeschäftsführer der SCHIG mbH ist männlich.

Der Frauenanteil im Aufsichtsrat der SCHIG mbH liegt bei 33,33 % (B-PCGK Pkt. 11.2.1.2.).

Per 31. 12. 2014 waren 61 Personen (inkl. Geschäftsführer und zwei Mitarbeiterinnen in Karenz) in der SCHIG mbH beschäftigt. Das Personal setzt sich aus 29 Frauen und 32 Männern zusammen, das entspricht einem Frauenanteil von 47,5 %.

Die SCHIG mbH setzt folgende Maßnahmen zur Frauenförderung im Unternehmen:

→ Frauen in leitenden Funktionen (Prokuristin)

→ Bei der Jobbesetzung wird Frauen mit gleicher Ausbildung und Kompetenz der Vorzug gegeben

→ Flexible Gestaltung von Arbeitszeiteinbarungen für Eltern

→ Kinderbetreuungsgutscheine

→ Generationen- und Wissensmanagement zur Abstimmung von unterschiedlichen Arbeitsweisen von älteren und jüngeren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern

→ Arbeitsgruppe zur Erarbeitung von Leitlinien zur Gender- und Diversitypolitik

Begründungen zu den Abweichungen vom B-PCGK

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

a) *Haftpflichtversicherung für Geschäftsleitung und Überwachungsorgan (B-PCGK, Pkt. 8.3.3.)*
Der B-PCGK sieht vor, dass eine Haftpflichtversicherung, die für die Geschäftsleitung und/oder das Überwachungsorgan gegen Risiken aus dessen beruflicher Tätigkeit abgeschlossen wird, nicht für grobe Fahrlässigkeit und Vorsatz abgeschlossen werden darf und dass ein Selbstbehalt von 10 % des Schadens bis zur Höhe des Eineinhalbfachen der jährlichen Vergütung vorgesehen werden soll. Die leitenden Organe der SCHIG mbH (Geschäftsführer, Aufsichtsräte und Prokuristen) sowie der Tochtergesellschaften (Geschäftsführer und Prokuristen) waren im Geschäftsjahr 2014 im Rahmen einer Directors-&Officers-Versicherung (D&O-Versicherung) haftpflichtversichert. Die Kosten für die Versicherung trägt das Unternehmen. Vorsätzliche Handlungen sind von der Versicherung nicht gedeckt, jedoch sowohl grobe als auch leichte Fahrlässigkeit. Es besteht auch kein Selbstbehalt. Die Versicherung wurde bereits 2011 (Versicherungsbeginn 01.01.2012) abgeschlossen. Eine Einschränkung des Versicherungsschutzes würde zu keiner Verbilligung des Tarifs führen.

b) *Vier-Augen-Prinzip (B-PCGK, Pkt. 9.2.1.)*
Derzeit ist ein Alleingeschäftsführer bestellt. Die Erklärung über die Errichtung der Gesellschaft (Pkt. VII.) sieht vor, dass die SCHIG mbH einen, zwei oder drei Geschäftsführer hat, denen die Geschäftsführung und Vertretung der Gesellschaft obliegt. Die unternehmensinterne Unterschriftenordnung (Pkt. 9.3.) sieht vor, dass Verträge mit einem Geldwert von mehr als EUR 3.000,-, die durch die Geschäftsführung zu unterzeichnen sind, zuvor an die Abteilung Recht, Personal & Beschaffung zur rechtlichen Prüfung vorzulegen sind.

Diese Regelung gilt sinngemäß auch für die Tochtergesellschaften.

Risikomanagement

Das in der SCHIG mbH implementierte Risikomanagementsystem, seine Grundlagen, die Einbettung in die Organisation des Unternehmens sowie die Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Abläufe im Rahmen des Risikomanagement-Prozesses sind in einem Risikomanagementhandbuch der SCHIG mbH zusammengefasst und im Qualitätsmanagementsystem ADONIS hinterlegt. Das Risikomanagement umfasst auch Risiken, die sich aus den Beteiligungen an RTR und RRP ergeben können.

Die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems wird von der BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft („BDO“), Kohlmarkt 8–10, 1010 Wien, beurteilt. Die BDO erstellt darüber einen Bericht, der der Geschäftsleitung und dem Aufsichtsrat vorgelegt wird (B-PCGK Pkt. 14.3.8.5).

Darüber hinaus wurde das Risikomanagement der SCHIG mbH im Geschäftsjahr 2014 einer Revisionsprüfung, durchgeführt von der Schachner & Partner Wirtschaftsprüfung und Steuerberatung GmbH, Rechbauerstraße 31, 8010 Graz, unterzogen.

Abschlussprüfung

Die Prüfung des Jahresabschlusses der SCHIG mbH und der RTR jeweils zum 31. 12. 2014 erfolgt durch die BDO, die im April 2012 als Bestbieter eines Vergabeverfahrens (offenes Verfahren mit Bekanntmachung im Unterschwellenbereich) hervorgegangen ist. Nach der Jahresabschlussprüfung 2012 erfolgte ein Wechsel des erstverantwortlichen Wirtschaftsprüfers und eine weitgehende Rotation der Mitglieder des Prüfungsteams.

Externe Überprüfung des Berichtes

Die Übereinstimmung dieses Corporate Governance Berichtes mit den Regeln des Public Corporate Governance Kodex wurde durch die BDO geprüft. Die Einhaltung der Regelungen des Kodex wird entsprechend den Regelungen des B-PCGK (Pkt. 12.5.) regelmäßig im Rahmen der Prüfungen der externen Revision geprüft.

Wien, am 20. Mai 2015



DI Dr. Ulrich Puz, MBA
(Geschäftsführer)



MR Mag. Roland Schuster, MBA
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Risikomanagement

Das seit 2012 bestehende unternehmensweit integrierte Risikomanagementsystem der SCHIG mbH bildet die Grundlage für einen kontrollierten und bewussten Umgang mit Risiken.

Der Fokus liegt auf der Identifizierung und monetären Bewertung bestehender Risiken und der Entwicklung von Strategien zur Risikobewältigung. Generell soll mit diesem Instrument auch das Risikobewusstsein in der SCHIG mbH gestärkt werden.

Im Rahmen des Risikomanagementprozesses werden regelmäßig alle identifizierten Risiken anhand der fortgeschriebenen Bewertungen oder aufgrund von Erfahrungswerten einer qualitativen und quantitativen Beurteilung unterzogen, vor allem hinsichtlich möglicher Schadensausmaße, Eintrittswahrscheinlichkeiten und zu ergreifender Maßnahmen. Dem Risikomanagement kommt hier eine beratende und koordinierende Funktion zu. Ebenso werden neu auftretende Risiken identifiziert, bewertet und ins Risikoinventar der SCHIG mbH aufgenommen, aber auch Risiken, die nicht mehr bestehen oder mithilfe der getroffenen Maßnahmen beseitigt werden konnten, aus dem Risikoinventar ausgeschieden.

Die Umsetzung der von den Risikoverantwortlichen definierten Maßnahmen und Überprüfung auf deren Wirksamkeit werden vom Risikomanagement begleitet und dokumentiert.

Im Berichtszeitraum wurde darüber hinaus begonnen, die Schnittstellen zum Qualitätsmanagementsystem und zum Internen Kontrollsystem der SCHIG mbH zu optimieren.

Das Risikomanagement stellt somit ein zentrales Instrument zur Unterstützung der MitarbeiterInnen und des Managements dar. Die Ergebnisse der Prozesse der Analyse, Koordinierung und Überwachung der Risiken werden dem Aufsichtsrat regelmäßig berichtet.

Qualitätsmanagement

Die SCHIG mbH hat im Jahr 2008 ein umfassendes Qualitätsmanagement nach ÖNORM EN ISO 9001 aufgebaut und garantiert dadurch Qualität nach internationalen Standards.

Der Nutzen des Qualitätsmanagementsystems liegt vor allem darin, den Kunden und dem Eigentümer der SCHIG mbH hervorragende Dienstleistungen zu bieten und die Qualität der Arbeit ständig zu verbessern. Durch die laufende Optimierung der Prozesse wird eine professionelle Arbeits- und Auftragsabwicklung gewährleistet.

Um den Erfolg der gesetzten Ziele zu messen, hat die SCHIG mbH auch ein umfassendes Kennzahlensystem implementiert.

Basierend auf der Zertifizierung nach ÖNORM EN ISO 9001 hat die SCHIG mbH ebenfalls die Anforderungen der ISO/IEC 17020 umgesetzt und wurde in der Folge vom seinerzeitigen Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend als Inspektionsstelle akkreditiert und als Benannte Stelle notifiziert.

2.1
Fahrerlaubnis-Register

2.2
Fahrzeug-
Einstellungsregister

2.3
Infrastrukturregister (RINF)

Planung und Organisation für Österreich und Europa

K2

Fahrerlaubnis-Register

Die Entwicklungsgeschichte im EU-Kontext

Das dritte Eisenbahnpaket der EU, das im September 2007 verabschiedet wurde, sieht u. a. die vollständige Marktöffnung im grenzüberschreitenden Verkehr, Verbesserungen im Bereich der Fahrgastrechte und Mindestanforderungen an die Qualifikation von Triebfahrzeugführern vor. Mit der Richtlinie 2007/59/EG als Teil dieses Regelwerkes wurden die unterschiedlichen Standards der Eignung und der Qualifikation der Triebwagenführer in den Mitgliedstaaten der EU harmonisiert und das einheitliche Gemeinschaftsmodell der Europäischen Fahrerlaubnis geschaffen.

Unter Berücksichtigung weiterer EU-Vorschriften wie der Verordnung der Kommission 36/2010/EU und der Entscheidung der Kommission 2010/17/EG wurde der SCHIG mbH mit der Novelle des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. I Nr. 25/2010 vom 22. 4. 2010 die Errichtung und Führung des Österreichischen Fahrerlaubnis-Registers übertragen. Dieses Register beinhaltet alle Daten im Zusammenhang mit der Ausstellung, Erneuerung, Aktualisierung der im Register geführten Fahrerlaubnisse, der Ausstellung von Duplikaten sowie der Entziehung oder Aussetzung einer Fahrerlaubnis.

Entsprechend diesen gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben müssen ab November 2018 alle TriebfahrzeugführerInnen, die auf den Zügen des transeuropäischen Eisenbahnsystems eingesetzt werden, über eine Fahrerlaubnis in Form der europaweit einheitlichen Scheckkarte verfügen.

Umsetzung in Österreich

Mit der Eisenbahngesetznovelle des Jahres 2010 wurde der Startschuss für die nationale Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen an ein Fahrerlaubnis-Register gesetzt, wobei eine Durchführungsfrist bis 1. 11. 2011 vorgesehen war. Um die eigentliche behördliche Tätigkeit rund um die Fahrerlaubnis operativ aufnehmen zu können, hat die SCHIG mbH neben der Vorbereitung aller erforderlichen Beantragungsdokumente intensiv am Aufbau einer elektronischen Datenbank des Fahrerlaubnis-Registers gearbeitet.

In dieser werden alle gestellten Anträge auf Erteilung, Erneuerung, Aktualisierung und Ausstellung eines Duplikates der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer erfasst sowie ausgesetzte oder entzogene Fahrerlaubnisse gelistet.



Die Gültigkeit der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer beträgt zehn Jahre und kann frühestens sechs Monate vor Ablauf des Antrages verlängert werden. Zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit sind InhaberInnen einer Scheckkarte verpflichtet, der SCHIG mbH in regelmäßigen Abständen die gesundheitliche und fachliche Eignung mittels entsprechender Dokumente nachzuweisen. Diese Ergebnisse werden im Fahrerlaubnis-Register vermerkt.

Alle relevanten gesetzlichen Grundlagen und Informationen im Zusammenhang mit der Antragseinbringung und Aufrechterhaltung der Gültigkeit einer Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer werden auf der Homepage der SCHIG mbH bereitgestellt.

Seit der Aufnahme der operativen Tätigkeit rund um die Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer hat die SCHIG mbH bis zum Ende des Berichtsjahres etwa 660 Anträge bearbeitet. Im Vergleich zu den vergangenen Kalenderjahren ist die Anzahl der im Jahr 2014 in der SCHIG mbH eingegangenen Anträge signifikant gestiegen:

Dieser Trend wird sich bis zum Ablauf der Übergangsfrist des Eisenbahngesetzes im November 2018 fortsetzen, da gemessen an den rund 5.000 in Österreich tätigen TriebfahrzeugführerInnen erst ein kleiner Personenkreis einen Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis im Scheckkartenformat eingebracht hat.

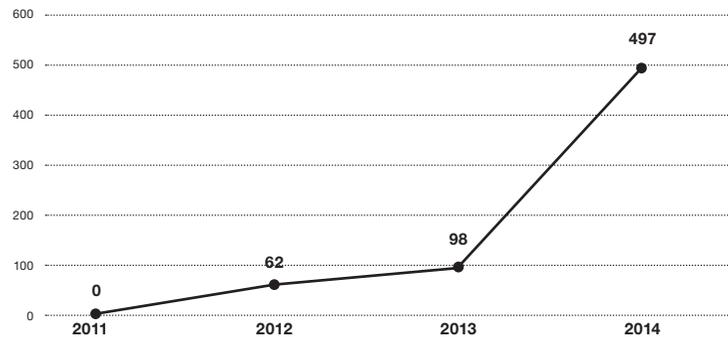
Sicherheit und wirtschaftlicher Nutzen

Die Umsetzung dieses Gemeinschaftsmodells der Europäischen Fahrerlaubnis gewährleistet eine europaweite Anerkennung der Fahrerlaubnisse, ein einheitlich hohes Sicherheitsniveau auf der Schiene durch regelmäßige Überprüfungen der arbeitsmedizinischen, psychologischen und fachlichen Eignung von TriebfahrzeugführerInnen sowie ein mit 20 Jahren festgelegtes Mindestalter für grenzüberschreitenden Verkehr. Ein weiteres Plus bildet die als Scheckkarte ausgestellte Fahrerlaubnis selbst, da diese aufgrund zahlreicher Sicherheitsmerkmale eine hohe Fälschungssicherheit aufweist.

Mit dem Binnenmarkt-Informationssystem „Internal Market Information System (IMI)“ hat die Europäische Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten eine über das Internet zugängliche Software-Anwendung entwickelt, die die Kommunikation und Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten erleichtert. Unter strengen Zugriffs- und Datenschutzbestimmungen können die jeweiligen Behörden Anfragen zu Fahrerlaubnissen stellen und beantworten. Durch diesen Informationsaustausch wird sichergestellt, dass europaweit nur eine Fahrerlaubnis pro Antragsteller ausgestellt wird.

ANTRAGSENTWICKLUNG DER FAHRERLAUBNIS

Antragseingänge



Fahrzeug- Einstellungsregister

Entwicklungsgeschichte im EU-Kontext

Seit Mitte 2007 führt die SCHIG mbH das Einstellungsregister und teilt die in Österreich beantragten Europäischen Fahrzeugnummern für die auf dem Eisenbahnsystem der Gemeinschaft verkehrenden Schienenfahrzeuge zu. Damit erfüllt sie die nationalen Vorgaben des Eisenbahngesetzes (EisbG) sowie der zugrunde liegenden Europäischen Vorschriften (Richtlinie 2008/57/EG und Entscheidung der Kommission 2007/756/EG). Die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) hat unter Mitwirkung aller Mitgliedstaaten ein einheitliches Einstellungsregister geschaffen und das nun vorhandene System, das „standardized National Vehicle Register“ (sNVR), Schritt für Schritt realisiert. Aufgrund der von der Kommission gesetzten Fristen startete die SCHIG mbH bereits 2007 mit der Erhebung der österreichischen Bestandsdaten, wodurch die international verkehrenden Fahrzeuge fristgerecht erfasst und die Erfassung aller national verkehrenden Fahrzeuge einige Monate vor Fristende abgeschlossen werden konnte.

Seit Ende 2011 ist das österreichische sNVR an das Virtual Vehicle Register (VVR) angebunden. Dieses System fungiert als Suchmaschine, in der Eisenbahnunternehmen und Behörden die Möglichkeit haben, benutzerspezifisch Fahrzeuge länderübergreifend zu suchen.

Nach mehreren Änderungen sind nun folgende Bestimmungen gültig und werden sinngemäß angewandt:

Richtlinie 2008/57/EG
Entscheidung der Kommission 2007/756/EG
Beschluss der Kommission 2012/757/EU

Die Praxis in Österreich

Insgesamt wurden bisher rund 1.450 Anträge von der SCHIG mbH bearbeitet und rund 10.000 neue Fahrzeugnummern zugeteilt, wobei sich die Antragsart – d. h. Anträge auf Zuteilung einer neuen Fahrzeugnummer, Datenänderungen und Außerdienststellungen im Einstellungsregister – sichtlich verändert hat. So dominierten zu Beginn die Anträge auf Zuteilung einer neuen Fahrzeugnummer, während mittlerweile vermehrt Anträge auf Datenänderungen im Einstellungsregister eingebracht werden. Per 31. 12. 2014 beinhaltet das Einstellungsregister 30.692 aktive Eintragungen, wobei prozentuell gesehen die Güterwagen den größten Anteil bilden.

Sicherheit und wirtschaftlicher Nutzen

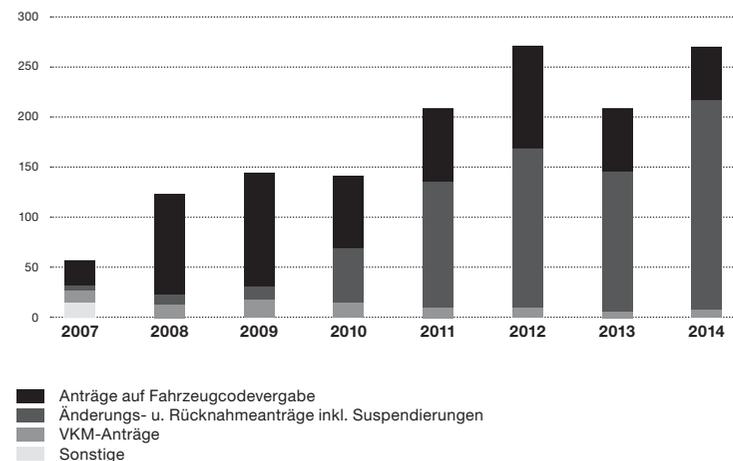
Anhand der unten abgebildeten Auswertung ist erkennbar, wie sich die Anträge im Laufe der letzten Jahre veränderten. Gut ersichtlich ist, dass Mitte 2010 das österreichische sNVR in Vollbetrieb gegangen ist und dadurch Anträge auf Datenänderung vermehrt eingebracht wurden, wie z. B. der Wechsel des Fahrzeughalters oder Außerdienststellungen. Auch die Gesamtanzahl der eingebrachten Anträge ist seit 2010 spürbar gestiegen. Ein weiterer Grund für diesen Trend liegt darin, dass die Möglichkeit eines Registerwechsels aufgehoben wurde. So verbleiben seit Jahreswechsel 2013/2014 alle Fahrzeuge in jenem Einstellungsregister, in dem sie bis zuletzt registriert waren.

Die aktuell gültigen Antragsformulare sowie viele weitere Informationen zur Antragseinkerbung und die rechtlichen Grundlagen werden den Antragstellern auf der Homepage der SCHIG mbH bereitgestellt.

Die Einführung des Einstellungsregisters stellt im Bereich der Sicherheit im Eisenbahnverkehr eine spürbare Verbesserung dar.

So war es bis zum 31. Dezember 2013 entsprechend einer EU-Richtlinie möglich, das Einstellungsregister mittels einer Austragung und einer neuen Eintragung unter bestimmten Voraussetzungen zu wechseln. Um das Risiko einer Doppelregistrierung zu beseitigen, wurde diese Möglichkeit mit der Richtlinie 2012/757/EU per 1. Jänner 2014 beseitigt. Eine wesentliche Vorgabe des Einstellungsregisters ist, dass einem Fahrzeug mit der ersten Inbetriebnahmegenehmigung eine 12-stellige EVN zugeteilt und im Einstellungsregister des Mitgliedstaates registriert wird, der die erstmalige Inbetriebnahmegenehmigung erteilt hat.

ANTRAGSENTWICKLUNG NACH FAHRZEUGARTEN

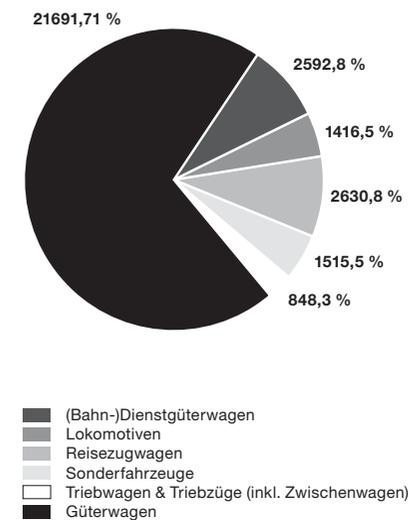


Die zwölfstellige EVN kann nur dann geändert werden, wenn sie den technischen Merkmalen des Fahrzeuges nicht mehr entspricht. Sonstige Änderungen der EVN sind seit der Inbetriebnahme des sNVR nicht mehr möglich, womit einer Doppelregistrierung ebenfalls entgegengewirkt wird. Durch diese Bestimmungen wird sichergestellt, dass sämtliche Informationen ein Fahrzeug betreffend in einem Register gespeichert sind. Auch zusätzlich erworbene Inbetriebnahmegenehmigungen von anderen Mitgliedsländern zu einem Fahrzeug werden ausschließlich im betroffenen Einstellungsregister gespeichert und sind mithilfe des VVR für alle Zugriffsberechtigten grenzüberschreitend einsehbar.

Auch bei der Fahrzeuginstandhaltung, speziell bei Güterwagen, gab es in den vergangenen Jahren eine Veränderung im Zusammenhang mit dem Einstellungsregister.

Auf Basis des Eisenbahngesetzes und der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen (Entity in Charge of Maintenance – ECM) muss jede für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle eine gültige Zertifizierung besitzen. Die Eintragung einer Instandhaltungsstelle im Einstellungsregister war zwar schon immer verpflichtend, aber durch die Notwendigkeit einer Zertifizierung wurden im Jahr 2013 und 2014 verstärkt Änderungsanträge bei der SCHIG mbH eingebracht.

AUFTEILUNG DES ÖSTERR. FAHRZEUGBESTANDS NACH FAHRZEUGART



- 71 % Güterwagen
- 8 % Reisezugwagen
- 8 % (Bahn-)Dienstgüterwagen
- 5 % Sonderfahrzeuge
- 5 % Lokomotiven
- 3 % Triebwagen & Triebzüge (inkl. Zwischenwagen)

Infrastrukturregister (RINF)

Die Richtlinie 2008/57/EG sieht die Entwicklung und Einführung eines virtuellen Eisenbahn-Infrastrukturregisters auf europäischer Ebene vor. Sie dient als Nutzerschnittstelle für die nationalen Infrastrukturregister und die damit einhergehende Datenerfassung.

Das öffentlich zugängliche RINF wird auf Grundlage der TSI alle Informationen über die Schieneninfrastruktur enthalten, die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Zugfahrten auf der jeweiligen Schieneninfrastruktur benötigen. Die Europäische Eisenbahnagentur (European Railway Agency – ERA), die für Entwicklung und Betrieb von RINF zuständig ist, erhält von den Mitgliedstaaten die Kenndaten der betroffenen Strecken für alle Teilsysteme mit ortsfesten Anlagen sowie eine Übersicht der Betriebsparameter der Schieneninfrastruktur. Damit stellt RINF eine wesentliche Komponente der Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems dar, mit der folgende Interoperabilitätsanforderungen gewährleistet werden:

- **Transparenz der Eigenschaften des Schienennetzes**
- **Auslegung von Teilsystemen des Rollmaterials**
- **Sicherstellung der technischen Kompatibilität ortsfester Einrichtungen**
- **Überwachung der Fortschritte bei der Sicherstellung der Interoperabilität des Eisenbahnnetzes der EU**
- **Sicherstellung der Streckenkompatibilität geplanter Züge**

Um die in RINF enthaltenen Informationen aktuell zu halten, haben die Mitgliedstaaten dementsprechende nationale Infrastrukturregister (NRINF) bis September 2015 zu errichten und laufend zu aktualisieren.

Im Februar 2014 wurde die SCHIG mbH vom bmvit mit der Einrichtung und dem Betrieb des nationalen Infrastrukturregisters (NRINF) in Österreich beauftragt.

Das Infrastrukturregister hat den von der Europäischen Kommission zu erlassenden Spezifikationen für seine Aufmachung, sein Format, seinen Aktualisierungsrhythmus sowie seinen Anweisungen für die Verwendung zu entsprechen. Dementsprechend wurde im Jahr 2014 von der SCHIG mbH ein mit den Vorgaben der ERA kompatibles IT-System NRINF entwickelt. Um für die betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine möglichst einfache, den Strukturen und den Vorgaben des RINF entsprechende Datenerfassung und Datenaktualisierung zu ermöglichen, hat die SCHIG mbH ein spezielles WEB-Frontend entwickelt, das die Dateneingabe für Eisenbahninfrastrukturunternehmen mithilfe folgender unterstützender Funktionen ermöglicht:

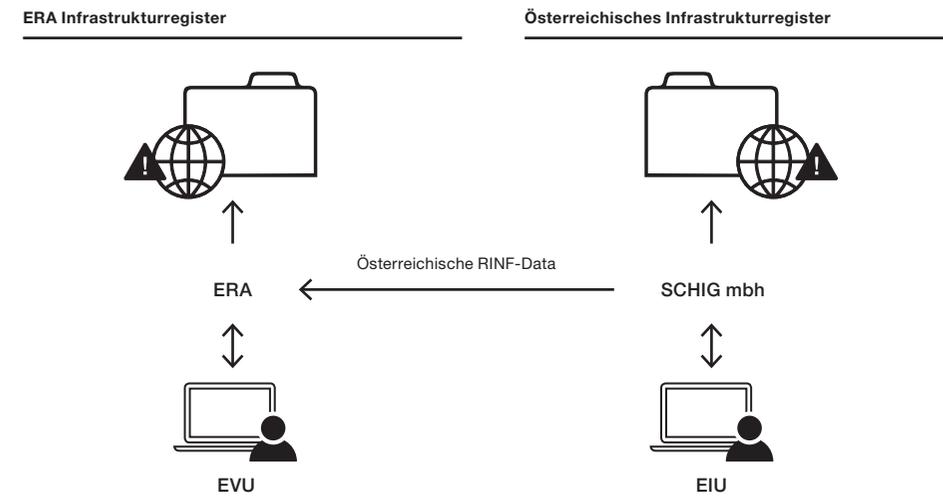
- Datenerfassung über die interaktive Karte Österreichs
- RINF-Parameter-Eingabeformular für die ausgewählten RINF-Objekte mit vorgeladenen Parameterwerten
- Generierung des RINF XML-Files des österreichischen Eisenbahnnetzes
- Generierung eines Excel-Files des ausgewählten Streckenabschnittes bzw. der ausgewählten Betriebsstelle zu Kontrollzwecken
- Generierung des Changelog-Files zwecks Verifizierung

Ein weiterer Vorteil eines einheitlichen Web-Frontends besteht darin, dass allfällige, zukünftige Systemänderungen der ERA lediglich die SCHIG mbH und nicht die Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Österreich betreffen. Somit profitieren alle Infrastrukturbetreiber in Österreich von diesem von der SCHIG mbH entwickelten System zur Umsetzung des NRINF.

Die Abstimmung der Kompatibilität des von der SCHIG mbH entwickelten NRINF-Systems mit dem zentralen System der ERA konnte bereits erfolgreich abgeschlossen werden. Ebenso konnten im Jahr 2014 bereits erste Probedaten der ÖBB-Infrastruktur AG über das von der SCHIG mbH entwickelte Web-Frontend erfolgreich eingegeben und an das zentrale RINF der ERA hochgeladen werden, sodass die technischen Voraussetzungen für die Fertigstellung des nationalen Infrastrukturregisters zur Verfügung stehen.

Um die betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei einer effizienten und fehlerfreien Datenerfassung und der Dateneingabe zu unterstützen, wird die SCHIG mbH entsprechende Beratungs- und Unterstützungsleistungen in Form von Workshops anbieten.

AUFBAU DES INFRASTRUKTURREGISTERS



3.1
Fördermanagement

3.5
E-Mobilität für alle

3.2
Abwicklung der Beihilfen
für den Schienengüterverkehr

3.6
Abwicklung von
Förderungen für den
Klima- und Energiefonds

3.3
Anschlussbahnförderung neu

3.4
European Train Control
System (ETCS) – Abwicklung
der Beihilfe

Europa verlangt
Hochleistung.
Schieneninfrastruktur
erbringt
Höchstleistungen.

K3

Fördermanagement

Das Jahr 2014 brachte im Bereich Fördermanagement einige wesentliche Neuerungen und neue Aufgabenbereiche:

- Im Herbst 2014 konnten die ersten Ergebnisse des Monitoringsystems präsentiert werden, das von der SCHIG mbH für das Förderprogramm „Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen“ entwickelt worden war.
- Die Neustrukturierung des Bereichs Anschlussbahnförderung wurde im ersten Halbjahr 2014 im Rahmen der Arbeitsgruppe Logistik des Gesamtverkehrsplans für Österreich (GVP-Ö) diskutiert und im Herbst 2014 umgesetzt.
- Gemeinsam mit dem bmvit wurde die Sonderrichtlinie „e-mobilität“ erstellt und nach Genehmigung durch das BMF im Dezember 2014 eine Ausschreibung zum Thema „Urbane e-mobilität“ gestartet.

Abwicklung der Beihilfen für den Schienengüter- verkehr

Im Laufe des Jahres 2012 hat die SCHIG mbH gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) ein neues Beihilfeprogramm entwickelt, das jene Produktionsformen des Schienengüterverkehrs (SGV) unterstützt, mit denen bereits bisher ein großer Anteil an umweltfreundlichen Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbracht wurde, die aber aus Kostengründen ohne öffentliche Unterstützung nicht bzw. nicht in ausreichendem Ausmaß angeboten werden können:

- Einzelwagenverkehr (EWW),
- unbegleiteter Kombierter Verkehr (UKV) und
- Rollende Landstraße (RoLa).

Schon bei der Konzeption des Beihilfenprogramms war es eine wichtige Zielsetzung der SCHIG mbH, einerseits eine lückenlose Prüfung der sehr komplexen Beihilfenabrechnung und andererseits eine für alle Beteiligten möglichst einfache und effiziente Abwicklung dieser Prüfung sicherzustellen. Darüber hinaus sollte auch ein geeignetes Monitoring-System installiert werden, um die Wirksamkeit der Beihilfe sichtbar zu machen und gegebenenfalls eine Nachjustierung der Beihilfe zur Erhöhung der Steuerungswirksamkeit zu ermöglichen.

2014 konnten die von der SCHIG mbH ermittelten Daten erstmals gesamthaft ausgewertet und evaluiert werden und führten zu folgenden Evaluierungsergebnissen des Jahres 2013:

Die als EWW, als UKV und im Wege der RoLa im Jahr 2013 erbrachten Verkehrsleistungen decken mit 12.268.421.183 Tonnenkilometern rund 63,64 % der gesamten in Österreich erbrachten SGV-Leistungen ab.

ANTEIL DES BEIHILFEFÄHIGEN SGV IM JAHR 2013	TO	ANTEIL IN %	TKM	ANTEIL IN %
gesamter SGV*	95.448.517	100,00	19.278.301.000	100,00
EWW	26.326.008	27,58	6.976.175.713	36,19
UKV	22.793.687	23,88	4.271.353.899	22,16
RoLa	7.266.348	7,61	1.020.891.571	5,30
SUMME BEIHILFEFÄHIGER SGV	56.386.043	59,07	12.268.421.183	63,64

Tabelle 1: Anteil des beihilfefähigen SGV am gesamten SGV im Jahr 2013
*Quelle: Statistik Austria; Schienengüterverkehr aller Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem österr. Schienenverkehrsnetz im Jahr 2013.

Damit konnten 3.033.456 LKW-Fahrten* in Österreich vermieden werden. EUR 93.906.823 wurden als Beihilfe im Jahr 2013 ausgezahlt, gleichzeitig wurden EUR 327.566.846 an externen Kosten eingespart. EUR 1,00 dieser Beihilfe stehen somit EUR 3,49 an eingesparten externen Kosten gegenüber.

Die unten gezeigte Zusammenfassung der SGV-Beihilfendaten zeigt, dass die vom Beihilfenprogramm umfassten Schienengüterverkehrsleistungen einen sehr hohen Anteil am Modal Split Schiene in Österreich umfassen und dass die Zielsetzung der Beihilfe mit einer Beihilfeneffizienz von EUR 3,49 grundsätzlich erreicht ist. Diese Beurteilung ergibt sich auch aus dem Ansteigen der beihilfefähigen Verkehre im Jahr 2014 (ausgenommen RoLa-Verkehre).

BEIHILFEFÄHIGE SGV- PRODUKTIONSART	BEIHILFE IN EUR	AUF- KOMMEN IN TO	GEFÖRDERTE TRANSPORT- LEISTUNG IN TKM	ANZAHL VERMIEDE- NE LKW- FAHRTEN	VERMIEDENE EXTERNE KOSTEN IN EUR*	BEIHILFE- EFFIZIENZ
EWV	44.792.398	26.326.008	6.976.175.713	1.512.989	186.263.892	4,16
UKV	32.618.295	22.793.687	4.271.353.899	1.309.982	114.045.149	3,50
RoLa	16.496.130	7.266.348	1.020.891.571	210.485	27.257.805	1,65
GESAMT	93.906.823	56.386.043	12.268.421.183	3.033.456	327.566.846	3,49

vermiedene externe
Kosten in EUR
je 1 EUR Beihilfe

Anschluss- bahnförderung neu

Die Nachfrage nach Fördermitteln im Bereich der Anschlussbahn- und Terminalförderung ist in den letzten Jahren aufgrund der verhaltenen Investitionstätigkeit der Unternehmen gravierend zurückgegangen. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden und weiterhin eine zielgerichtete Verwendung der Fördermittel gewährleisten zu können, wurden vom bmvit gemeinsam mit der SCHIG mbH Adaptierungen an der laufenden Anschlussbahn- und Terminalförderung vorgenommen.

Eine zentrale Neuerung ist die Möglichkeit, Anträge laufend und nicht nur im Rahmen zeitlich begrenzter Ausschreibungen bei der Abwicklungsstelle einreichen zu können. Dadurch wird eine flexiblere Förderabwicklung ermöglicht, die den Anforderungen der potenziellen Antragsteller besser entspricht. Durch die Einsetzung eines Beirats, der einmal im Quartal über die Förderung der eingereichten Projekte befindet, verkürzt sich die Wartezeit zwischen Antragstellung und Entscheidung für die Förderwerber.

Während früher nur Neubauvorhaben gefördert wurden, wurde mit Oktober 2014 die Möglichkeit eingeführt, auch bestands-sichernde Maßnahmen, die über reine Instandhaltungsmaßnahmen hinausgehen und damit eine Verbesserung beispielsweise im Bereich der Betriebsführung oder der Nutzbarkeit der Anlagen bewirken, zur Förderung zu beantragen. Ziel ist es, Rückverlagerungen von Verkehren von der Schiene auf die Straße entgegenzuwirken bzw. zu vermeiden.

European Train Control System (ETCS) Abwicklung der Beihilfe

EUR 45 Mio. stellt das bmvit den Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ETCS Level 2 (European Train Control System) zur Verfügung.

Mit der Vorbereitung und Abwicklung des Förderprogramms hat das bmvit die SCHIG mbH beauftragt, die nicht nur den Förderauftrag durchgeführt und den Entwurf eines Musterfördervertrags ausgearbeitet hat, sondern auch für die Überprüfung der Förderabrechnung und der 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 EUR 139 Mio. eingereicht, zwölf davon hat eine dafür eingesetzte, unabhängige Jury als förderungswürdig bestätigt. 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. Durch die Einführung dieses einheitlichen Zugsicherungssystems in allen Mitgliedstaaten der EU werden zukünftig sowohl die Kosten für die Ausrüstung der Lokomotiven als auch die Aufwendungen für Bau und Instandhaltung der Infrastruktur durch den Wegfall der Errichtungs- und Instandhaltungskosten für Signalanlagen wesentlich reduziert.

Nach entsprechender Überprüfung durch die SCHIG mbH wurde bereits im Dezember 2012 der erste Förderfall komplett abgerechnet und die daraus resultierende max. zulässige Förderung in der Höhe von EUR 1,2 Mio. an den Fördernehmer ausbezahlt. Aufgrund vertraglich vorgesehener Zwischenabrechnungen wurden in den Jahren 2013 und 2014 insgesamt weitere rund EUR 17,1 Mio. an Fördermitteln ausbezahlt.

E-Mobilität für alle: Urbane Elektromobilität

Im Jahr 2014 hat die SCHIG mbH die Förderungsabwicklung des Programms „E-Mobilität für alle: Urbane Elektromobilität“ des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übernommen.

Ziel des Programms ist die Umsetzung von Demonstrationsprojekten in Ballungsräumen mit mind. 50.000 EinwohnerInnen, in denen der Bevölkerung im urbanen Umfeld ein Elektromobilitätsangebot mit E-Taxis und/oder E-Car-Sharing zur Verfügung gestellt wird. Zu diesem Zweck sollen die erforderlichen Infrastrukturen errichtet, bedarfsgerechte, marktnahe Elektromobilitätsangebote und -services entwickelt und den KundInnen zur Verfügung gestellt werden. Dabei ist die Kooperation von Infrastruktur- und Flottenbetreiberinnen und -betreibern von besonderer Bedeutung.

Das Programm unterstützt die Durchdringung des Marktes mit Elektromobilitätsangeboten, um die daraus resultierenden positiven Umwelt- und Verkehrseffekte zu realisieren. Gleichzeitig soll die Kompetenz der österreichischen AkteurInnen im Bereich der Elektromobilität und damit der Wirtschaftsstandort Österreich weiter gestärkt werden.

Die Ausschreibung „E-Mobilität für alle: Urbane Elektromobilität“ startete Mitte Dezember 2014. Gefördert werden Projekte mit einer Laufzeit von maximal drei Jahren (Projektende bis spätestens Mitte 2018). Im Rahmen des Programms „E-Mobilität für alle: Urbane Elektromobilität“ stehen rund EUR 5,5 Mio. an Fördermitteln zur Verfügung.

Abwicklung von Förderungen für den Klima- und Energiefonds

Intelligente Verkehrssysteme

Wie in den vorangegangenen Jahren bildete der IVS-Aktionsplan aus dem Jahr 2011 (dessen Maßnahmenkatalog im Jahr 2014 erstmals in überarbeiteter Form veröffentlicht wurde) die strategische Grundlage der Ausschreibungen im Bereich „Intelligente Verkehrssysteme (IVS)“. Als Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds konnte die SCHIG mbH mit den Ausschreibungen 2011 bis 2013 einen maßgeblichen Beitrag zur Umsetzung des Aktionsplanes leisten. Aus den Kooperationen der öffentlichen Körperschaften und der Infrastrukturbetreiber konnten Synergien für den Bürger geschaffen werden, die den Mehrwert von IVS für eine breite Öffentlichkeit sichtbar machen und gleichzeitig die Vorreiterrolle Österreichs im europäischen Vergleich bestätigen.

Die Ergebnisse der von der SCHIG mbH abgewickelten IVS-Projekte stellen für die öffentliche Verwaltung einen großen Nutzen dar:

So ging beispielsweise im Jahr 2014 der Pendlerrechner des BMF online, die Fahrplan- und Verkehrsauskunftssysteme der Asfinag, des ÖAMTC und vieler Verkehrsverbünde werden direkt über die Verkehrsauskunft Österreich (VAO) serviert oder direkt auf der Routing-Engine und den Daten der Verkehrsauskunft Österreich aufgesetzt. Die Vorbereitungen der Überleitung vom Projekt zum laufenden Betrieb wurden bei der Graphenintegrations-Plattform (GIP) und Verkehrsauskunft Österreich forciert.

In fünf Jahren Fördertätigkeit und Projektbegleitung konnte die SCHIG mbH gemeinsam mit den zuständigen Bundesstellen (bmvit, Austria Tech) einen Beitrag zum Aufbau eines komplexen und zukunftsfähigen IVS-Basis-systems leisten. Das technisch und institutionell hochanspruchsvolle Gesamtsystem ist in nachfolgender Grafik skizziert. Im Rahmen des vierten Calls 2014 wurde (nach dem Fokus der Vorjahre auf den öffentlichen Verkehr) die Qualität der „Verkehrslageinformation Straße“ wesentlich verbessert. Der Call, für den EUR 8 Mio. an Fördermitteln zur Verfügung standen, wurde im Dezember 2014 geöffnet und endete im 1. Quartal 2015.

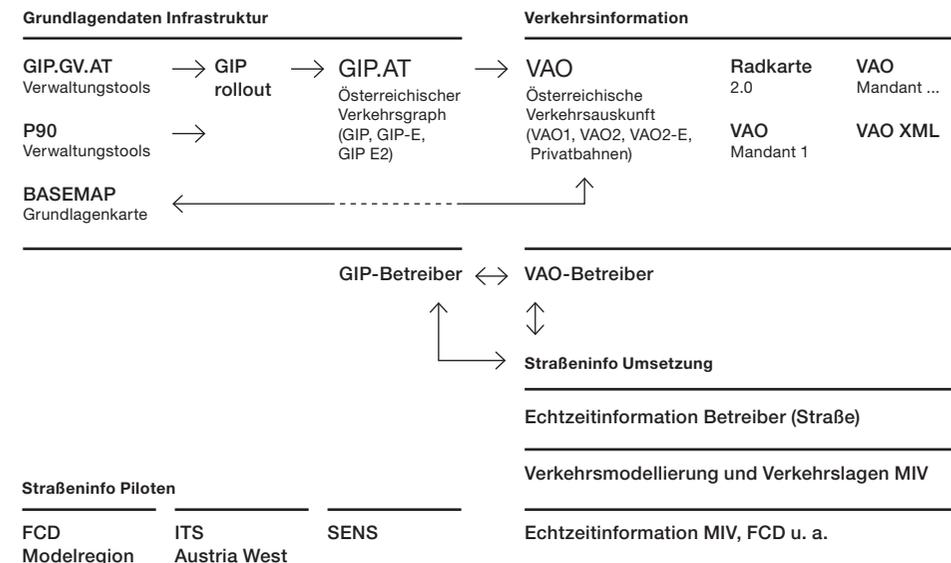


Abbildung: Von der SCHIG betreuter Cluster der IVS-Implementierungsprojekte

Intermodale Schnittstelle Radverkehr

Im 2014 zur Ausschreibung gelangten Themenfeld „Dynamische Mobilitätsdaten und multimodales Verkehrsmanagement“ wurden von der SCHIG mbH, gemeinsam mit bmvit und Klima- und Energiefonds, weitere Umsetzungsschritte veranlasst, um mit realen Verkehrsdaten das Gesamtverkehrssystem sicherer, effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Die Bemühungen und Kompetenzen der österreichischen Akteure sollen hier konzentriert werden und in eine mehrjährige, gemeinsame Pilotphase der Sammlung, Verarbeitung und nutzergerechten Bereitstellung dynamischer Mobilitätsdaten münden.

Smart Urban Logistics

Als Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds betreut die SCHIG mbH seit 2012 die Initiative „Smart Urban Logistics“. Im Fokus steht dabei die Frage, wie effizienter und umweltschonender Güterverkehr in Ballungszentren künftig organisiert und umgesetzt werden kann.

Auf Basis eines gesamtheitlichen Ansatzes wurden im Rahmen von drei Teilprojekten Grundlagen erarbeitet.

Die Ergebnisse der Teilprojekte sind öffentlich zugänglich und auf der Smart-Cities-Homepage veröffentlicht (link: <http://www.smartcities.at/foerderung/smart-urban-logistics/>).

Das Klima- und Energiefonds Förderprogramm „INTERMODALE SCHNITTSTELLE RADVERKEHR“ (ISR) beschäftigt die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle bereits seit 2008. Zwischen 2008 und 2014 unterstützte der Klima- und Energiefonds damit investive Umsetzungsmaßnahmen und Grundlagenarbeiten mit mehr als 90 Projekten und rund EUR 7 Mio. an Fördermitteln. Die gesetzten Maßnahmen haben erheblich zur besseren Verknüpfung des ÖV mit dem Radverkehr in ganz Österreich beigetragen.

Das Programm ist darauf ausgerichtet, durch qualitativ hochwertige bzw. verbesserte Infrastrukturmaßnahmen an den Schnittstellen zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) die Akzeptanz des Fahrrads in Österreich weiter zu erhöhen bzw. zu verfestigen und die Zugangsbarrieren weiter zu reduzieren. Im Zentrum dieses Förderprogramms steht dabei das Fahrrad als Element der täglichen Mobilitätskette (BerufspendlerInnen und Ausbildungsverkehr). Vorrangig soll dabei der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr (Modal Split) gesteigert werden.

Die sechste österreichweite ISR-Ausschreibung, die vom 7. 4. 2014 bis 5. 8. 2014 geöffnet war, umfasste ein Förderbudget von insgesamt rund EUR 1 Mio. Für diesen Call 2014 wurden 19 Projekte mit Gesamtkosten in Höhe von rund EUR 5,7 Mio. eingereicht. Die entsprechende Bewertung (Jurysitzung) der eingereichten Projektanträge erfolgte im September 2014 und führte zu einer Förderempfehlung für insgesamt 16 Projekte.

Resümierend ist festzuhalten, dass das gegenständliche Förderprogramm einen wichtigen Beitrag zur Steigerung des Radverkehrs an den Schnittstellen zum ÖPNV in Österreich geleistet hat. Die Vielfältigkeit der Projektpalette des ISR zeigt sich in ihren Umsetzungen sowohl in suburbanen Räumen als auch in Städten. Wie daraus ersichtlich ist, kann oft auch mit kostengünstigen und einfachen Maßnahmen eine erhebliche Verbesserung der Situation an der Schnittstelle vom Rad zum öffentlichen Verkehr erzielt werden. Übergeordnete politische Strategien – wie der neue Gesamtverkehrsplan Österreich – setzen auf eine gezielte und intelligente Verknüpfung von Verkehrsmitteln und sehen den Radverkehr dabei als tragende Säule.

Mikro-ÖV

Lokale und klein(st)regionale Systeme des öffentlichen Verkehrs (Mikro-ÖV-Systeme) sollen vorhandene Defizite in der regionalen Mobilitätsversorgung ausgleichen und kleinräumige, flexible und nutzerInnenorientierte Alternativen bieten. Mikro-ÖV ist darauf ausgerichtet, die Nahmobilität in peripheren und ländlichen Regionen zu verbessern, wenn das Angebot an öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsleistungen nicht ausreichend für die Versorgung der Bevölkerung ist. Im Zuge der vierten Ausschreibung des Klima- und Energiefonds wurden auch diesmal vor allem Gemeinden oder Vereine aufgefordert, Konzepte für nachhaltige Mikro-ÖV-Lösungen in ihrer Region einzureichen. 2014 wurden folgende Schwerpunkte forciert: Kooperationen mehrerer Gemeinden untereinander, die Nutzung von Synergien mit anderen Vereinen sowie „soziales Car-Sharing“.

Insgesamt 64 Projekte werden seit dem Jahr 2011 durch die SCHIG mbH beraten, begleitet und abgewickelt. Mit Unterstützung einer wissenschaftlichen Begleitung werden die Ergebnisse jährlich evaluiert.

30 der 64 Projekte stellen Grundlagenarbeiten dar, die bis zu 75 % der Gesamtnettokosten gefördert werden und eine gute Vorbereitungs- und Planungsgrundlage für Projekte darstellen, die in weiterer Folge zur Umsetzung eingereicht werden. 34 laufende Umsetzungsprojekte erhalten über drei Betriebsjahre eine Förderung von bis zu max. 50 % der Betriebskosten. Im Rahmen des Jahresprogramms 2014 wurden neun Umsetzungsprojekte und sechs Grundlagenstudien mit insgesamt knapp EUR 354.000,00 Fördervolumen initiiert.

Gute Vorbereitung, lokale und regionale Verankerung, klare Zielgruppenausrichtung, gute rechtliche Absicherung sowie die Schaffung von Synergien sind die wesentlichen Voraussetzungen für nachhaltige und erfolgreiche Mikro-ÖV-Lösungen.

4.1
Abwicklung der
Verkehrsdienstverträge

4.2
Integrierter Taktfahrplan (ITF) –
Wirkungsanalyse

4.3
Forschungsprojekt:
Rail4SEE

Forschung:
Innovationen zu
ermöglichen sichert die
Zukunft Europas.

K4

Abwicklung der Verkehrsdienste- verträge

Abschluss Verkehrsdienstverträge

In den vergangenen Jahren hat die SCHIG mbH öffentliche Dienstleistungsaufträge an die ÖBB-Personenverkehr AG (ÖBB-PV AG) und mehrere österreichische Privatbahnen vergeben. Gesetzliche Grundlage dafür ist das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz idgF, das die SCHIG mbH mit dem Abschluss von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr und deren Abwicklung nach Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie beauftragt. Diese Verträge, für die der Bund konkretisierende Richtlinien verabschiedet hat, wurden 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 abgeschlossene Vertrag über die Erbringung des sogenannten Grundangebots im Sinne des ÖPNRV-G 1999 (Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 idgF) mit einer Laufzeit vom 1. 4. 2010 bis 31. 12. 2019. Mit dieser Vereinbarung hat die SCHIG mbH im Jahr 2014 österreichweit 58,113 Mio. Zugkm im SPNV (Schienenpersonennahverkehr) sowie weitere 13,199 Mio. Zugkm an ergänzenden Leistungen im gemeinwirtschaftlichen SPFV (Schienenpersonenfernverkehr) bestellt. Insgesamt wurden dafür EUR 631,1 Mio. aufgewendet.

Verkehrsdienstvertrag Graz – Linz

Einen weiteren Verkehrsdienstvertrag mit der ÖBB-PV AG hat die SCHIG mbH im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie abgeschlossen, um die Verbindung der Landeshauptstädte Graz und Linz zu verbessern. Durch direkte hochwertige Zugverbindungen soll die Anbindung der Regionen an diese Städte verbessert werden. Der seit Februar 2014 gültige Vertrag ist bis 31. 12. 2019 befristet.

In Summe wurden auf der Strecke Linz–Selzthal im Fahrplanjahr 2014 insgesamt 124.703 Zugkm sowie 1.204 Verbindungen als Kurswagenverbindung im Abschnitt Graz–Selzthal bestellt.

Insgesamt wurden dafür rund EUR 1,2 Mio. aufgewendet. Die Bestimmungen über die Leistungskontrolle und das Qualitätsmanagement sind im VDV Graz – Linz grundsätzlich ident zum Hauptvertrag geregelt.

Überwachung der Leistungserbringung:

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

Als Leistungsstörung sind im Verkehrsdienstvertrag mit der ÖBB-Personenverkehr AG verschiedene Sachverhalte definiert:

→ **Zugausfall, allenfalls auf einer Teilstrecke, aufgrund von Nichtinverkehrsetzung des Zuges, vorzeitigem Ende des Zuglaufs, zu früher Abfahrt, hoher Verspätung oder Auslassen eines Verkehrshalts**

→ **Nicht erbrachte Zugbegleiter-Fahrstunden**

→ **Nicht erbrachtes, vereinbartes Bordservice (Gastronomie bzw. Nachtzugausstattung)**

→ **Abweichende Zugbildung**

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

Im Jahr 2014 sind rund 212.577 Zugkilometer, somit etwa 0,3 % der bestellten Leistung, als ausgefallen registriert worden. In rund 1,6 % der Fälle wurde die Zugbegleitung nicht in der vertraglich vorgesehenen Form erbracht, weshalb die Abgeltung entsprechend gemindert wurde.

Für eine abweichende Zugbildung, die mit Komforteinbußen oder einer Verringerung der Sitzplatzanzahl einherging, wurde ebenfalls die Abgeltung gekürzt. Dies war 2014 für rund 3,6 % der Leistung der Fall.

Ein Pönale wird verrechnet, wenn das vertraglich vereinbarte Serviceniveau bei Bordgastronomie oder Nachtzugservice nicht gewährleistet ist. Dies wurde 2014 bei rund 5,0 % beanstandet und in der Folge ein entsprechendes Pönale in Abzug gebracht.

Als vertragskonform erbracht werden Leistungen akzeptiert, die temporär im Schienenersatzverkehr gefahren werden. Dies waren 2014 rund 1,2 % der bestellten Leistungen. Für diese wird die vertraglich vereinbarte Abgeltung geleistet.

Insgesamt kam es bei dem Hauptvertrag und dem VDV Graz – Linz im Jahr 2014 zu einem Abzug aufgrund von Leistungsstörungen in Höhe von EUR 1,2 Mio.

Überwachung des Qualitätsstandards:

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

Zur Messung der objektiven Qualitätsparameter bei der ÖBB-Personenverkehr AG wurden im Jahr 2014 von der SCHIG mbH 588 Zugfahrten als Stichproben ausgewählt. Diese Anzahl stellt eine repräsentative Stichprobenmenge für die Gesamtheit der als Grundangebot bestellten Zugfahrten sicher. Für jeden Waggon, der sich bei der als Stichprobe ausgewählten Zugfahrt im Zugverband befindet, wird anhand eines Erhebungsbogens die Erfüllung der jeweiligen Qualitätsparameter festgestellt. Insgesamt wurden im Jahr 2014 von der SCHIG mbH 1.939 Erhebungsbögen ausgefüllt und ausgewertet.

Verkehrsdienstverträge Privatbahnen

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

Mehrere dieser Verträge, die eine Laufzeit von 1. 1. 2011 bis 31. 12. 2020 haben, konnten bereits 2011 abgeschlossen werden, einige wurden 2012 rückwirkend abgeschlossen. Folgende Unternehmen wurden vertraglich verpflichtet:

→ **AG der Wiener Lokalbahnen (WLB)**

→ **Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges. 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)**

Insgesamt wurden 6,044 Mio. Zugkilometer bei den Privatbahnen als Grundangebot gemäß ÖPNRV-G 1999 für 2014 bestellt und für die Abgeltung dieser Leistungen rund EUR 52,5 Mio. aufgewendet.

Die Leistungsbeschreibung und Kriterien der Leistungserbringung und Leistungsabgeltung sind dabei in gleicher Weise vertraglich geregelt wie in den mit der ÖBB-PV AG abgeschlossenen Verträgen.

Ein mit dem der ÖBB-PV AG vergleichbares Qualitätsmanagement, das auch Bonus- bzw. Malus-Zahlungen beinhaltet, wurde für alle beauftragten Privatbahnen beginnend mit dem Jahr 2014 umgesetzt. Zur Messung der objektiven Qualitätsparameter wurden dabei 456 Zugfahrten als Stichproben ausgewählt.

Für jeden Waggon, der sich bei der als Stichprobe ausgewählten Zugfahrt im Zugverband befindet, wird anhand eines Erhebungsbogens die Erfüllung der jeweiligen Qualitätsparameter festgestellt. 2014 wurden von der SCHIG mbH bei den Privatbahnen insgesamt 729 Erhebungsbögen ausgefüllt und ausgewertet.

Integrierter Taktfahrplan – Wirkungsanalyse

Im Zusammenhang mit der derzeit laufenden Erarbeitung des geplanten österreichweiten integrierten Taktfahrplanes (ITF) wurde die SCHIG mbH vom bmvit mit der Entwicklung eines Instrumentariums zur Wirkungsanalyse von Fahrplanvorschlägen beauftragt. Im Projekt „Wirkungsanalyse ITF“ sollen die regionalen Auswirkungen von Angebotsveränderungen im Schienenpersonenverkehr (SPV) evaluiert werden. Das Ergebnis soll im Rahmen der zukünftigen Weiterentwicklung der gemeinwirtschaftlichen SPV-Leistungen als Entscheidungs- und Lenkungswerkzeug für die Besteller auf Bundeseite dienen.

Forschungsprojekt: Rail4SEE

Das EU-Projekt RAIL4SEE beschäftigt sich mit der Attraktivierung des Eisenbahnpersonenverkehrs in Südosteuropa auf organisatorischer und finanzieller Ebene sowie in Bezug auf die Schaffung positiver und kooperativer Rahmenbedingungen. Auf inhaltlicher Ebene besteht das Projekt aus einer breiten Palette von Untersuchungen („Marktstudien“), Analysen vorhandener sowie neu generierter Daten und Informationen, Machbarkeitsstudien, konkreten Umsetzungs- und Pilotprojekten, technischen Lösungsansätzen sowie strategischen Empfehlungen auf nationaler sowie europäischer Ebene.

Die SCHIG mbH vertritt neben dem bmvit und der AustriaTech die Interessen Österreichs und kann auf die österreichischen Erfahrungen und die Expertise in den Bereichen Fahrgastinformation, Integration von Services und vor allem Finanzierung von Verkehrsangeboten zurückgreifen. Österreich nimmt daher – was die nationale Umsetzung der Zielsetzungen des RAIL4SEE-Projekts betrifft – eine klare Vorreiterrolle ein.

Die Inhalte und Aktivitäten des Projekts zielen darauf ab, unterstützend bei der Formulierung von Strategien auf europäischer Ebene mitzuwirken. Dementsprechend münden sämtliche Projektinhalte und -ergebnisse in eine gemeinsam formulierte strategische Empfehlung und können als Grundlage für die Formulierung europäischer Strategien ebenso herangezogen werden wie für die Ausrichtung künftiger Förderprogramme.

Die Kernaktivität des Projekts, die unter der Federführung der SCHIG mbH gesetzt wurde, war die integrierte und inhaltlich umfangreiche Zusammenschau über die Situation transnationaler Personenverkehrsverbindungen nach bzw. in Südosteuropa. Dabei wurde eine Analyse des Status quo vorgenommen, Defizite und Herausforderungen erkannt und mögliche Lösungsvorschläge und Interventionsebenen identifiziert. Das Ergebnis dient dazu, einen Überblick über die aktuellen Probleme im transnationalen Eisenbahnverkehr und deren Ursachen zu erhalten.

Intensive Überlegungen der SCHIG mbH haben zur Bearbeitung der Themen Fahrplangestaltung, Grundangebot und Integrierter Taktfahrplan geführt – ebenfalls Kernthemen im Gesamtkontext von RAIL4SEE. Die SCHIG mbH nimmt dabei – auch zurückgreifend auf die Erfahrungen bei der Abwicklung von Verkehrsdienstverträgen – eine maßgebliche Rolle bei den derzeit laufenden Überlegungen ein, wie ein zukünftiges (transnationales) Fahrplansystem für Österreich aussehen soll. Diese Überlegungen erhalten inhaltlichen Nachdruck aus Erfahrungen, die im Rahmen des bisherigen Projekts gewonnen werden konnten.

Auch der Blick auf die technischen Aspekte dieser Themen kommt dabei nicht zu kurz. Das bei den Überlegungen hervorgetretene Thema der technischen Standards bei der Fahrplanpflege sowie des entsprechenden Datenaustausches hat die SCHIG mbH dazu bewogen, den Status quo sowie die Auswirkungen der Umsetzung von TAP-TSI (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität – Telematische Anwendungen für den Personenverkehr) für Österreich zu analysieren.

Das Projekt endete – nach rund zweieinhalbjähriger Laufzeit – Anfang 2015.

Wir sichern
die Wege durch
Europa.

K5

Infrastruktur- kontrolle

Die SCHIG mbH unterstützt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bei der Durchsetzung der Grundsätze von Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit beim Einsatz öffentlicher Mittel. Die Prüftätigkeit erfolgt überwiegend im Rahmen des gesetzlichen Auftrages durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und leitet sich aus dem SCHIG-Gesetz ab.

Dabei orientiert sich die Infrastrukturkontrolle streng nach dem Leitbild der SCHIG mbH: Wir unterstützen das bmvit durch Prüfung, Beratung und Abwicklung bei der Schaffung und Entwicklung einer intelligenten und effizienten Infrastruktur.

Die Infrastrukturkontrolle gliedert sich in folgende Bereiche:

Mittelverwendungskontrolle

Bei der Mittelverwendungskontrolle erfolgt die Kontrolltätigkeit der SCHIG mbH begleitend zur Projektabwicklung von Investitionsvorhaben der ÖBB-Infrastruktur AG. Somit wird die zweckmäßige, wirtschaftliche sowie sparsame und plangemäße Verwendung der Mittel laufend und zeitnah überwacht. Die Mittelverwendungskontrollen, die die SCHIG mbH im Auftrag des bmvit durchführt, zählen zu den zentralen Aufgaben der Abteilung Infrastrukturkontrolle und Notified Body.

Derzeit werden bei folgenden Investitionsvorhaben bzw. Phasen der Projektabwicklung Mittelverwendungskontrollen durchgeführt:

- Investitionsvorhaben in der Infrastrukturentwicklungsphase
- Investitionsvorhaben in der Planungsphase
 - Linz – Selzthal
 - Kundl/Radfeld – Staatsgrenze
 - Wien-Hütteldorf – Wien-Meidling
- Investitionsvorhaben in der Bauphase
 - Koralmbahn
 - Semmering-Basistunnel neu

Begleitende Kontrolle

Im Rahmen der Begleitenden Kontrolle erfolgt eine Prüfung von Großprojekten in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und der ÖBB-Infrastruktur AG in Bezug auf Kosten, Termine und Qualität, um eine wirtschaftliche Umsetzung von Infrastrukturprojekten zu gewährleisten. Zur Sicherstellung eines effizienten und transparenten Mitteleinsatzes werden die Projekte laufend überprüft.

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

2014 wurden bei folgenden Investitionsvorhaben Begleitende Kontrollen durchgeführt:

- Neubaustrecke Wien – St. Pölten
- Hauptbahnhof Wien
- Salzburg Hauptbahnhof
- Eisenbahnachse Brenner / Zulaufstrecke Nord / Abschnitt Kundl / Radfeld – Baumkirchen

Termin- und Kostenverfolgung

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie führte die SCHIG mbH 2014 bei folgenden ausgewählten Projekten eine Prüfung der Einhaltung des sechsjährigen Rahmenplans hinsichtlich Termine und Kosten durch und zeigt allfällige Abweichungen auf:

- Lückenschluss St. Pölten – Loosdorf
- Ybbs – Amstetten
- Linz – Summerau
- Werndorf – Spielfeld – Straß
- Graz Hauptbahnhof
- Linz – Wels
- Herzogenburg – St. Pölten Hbf.
- Blumental – Wampersdorf inkl. Terminal Inzersdorf
- Linz Vbf. Gleisdreieck – Linz Hbf.

Zuschussvertrag gem. § 42 Bundesbahngesetz

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

Das bmvit bzw. die von ihm betraute SCHIG mbH hat die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 Bundesbahngesetz übernommenen vertraglichen Verpflichtungen zu überwachen und die finanzielle Abwicklung der Zuschussverträge zu besorgen. Die hierzu erforderlichen Voraussetzungen, insbesondere die Vorlage von laufenden Tätigkeitsberichten einschließlich der Planerfüllung hinsichtlich Zeit und Kosten, werden in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz geregelt.

Effizienzsteigerungsprogramm

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

Die SCHIG mbH prüft die von der ÖBB-Infrastruktur AG bekanntgegebenen qualitativen Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die auf eine Reduktion der Kosten abzielen. Derartige Maßnahmen reichen von einer Optimierung der Planung und Projektabwicklung über eine Verringerung der Beschaffungskosten bis hin zu einer kostengünstigeren Bauausführung. In der Prüfung der SCHIG mbH werden auch Auswirkungen auf die Lebenszykluskosten und auf zukünftige Aufwendungen für Instandhaltung und Betrieb von Anlagen berücksichtigt. Besonderes Augenmerk legt die SCHIG mbH dabei auf die Generierung neuer Einsparungspotenziale in den Kernprozessen und im Richtlinien- und Normenwesen der ÖBB-Infrastruktur AG.

Die SCHIG mbH trägt somit mit ihrer Prüftätigkeit zur effizienten, wirkungsvollen und transparenten Abwicklung des Effizienzsteigerungsprogramms bei.

Prüfung im Rahmen der Infrastrukturentwicklung

Die SCHIG mbH prüft im Rahmen ihrer Tätigkeiten Projekte, die sich in der Phase der Infrastrukturentwicklung befinden. Die Wichtigkeit dieser Prüftätigkeit durch die SCHIG mbH erklärt sich vor allem durch die maßgebliche Kostenbeeinflussbarkeit von Projekten in deren Entwicklungsphase, während diese im weiteren Projektfortschritt zunehmend geringer wird.

Die SCHIG mbH beurteilt die strategischen, betrieblichen, technischen, wirtschaftlichen sowie finanziellen Projektspezifikationen und -maßnahmen. Als weiteres Kriterium für die Beurteilung von Projekten wird die Übereinstimmung von geplanten Maßnahmen mit den strategischen Zielsetzungen (z. B. Zielnetz 2025+) herangezogen. Durch die umfassende Expertise der SCHIG mbH ist eine ganzheitliche Beurteilung von Infrastrukturvorhaben möglich. Die unabhängige Kontrollinstanz dient der Transparenz und Nachvollziehbarkeit geplanter Maßnahmen und Vorhaben. Die Hauptaufgabe der SCHIG mbH besteht vor allem in der Sicherstellung einer effizienten Mittelverwendung, wobei insbesondere folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Plausibilität von Einzelmaßnahmen und die damit verbundene Achsen- oder Netzbetrachtung,
- Zweckentsprechende Dimensionierung von Anlagen,
- Validität der Wirtschaftlichkeitsberechnung,
- Lukrierung von Kostenbeiträgen Dritter sowie
- Identifizierung von Projekten, die nicht oder nur bedingt einem übergeordneten öffentlichen Interesse dienen und daher nicht über den Rahmenplan zu finanzieren sind.

Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V)

Leitlinien TEN-V und Verordnung CEF

Die Leitlinien der Europäischen Kommission für die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V Leitlinien) dienen der Errichtung von binnenmarktgerechten Verkehrsinfrastrukturen in der Europäischen Union. In diesem Regelwerk wird unter anderem das Europäische Verkehrsnetz definiert, wobei zwischen Gesamtnetz (Umsetzung bis 2050) und Kernnetz (Umsetzung bis 2030) unterschieden wird. Die Umsetzung des Kernnetzes ist dabei vorrangig und wird durch europäische Finanzmittel unterstützt.

Die Bedingungen für die europäischen Finanzierungsbeiträge sind in der Verordnung „Connecting Europe Fazilität (CEF)“ fixiert. Die CEF umfasst auch die Festlegung der neun Kernnetz-Korridore in Europa.

Die für die Transeuropäischen Verkehrsnetze in der Periode 2014–2020 zur Verfügung stehenden EU-Finanzmittel betragen EUR 13 Milliarden (Preisbasis 2011).

Die Verteilung der EU-Finanzmittel erfolgt über europaweite Ausschreibungen durch die Europäische Kommission. Als EU-Kofinanzierungsbeitrag für TEN-V-Vorhaben sind laut CEF bis zu 40 % der zuschussfähigen Kosten möglich.

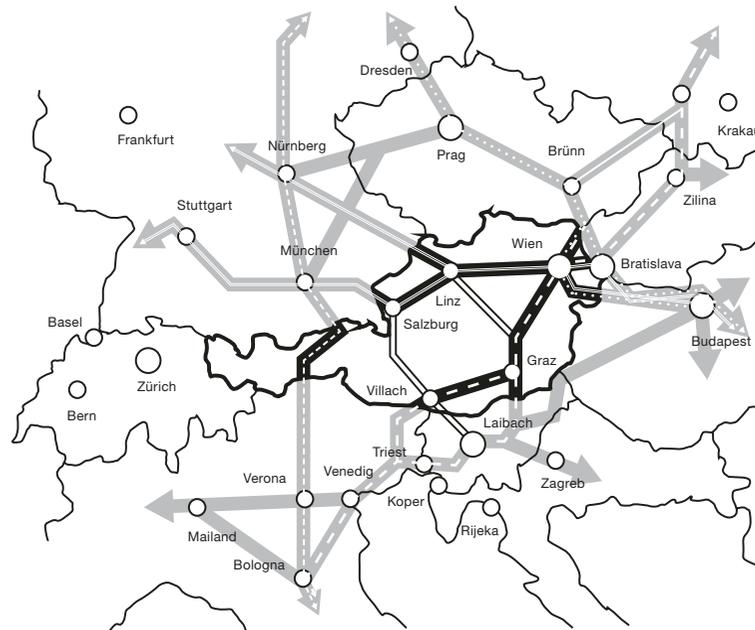
Das TEN-V-Kernnetz und Österreich

Die in der CEF festgelegten neun Hauptkorridore sollen einen grenzüberschreitenden, flüssigen Verkehr innerhalb Europas ermöglichen. Die Korridore verteilen sich auf zwei Nord-Süd-Korridore und drei Ost-West-Korridore sowie vier diagonal durch Europa verlaufende Korridore. In diesem Kernnetz sollen Engpässe beseitigt und die Infrastruktur modernisiert werden.

Vier der neun multimodalen Korridore verlaufen durch Österreich. Damit liegt Österreich an den zentralen Knotenpunkten der europäischen Infrastrukturpolitik.

Die wesentlichen Verkehrsachsen Österreichs beinhalten den Donauebereich (Fluss, Straße und Schiene), den Brenner inkl. Unterinntal, den Hauptbahnhof Wien sowie die Südbahn mit dem Semmering- und Koralm-basistunnel (vgl. Abbildung).

KERNNETZ IN UND UM ÖSTERREICH



Aufgaben der SCHIG mbH

Die Rahmenbedingungen für die Zuschussfähigkeit, die Höhe der gewährten EU-Finanzmittel sowie die Abrechnungsmodalitäten werden in einer Entscheidung der Europäischen Kommission für jedes kofinanzierte Vorhaben gesondert geregelt. Im Auftrag des bmvit übernimmt die SCHIG mbH die Prüfung der Abrechnung dieser Vorhaben auf Übereinstimmung mit den Förderbedingungen der EU. Im Wesentlichen erfolgt eine stichprobenhafte Kontrolle der deklarierten Projektkosten, der ordnungsgemäßen Ausschreibung der Aufträge und eine technische Kontrolle anhand der Abrechnungsunterlagen, die nach Vorgaben der EU-Entscheidung von den Projektverantwortlichen zusammenzustellen sind. Eine Überprüfung der tatsächlichen Umsetzung der eingereichten Projekte erfolgt durch Augenschein vor Ort. Die Vorgehensweise der SCHIG mbH stimmt im Kern mit dem Prüfverfahren durch die „Innovation and Networks Executive Agency (INEA)“ überein, die aufseiten der EU für die wirtschaftliche sowie technische Umsetzung der TEN-V-Programme zuständig ist.

Die Prüfung durch die SCHIG mbH dient der Qualitätssteigerung und -sicherung der Abrechnungsunterlagen, sodass eine zügige Bearbeitung durch die INEA und damit eine zeitnahe Auszahlung der EU-Finanzmittel unterstützt wird. Gleichzeitig kann im Vorfeld eine allfällige drohende Reduktion des avisierten EU-Zuschusses festgestellt werden. Die Prüfung durch die SCHIG mbH erfolgt entweder vor der Einreichung bei der INEA oder zeitgleich mit dieser.

Im Jahr 2014 wurden von den TEN-V-Beauftragten der SCHIG mbH sieben Vorhaben mit einem Projektumfang von EUR 123 Mio. und einem EU-Finanzzuschuss von EUR 38 Mio. für das bmvit einer Endprüfung unterzogen. Für drei weitere TEN-V-Vorhaben mit einem Projektumfang von insgesamt EUR 1.361 Mio. bzw. einem EU-Finanzzuschuss von EUR 341 Mio. erfolgte 2014 eine Prüfung der Zwischenabrechnungen.

Die nichtamtlichen Sachverständigen für Seilbahnen

Die SCHIG mbH unterstützt das bmvit als Oberste Seilbahnbehörde durch die Tätigkeit der nichtamtlichen Sachverständigen im Rahmen der Genehmigungsverfahren. Mitarbeiter der SCHIG mbH werden als nichtamtliche Sachverständige beigezogen, wenn die Verfügbarkeit von Amtssachverständigen nicht für die zeitnahe Bearbeitung der Projekte ausreicht. Dafür stehen zwei Sachverständige für Seilbahntechnik und ein Sachverständiger für seilbahnspezifische Elektro- und Sicherungstechnik bereit. Die Sachverständigen der SCHIG mbH werden zur Abgabe von Gutachten im Rahmen von Baugenehmigungen und Betriebsbewilligungen für neue Seilbahnen oder bei Umbauten an bestehenden Seilbahnanlagen eingesetzt.

Im Zuge eines Baugenehmigungsverfahrens sind die eingereichten Bauentwurfsunterlagen im Sinne von § 34 SeilbG 2003 (Seilbahngesetz 2003) zu prüfen und die Ausführbarkeit gemäß § 37 SeilbG 2003 festzustellen.

Durch die Tätigkeiten der Sachverständigen der SCHIG mbH wird sowohl dem bmvit als Oberste Seilbahnbehörde als auch dem Antragsteller die rasche und zweckmäßige Durchführung der Genehmigungsverfahren ermöglicht.

Im Jahr 2014 wurden die nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG mbH bei 21 Baugenehmigungs- und acht Betriebsbewilligungsverfahren größeren Umfangs und im Rahmen von zwei UVP-Verfahren als Gutachter bestellt. Ebenfalls wurden Sachverständigentätigkeiten bei ca. 40 kleineren Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren abgewickelt.

Die Benannte Stelle SCHIG mbH – Ihr Partner im Bereich der Interoperabilität

Gemäß dem SCHIG-Gesetz § 3 (1) Zi. 4 obliegt der SCHIG mbH die „Besorgung aller Geschäfte und Tätigkeiten einer Benannten Stelle“. Der Betrieb einer Benannten Stelle im Eisenbahnwesen in der SCHIG mbH umfasst alle mit diesem Titel verbundenen operativen Pflichten gutachterlicher Tätigkeit.

Als Bundestochter garantiert die SCHIG mbH Unabhängigkeit gegenüber anderen Firmen oder Wirtschaftsinteressen (third party gem. ISO/IEC 17020). Das gesamte Unternehmen und dessen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unterliegen strengen Regelungen, die jede Unvereinbarkeit mit den Aufgaben einer Benannten Stelle ausschließen. So ist beispielsweise sichergestellt, dass weder die SCHIG mbH noch ihr Personal mit der Entwicklung, Herstellung, Vertrieb, Montage, Beschaffung, Nutzung oder Instandhaltung der inspizierten Gegenstände oder von gleichartigen Konkurrenzprodukten befasst ist oder diese besitzt.

Qualität ist der zentrale Anspruch in der Tätigkeit der Benannten Stelle, die die Zufriedenheit und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Kunden zum Ziel hat. In einem ständigen Verbesserungsprozess arbeiten die MitarbeiterInnen der SCHIG mbH laufend daran, den Kunden optimale Lösungen zu bieten. Zusätzlich zu der Zertifizierung nach EN/ISO 9001 ist die Benannte Stelle durch das bmfw nach ÖVE/ÖNORM EN ISO/IEC 17020 akkreditiert.

Interoperabilität (lat. „inter“ – zwischen und „opera“ – Arbeit):

„Als Interoperabilität bezeichnet man die Fähigkeit zur Zusammenarbeit von verschiedenen Systemen, Techniken oder Organisationen. Dazu ist in der Regel die Einhaltung gemeinsamer Standards notwendig.“
(Wikipedia)

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

Mit Empfehlungen der Kommission für die „Prüfung von bestehender Infrastruktur auf Übereinstimmung mit den TSI“ und für die „Inbetriebnahme und Nutzung von strecken-seitigen Teilsystemen und Fahrzeugen“ wird eine Hilfestellung bei der Anwendung der TSI gegeben.

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

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

In der SCHIG mbH gibt es mit den Inspektorinnen und Inspektoren der Benannten Stelle eine Konzentration von Expertinnen und Experten und somit auch von Fachwissen und Kompetenzen. Im Rahmen des Ingenieurbüros werden von der SCHIG mbH Sachverständigenleistungen im Eisenbahnbereich erbracht, die vor allem für die Baugenehmigung und Betriebsbewilligung von Eisenbahnanlagen benötigt werden.

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

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

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

SCHIG mbH

Jahresabschluss 2014:

K6

Bilanz zum 31. Dezember 2014

096

AKTIVA	31.12.2014 EUR	31.12.2014 EUR	VERGLEICHSAHLEN 31.12.2013 EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. gewerbliche Schutzrechte	184.075,23		138.194,25
2. geleistete Anzahlungen	19.033,00		0,00
	203.108,23		138.194,25
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke u. grundstücksgleiche Rechte einschl. der Bauten auf fremdem Grund	93.566,36		126.401,02
2. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	138.116,61		130.880,29
3. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	11.745,94		0,00
	243.428,91		257.281,31
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	3.160.000,00		3.160.000,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.906.250,00		3.093.750,00
	6.066.250,00		6.253.750,00
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
1. unfertige Erzeugnisse		34.539,04	39.796,64
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	534.008,55		771.952,50
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	11.820.889,70		5.364.357,11
3. sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	32.979.740,96		33.433.362,66
	45.334.639,21		39.569.672,27
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		38.291.737,08	49.785.407,58
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
1. Transitorische Posten		30.758,08	67.282,48
SUMME AKTIVA		90.204.460,55	96.111.384,53

PASSIVA	31.12.2014 EUR	31.12.2014 EUR	VERGLEICHSAHLEN 31.12.2013 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 -269.811,33 / Vj. -332.883,21</i>		-193.464,62	-269.811,33
SUMME EIGENKAPITAL		9.574.190,57	9.497.843,86
B. RÜCKSTELLUNGEN			
1. Rückstellungen für Abfertigungen	55.911,31		51.409,66
2. sonstige Rückstellungen	9.423.133,08		4.856.490,35
		9.479.044,39	4.907.900,01
C. VERBINDLICHKEITEN			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.812.501,02		3.000.030,11
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	67.086.870,89		77.858.043,12
3. sonstige Verbindlichkeiten <i>davon aus Steuern 49.019,66 / Vj. 31.050,97</i> <i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 86.229,65 / Vj. 86.126,14</i>	1.251.853,68		847.567,43
		71.151.225,59	81.705.640,66
SUMME PASSIVA		90.204.460,55	96.111.384,53
HAFTUNGSVERHÄLTNISSE		26.287.543,47	29.514.794,30

097

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Jänner 2014 bis 31. Dezember 2014

	2014 EUR	2014 EUR	VERGLEICHSAHLEN 2013 EUR
1. UMSATZERLÖSE		6.357.477,55	6.415.076,95
2. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE			
a. Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	1.591,00		2.009,88
b. Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	0,00		1.160,00
c. übrige	688.752.053,97		668.557.457,95
		688.753.644,97	668.560.627,83
3. BETRIEBSLEISTUNG		695.111.122,52	674.975.704,78
4. AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN			
a. Aufwendungen für bezogene Leistungen	-688.682.248,77		-668.680.863,87
		-688.682.248,77	-668.680.863,87
5. PERSONALAUFWAND			
a. Gehälter	-3.656.424,43		-3.611.514,02
b. Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebl. MV-Kassen	-57.814,13		-60.423,13
c. Aufwendungen für Altersversorgung	-130.125,67		-129.193,11
d. Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-952.890,37		-915.373,77
e. sonstige Sozialaufwendungen	-113.264,09		-129.145,91
f. interne Verrechnung	0,00		0,00
		-4.910.518,69	-4.845.649,94
6. ABSCHREIBUNGEN			
a. auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen			
aa. planmäßige Abschreibungen	-228.560,68		-202.873,49
		-228.560,68	-202.873,49

098

	2014 EUR	2014 EUR	VERGLEICHSAHLEN 2013 EUR
7. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN			
a. Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen und Ertrag fallen	-1.250,35		-8.650,01
b. übrige	-1.288.544,03		-1.237.667,47
		-1.289.794,38	-1.246.317,48
8. ZWISCHENSUMME AUS Z 1 BIS 7 (BETRIEBSERGEBNIS)		0,00	0,00
9. ERTRÄGE AUS ANDEREN WERTPAPIEREN UND AUSLEIHUNGEN DES FINANZANLAGEVERMÖGENS <i>davon aus verbundenen Unternehmen 27.089,85 / Vj. 28.355,11</i>		27.089,85	28.355,11
10. SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE <i>davon aus verbundenen Unternehmen 62.302,84 / Vj. 55.667,89</i>		82.905,38	70.263,14
11. ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN <i>davon an verbundene Unternehmen 619,20 / Vj. 627,24</i>		-33.648,52	-35.546,37
12. ZWISCHENSUMME AUS Z 9 BIS 11 (FINANZERFOLG)		76.346,71	63.071,88
13. ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT		76.346,71	63.071,88
14. JAHRESÜBERSCHUSS		76.346,71	63.071,88
15. VERLUSTVORTRAG		-269.811,33	-332.883,21
16. BILANZVERLUST		-193.464,62	-269.811,33

099

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 2014 oder in einem der früheren Geschäftsjahre entstanden sind, wurden berücksichtigt.

Anlagevermögen

Immaterielles Anlagevermögen

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet, vermindert um planmäßige Abschreibungen entsprechend der Nutzungsdauer. Die planmäßigen Abschreibungen werden linear vorgenommen.

Als Nutzungsdauer wird ein Zeitraum von drei bis sechs Jahren zugrunde gelegt. Außerplanmäßige Abschreibungen wurden nicht vorgenommen.

Sachanlagevermögen

Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich der bisher aufgelaufenen und im Berichtsjahr 2014 planmäßig fortgeführten Abschreibungen bewertet.

Zur Ermittlung der Abschreibungssätze wird generell die lineare Abschreibungsmethode gewählt.

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

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

Geringwertige Vermögensgegenstände bis zu einem Einzelanschaffungswert von EUR 400 werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben.

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

Finanzanlagen

Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten, erforderlichenfalls vermindert um außerplanmäßige Abschreibungen bilanziert.

Im Geschäftsjahr wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen durchgeführt.

Umlaufvermögen

Vorräte

Unfertige Erzeugnisse

Die unfertigen Erzeugnisse sind zu Herstellungskosten bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Bei der Bewertung von Forderungen werden erkennbare Risiken durch Wertberichtigungen berücksichtigt.

Soweit erforderlich, wird die spätere Fälligkeit durch Abzinsung berücksichtigt.

Rückstellungen

Rückstellungen für Anwartschaften auf Abfertigungen

Die Abfertigungsrückstellung ist nach finanzmathematischen Grundsätzen auf Basis eines Rechnungszinssatzes von 2,5 % (Vj.: 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 Vorsichtsprinzip in der Höhe des voraussichtlichen Anfalles gebildet. Rückstellungen aus Vorjahren werden grundsätzlich, soweit sie nicht verwendet werden und der Grund für ihre Bildung weggefallen ist, über sonstige betriebliche Erträge aufgelöst.

Verbindlichkeiten

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

Änderungen von Bewertungsmethoden

Änderungen von Bewertungsmethoden wurden nicht vorgenommen.

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, die ausschließlich von Dritten hergestellt wurden.

Im Bereich der immateriellen Vermögensgegenstände wurden planmäßige Abschreibungen in Höhe von EUR 104.184,22 (Vorjahr EUR 82.036,66) vorgenommen.

Sachanlagen

Im Bereich des Sachanlagevermögens wurden nutzungsbedingte Abschreibungen in Höhe von EUR 124.376,46 (Vorjahr EUR 120.836,83) vorgenommen.

104

ANLAGENSPIEGEL	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten			31.12.2014 EUR	KUMULIERTE AFA ZUSCHREIBUNGEN EUR	Buchwerte		AFA LAUFEND EUR
	01.01.2014 EUR	ZUGÄNGE UMBUCHUNGEN EUR	ABGÄNGE EUR			31.12.2014 EUR	31.12.2013 EUR	
A. ANLAGEVERMÖGEN								
I. Immaterielle Vermögensgegenstände								
1. gewerbliche Schutzrechte	432.670,61	150.065,20	0,00	582.735,81	398.660,58	184.075,23	138.194,25	104.184,22
2. geleistete Anzahlungen	0,00	19.033,00	0,00	19.033,00	0,00	19.033,00	0,00	0,00
	432.670,61	169.098,20	0,00	601.768,81	398.660,58	203.108,23	138.194,25	104.184,22
II. Sachanlagen								
1. Grundstücke u. grundstücksgleiche Rechte einschl. der Bauten auf fremdem Grund	328.346,86	0,00	0,00	328.346,86	234.780,50	93.566,36	126.401,02	32.834,66
2. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	677.410,95	99.107,99	39.467,44	737.051,50	598.934,89	138.116,61	130.880,29	91.541,80
3. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	0,00	11.745,94	0,00	11.745,94	0,00	11.745,94	0,00	0,00
	1.005.757,81	110.853,93	39.467,44	1.077.144,30	833.715,39	243.428,91	257.281,31	124.376,46
III. Finanzanlagen								
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	14.060.925,12	0,00	0,00	14.060.925,12	10.900.925,12	3.160.000,00	3.160.000,00	0,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	3.093.750,00	0,00	187.500,00	2.906.250,00	0,00	2.906.250,00	3.093.750,00	0,00
	17.154.675,12	0,00	187.500,00	16.967.175,12	10.900.925,12	6.066.250,00	6.253.750,00	0,00
SUMME	18.593.103,54	279.952,13	226.967,44	18.646.088,23	12.133.301,09	6.512.787,14	6.649.225,56	228.560,68

105

Finanzanlagen

Die Anteile an verbundenen Unternehmen setzen sich wie folgt zusammen:

- Rail Test & Research Gesellschaft mit beschränkter Haftung (kurz: Rail Test & Research GmbH) – Beteiligungsbuchwert EUR 3.035.000,00 (Vorjahr EUR 3.035.000,00)
- RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH – Beteiligungsbuchwert EUR 125.000,00 (Vorjahr EUR 125.000,00)

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen bestehen iHv EUR 2.906.250,00 (Vorjahr EUR 3.093.750,00) gegenüber der Rail Test & Research GmbH.

Von den Ausleihungen an verbundene Unternehmen hat ein Betrag von EUR 187.500,00 (Vorjahr EUR 187.500,00) eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

Umlaufvermögen

Vorräte

Unfertige Erzeugnisse

Der Bestand an unfertigen Erzeugnissen beträgt EUR 34.539,04 (Vorjahr EUR 39.796,64) 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	
	31.12.2014 EUR	31.12.2013 EUR	31.12.2014 EUR	31.12.2013 EUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	534.008,55	771.952,50	0,00	0,00
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	11.820.889,70	5.364.357,11	981.250,00	0,00
sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	32.979.740,96	33.433.362,66	0,00	0,00
SUMME	45.334.639,21	39.569.672,27	981.250,00	0,00

Im Geschäftsjahr 2014 mussten Einzelwertberichtigungen in Höhe von EUR 8.110,00 (Vorjahr EUR 0,00) vorgenommen werden.

Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen zum 31. 12. 2014 bestehen wie im Vorjahr zur Gänze gegenüber der Rail Test & Research GmbH. Zur Beseitigung der Überschuldung seitens der Rail Test & Research GmbH stellt die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH einen Teil der Forderung im Nominale von EUR 3.700.000,00 nachrangig.

Dies bedeutet, dass die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH im Rang hinter alle anderen Gläubiger der Gesellschaft zurücktritt, sodass die bestehende Forderung im Ausmaß von EUR 3.700.000,00 nur insoweit befriedigt wird, als die Gesellschaft nach Befriedigung der anderen Gläubiger zur Begleichung der Forderung an die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH in der Lage ist.

Aus diesem Grund wurde ein Teil der Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 981.250,00 als mittelfristig eingestuft (vgl. Darstellung der Fristigkeit der Forderungen). Bezüglich der Ausleihungen an die Rail Test & Research GmbH in Höhe von EUR 2.906.250,00 wird auf den Punkt Finanzanlagen verwiesen.

Sonstige Forderungen

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

In den sonstigen Forderungen sind Erträge in Höhe von EUR 26.804.722,47 (Vorjahr EUR 26.116.659,59) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden. Darin sind die Forderungen gegenüber bmvit für gemeinwirtschaftliche Leistungen in Höhe von EUR 26.668.813,04 (Vorjahr EUR 26.115.365,08) enthalten.

Aktive Rechnungsabgrenzung

Transitorische Posten

Die transitorischen Posten werden mit EUR 30.758,08 (Vorjahr EUR -67.282,48) ausgewiesen und umfassen alle Ausgaben, die erst im Folgejahr im Sinne einer periodenreinen Gewinnermittlung aufwandswirksam verrechnet werden.

Eigenkapital

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

Nicht gebundene Kapitalrücklagen

Die Kapitalrücklage beträgt zum 31. 12. 2014 EUR 7.767.655,19 (Vorjahr EUR 7.767.655,19) und wurde von der Republik Österreich bereits bei Gründung der Gesellschaft eingebracht.

Bilanzverlust

Der Bilanzverlust für das Jahr 2014 beläuft sich auf EUR -193.464,62 (Vorjahr EUR -269.811,33). In diesem Betrag ist ein Verlustvortrag aus dem Jahr 2013 in Höhe von EUR -269.811,33 enthalten.

Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind u. a. die Rückstellungen für noch nicht konsumierte Urlaube iHv EUR 147.997,43 (Vorjahr EUR 155.329,65), für Zeitguthaben iHv EUR 36.219,68 (Vorjahr EUR 32.109,05), für ausstehende Eingangsrechnungen iHv EUR 161.200,97 (Vorjahr EUR 37.033,00), für Prämien für Mitarbeiter iHv EUR 454.500,00 (Vorjahr EUR 441.185,00), für drohende Verluste aus einem Zinsswap-Geschäft iHv EUR 8.512.000,00 (Vorjahr EUR 4.124.000,00), für die Behindertenausgleichstaxe iHv EUR 5.856,00 (Vorjahr EUR 5.712,00) und für Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten iHv EUR 105.359,00 (Vorjahr EUR 61.121,65) enthalten.

Verbindlichkeiten

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

		Restlaufzeit			
		SUMME EUR	BIS 1 JAHR EUR	ZW. 1 UND 5 JAHREN EUR	ÜBER 5 JAHRE EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2014	2.812.501,02	187.501,02	750.000,00	1.875.000,00
	2013	3.000.030,11	187.530,11	750.000,00	2.062.500,00
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2014	67.086.870,89	67.086.870,89	0,00	0,00
	2013	77.858.043,12	77.858.043,12	0,00	0,00
Sonstige Verbindlichkeiten	2014	1.251.853,68	1.251.853,68	0,00	0,00
	2013	847.567,43	847.567,43	0,00	0,00
SUMME	2014	71.151.225,59	68.526.225,59	750.000,00	1.875.000,00
SUMME	2013	81.705.640,66	78.893.140,66	750.000,00	2.062.500,00

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -187.529,09 auf EUR 2.812.501,02. 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 2.812.500,00 (Vorjahr EUR 3.000.000,00) aus. Als Sicherstellung wurde eine Bürge- und Zahlerhaftung der Republik Österreich bestellt.

Sonstige Verbindlichkeiten

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

		Restlaufzeit			
		SUMME EUR	BIS 1 JAHR EUR	ZW. 1 UND 5 JAHREN EUR	ÜBER 5 JAHRE EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Abgabenbehörden	2014	49.019,66	49.019,66	0,00	0,00
	2013	31.050,97	31.050,97	0,00	0,00
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungsträgern	2014	86.229,65	86.229,65	0,00	0,00
	2013	86.126,14	86.126,14	0,00	0,00
Sonstige Verbindlichkeiten	2014	1.116.604,37	1.116.604,37	0,00	0,00
	2013	730.390,32	730.390,32	0,00	0,00
SUMME	2014	1.251.853,68	1.251.853,68	0,00	0,00
SUMME	2013	847.567,43	847.567,43	0,00	0,00

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Aufwendungen in Höhe von EUR 138.293,79 (Vorjahr EUR 212.074,27) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um die Abgrenzung von Aufwendungen.

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	2014	0,00	30.06.2014
	2013	1.676.422,26	
	2014	4.812.500,00	01.07.2018
	2013	6.187.500,00	
	2014	19.999.960,37	30.12.2029
	2013	19.999.955,58	
RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH	2014	50.000,00	01.07.2016
	2013	150.000,00	
	2014	857.083,10	31.03.2036
	2013	897.416,46	
2014	568.000,00	31.12.2030	
2013	603.500,00		

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 284.104,68 (Vorjahr EUR 279.244,80) und in den nächsten fünf Jahren insgesamt auf EUR 1.380.804,36 (Vorjahr EUR 1.386.056,52). 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 6.357.477,55 (Vorjahr EUR 6.415.076,95).

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

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen EUR 688.753.644,97 (Vorjahr EUR 668.560.627,83) und gliedern sich wie folgt:

	2014 EUR	2013 EUR
Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen	1.591,00	2.009,88
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	0,00	1.160,00
Übrige sonstige betriebliche Erträge	289.829,37	180.343,15
Zuschuss bmvit für gemeinwirtschaftliche Leistungen	688.462.224,60	668.377.114,80
SUMME	688.753.644,97	668.560.627,83

Die übrigen sonstigen betrieblichen Erträge betreffen im Wesentlichen Förderungen im Zusammenhang mit dem Forschungsprojekt „RAIL4SEE“ sowie – wie im Vorjahr – die Management-Fees der Tochtergesellschaften.

Aufwendungen für bezogene Leistungen

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen veränderten sich von EUR 668.680.863,87 um EUR 20.001.384,90 auf EUR 688.682.248,77.

	2014 EUR	2013 EUR
Bezogene gemeinwirtschaftliche Leistungen VDV	688.462.224,60	668.377.114,80
Bezogene Leistungen IKN	166.016,41	168.287,80
Bezogene Leistungen KLI.EN	34.235,80	36.524,27
Bezogene Leistungen FVK	11.756,15	96.559,60
Kartenrohlinge	5.947,75	739,20
Bezogene Leistungen ATF	2.068,06	1.638,20
SUMME	688.682.248,77	668.680.863,87

Personalaufwand

Der Personalaufwand hat sich gegenüber dem Vorjahr von EUR 4.845.649,94 um EUR 64.868,75 auf EUR 4.910.518,69 verändert.

Die Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen in Höhe von EUR 57.814,13 (Vorjahr EUR 60.423,13) bestehen aus Aufwendungen für Abfertigungen in Höhe von EUR 4.501,65 (Vorjahr EUR 7.495,58) sowie aus Beitragsleistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen in Höhe von EUR 53.312,48 (Vorjahr EUR 52.927,55).

Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Planmäßige Abschreibungen

Die planmäßigen Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr EUR 228.560,68 (Vorjahr EUR 202.873,49) und veränderten sich damit gegenüber dem Vorjahr um EUR 25.687,19.

	2014 EUR	2013 EUR
Immaterielle Vermögensgegenstände	104.184,22	82.036,66
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	124.376,46	120.836,83
SUMME	228.560,68	202.873,49

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen und vom Ertrag fallen

Die nicht ertragsabhängigen Steuern beliefen sich im Geschäftsjahr auf EUR 1.250,35 (Vorjahr EUR 8.650,01).

Übrige betriebliche Aufwendungen

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen betragen EUR 1.288.544,03 und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 50.876,56.

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

	2014 EUR	2013 EUR
Instandhaltungen und Wartungen	175.167,10	148.008,74
Reinigung durch Dritte	39.119,25	35.052,65
Versicherungen	53.584,22	63.395,32
Transporte durch Dritte	470,31	571,40
Reise- und Fahrtspesen	47.889,18	49.446,21
Post- und Telefongebühren	30.201,29	25.964,72
Miet- und Pachtaufwand, Leasing u. Lizenzgebühren	288.213,53	280.812,09
Energieverbrauch, Betriebskosten	93.171,10	75.051,51
Kfz-Kosten PKW	5.744,94	7.595,94
Beigestelltes Personal	17.490,59	7.409,50
Aufsichtsratsvergütungen	29.500,00	28.500,00
Büromaterial	23.019,30	21.562,21
Fachliteratur und Zeitschriften	29.494,67	27.893,69
Werbung und Repräsentation	48.167,85	42.221,35
Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwand	189.858,60	252.731,32
Personalrekrutierung	16.868,17	14.037,92
Aus- und Fortbildung	75.851,50	96.508,79
Mitgliedsbeiträge	15.863,01	13.667,04
Spesen des Geldverkehrs	2.370,21	1.689,02
Forderungsausfälle (Einzelwertberichtigung)	8.110,00	0,00
Verluste aus Anlagenabgängen	329,87	3.220,48
Sonstige betriebliche Aufwendungen	98.932,83	43.223,89
Skontoerträge auf übrige betriebliche Aufwendungen	-873,49	-896,32
SUMME	1.288.544,03	1.237.667,47

Die auf das Geschäftsjahr entfallenden Aufwendungen für den Abschlussprüfer betragen für die Prüfung des Jahresabschlusses EUR 7.551,00 (Vorjahr EUR 7.481,65) und für sonstige Leistungen EUR 45.084,35 (Vorjahr EUR 59.460,00).

Finanzielles Ergebnis

Das finanzielle Ergebnis schlägt sich im Geschäftsjahr mit EUR 76.346,71 (Vorjahr EUR 63.071,88) nieder. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Veränderung von EUR 13.274,83.

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

Zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (als Fixzinzhahler) 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. 2014 einen negativen beizulegenden Zeitwert von EUR 8.511.991,89 (Vorjahr: EUR 4.123.914,78) ergeben.

Im Jahresabschluss 2014 wird das Finanzderivat – wie im Vorjahr – nicht als Bewertungseinheit mit dem Fremdfinanzierungsgeschäft qualifiziert und ist daher eine bilanzielle Berücksichtigung des negativen beizulegenden Zeitwertes in Form einer Drohverlustrückstellung in Höhe von EUR 8.512.000,00 (Vorjahr: EUR 4.124.000,00) erforderlich.

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

Bilanzverlust

Der Jahresgewinn des Geschäftsjahres 2014 beträgt EUR 76.346,71 und veränderte sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 13.274,83 (Vorjahresergebnis EUR 63.071,88). Unter Berücksichtigung des Verlustvortrages aus dem Geschäftsjahr 2013 errechnet sich ein Bilanzverlust von EUR -193.464,62.

Sonstige Angaben

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer betrug 60 (Vorjahr: 59), davon 60 Angestellte (Vorjahr: 59) 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	2014	4.501,65	0,00	0,00	4.501,65
	2013	7.495,58	0,00	0,00	7.495,58
Betriebliche Mitarbeitervorsorge	2014	53.312,48	2.077,19	4.988,89	46.246,40
	2013	52.927,55	2.044,20	5.166,20	45.717,15
Aufwendungen für Pensionen (Pensionskassenbeiträge)	2014	112.625,67	11.787,50	9.429,60	91.408,57
	2013	112.168,11	11.787,50	9.332,86	91.047,75
Summe	2014	170.439,80	13.864,69	14.418,49	142.156,62
Summe	2013	172.591,24	13.831,70	14.499,06	144.260,48

Die Geschäftsführung setzt sich aus folgenden Personen zusammen:

DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Die Vergütung des Geschäftsführers belief sich im Geschäftsjahr 2014 – ohne Berücksichtigung der oben dargestellten Beträge – auf insgesamt EUR 135.762,13 (Vorjahr: EUR 133.605,88).

Der Aufsichtsrat setzt sich im Geschäftsjahr 2014 aus folgenden Personen zusammen:

Ministerialrat Mag. Roland Schuster, MBA
(Vorsitzender)

Sektionschefin Mag. Ursula Zechner
(Stellvertreterin des Vorsitzenden)

Mag. Walter Andrie

Ministerialrat Mag. Bernhard Bauer

DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill

Ministerialrat DI Georg Parrer
(Mitglied bis 18. August 2014)

Ministerialrat DI Dr. Thomas Spiegel
(Mitglied seit 18. August 2014)

Patrycja Feichter

Peter Calließ

Mag. Martina Lew-Schlapschy

An die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden im Berichtsjahr keine Vorschüsse oder Kredite gewährt. Im Geschäftsjahr sind Bezüge von Aufsichtsratsmitgliedern in Höhe von EUR 29.500,00 (Vorjahr EUR 28.500,00) entstanden.

Verbundene Unternehmen

Rail Test & Research GmbH, Wien

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR -3.681.334,11 (Vorjahr EUR 978.844,56);
Jahresfehlbetrag 2014 EUR -4.660.178,67 (Vorjahr Jahresüberschuss EUR 1.552.835,67)

RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH, Regensburg

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR 53.778,43 (Vorjahr EUR 44.340,70);
Jahresüberschuss 2014 EUR 9.437,73 (Vorjahr Jahresüberschuss EUR 5.152,93)

Angaben über Beziehungen des Unternehmens zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Die Aufgaben der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH sind insbesondere in § 3 Abs. 1 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geregelt, wobei der dort definierte Umfang der Tätigkeiten durch die Übertragung weiterer Aufgaben durch den Vertreter des Eigentümers Republik Österreich, den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit), erweitert werden kann, was in der Vergangenheit auch geschehen ist. Somit besteht ein überwiegender Teil der Leistungsbeziehungen der Gesellschaft mit dem bmvit. Dafür erhält die Gesellschaft einen leistungsgerechten Aufwandsersatz, entweder aufgrund konkreter Leistungsvereinbarungen mit dem bmvit (wie z. B. über die Abwicklung von Förderprogrammen, die Wahrnehmung der Aufgabe einer Zuweisungsstelle gemäß dem 6. Teil des Eisenbahngesetzes 1957 oder die Verwaltung von Registern wie dem Fahrzeugeinstellungsregister und dem Fahrerlaubnis-Register) oder als Basisfinanzierung aufgrund der gesetzlichen Kostentragungspflicht des Bundes gemäß § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz. Die Umsatzerlöse daraus beliefen sich im Geschäftsjahr 2014 auf EUR 5.111.536,76 (Vorjahr EUR 5.135.742,61).

Mit den Tochtergesellschaften Rail Test & Research GmbH und RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH bestehen jeweils Dienstleistungsvereinbarungen über die Erbringung administrativer Tätigkeiten durch die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (wie Buchhaltung und Controlling, Managementleistungen etc.). Die Erlöse daraus belaufen sich für das Geschäftsjahr 2014 auf in Summe EUR 114.211,28 (Vorjahr EUR 111.971,84). Weiters bestehen Cash-Pooling-Vereinbarungen über die gemeinsame Verwaltung liquider Mittel und die damit verbundene marktübliche Verzinsung von Forderungen bzw. Verbindlichkeiten verbundener Unternehmen. Die Gesellschaft hat für die Rail Test & Research GmbH Haftungen für bestehende Finanzierungen übernommen, wofür der Rail Test & Research GmbH ein marktübliches Haftungsentgelt in Höhe von EUR 46.131,84 (Vorjahr EUR 46.131,84) verrechnet wird.

Die Republik Österreich stellte der Gesellschaft aufgrund einer zur Aufnahme eines Darlehens gewährten Bundeshaftung im Geschäftsjahr 2014 ein Haftungsentgelt von EUR 5.826,05 (Vorjahr EUR 6.201,68) in Rechnung.

Wien, am 16. April 2015



DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Lagebericht

Lagebericht gem. §§ 243 und 267 UGB
der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH für das Geschäftsjahr 2014.

Struktur der SCHIG mbH und Angaben über Beteiligungen

Die SCHIG mbH besteht als Gesellschaft seit 18 Jahren und wurde im November 1996 als Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH gegründet. Im Zuge der ÖBB-Reform 2005 ist der Finanzierungsbereich der SCHIG mbH zu den ÖBB transferiert worden. Die SCHIG mbH wurde gem. § 2 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz idGF per 1. Jänner 2005 als „Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH“ neu gegründet (Abspaltung zur Neugründung).

Aufgrund des Fachwissens der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie durch die kontinuierliche Erweiterung ihrer Expertise hat sich die SCHIG mbH seit ihrer Neupositionierung im Sinne des gesetzlichen Auftrages u. a. zu einem Spezialisten für Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Abwicklung von Förderungen, der Mittelverwendungskontrolle im Eisenbahnwesen und der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen entwickelt. Dieses Know-How wird sowohl dem Bund (bmvit) 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), bei der Durchsetzung von Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit beim Einsatz öffentlicher Mittel. Die Beauftragung der entsprechenden Prüftätigkeiten erfolgt im Rahmen des gesetzlichen Auftrages.

Die Tätigkeiten umfassen folgende Bereiche:

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

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

Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Liberalisierung des Eisenbahnwesens

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

- Durchführung der Fahrzeugcodevergabe;
- Führung des Fahrzeug-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. Infrastrukturbetreiber des RoLa-Terminals ist die Bayernhafen GmbH. Der operative Betrieb der bestehenden RoLa-Verbindung Trento–Regensburg wird durch eine Kooperation von Interbrennero, der Trenitalia, dem Unternehmen Trasposervizi und dem privaten deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH gewährleistet.

Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage

Gesamtwirtschaftliches Umfeld, Marktumfeld und Trends

In ihrer gesamtwirtschaftlichen Prognose für Österreich 2014 bis 2016 vom Dezember 2014¹ hat die Oesterreichische Nationalbank (OeNB) die Wachstumsaussichten für 2014 auf dem Niveau des Vorjahreswachstums belassen. Dies entspricht einer Senkung gegenüber ihrer Prognose zur Jahresmitte 2014, in welcher noch von einem Wachstum der österreichischen Wirtschaft von 1,6 % ausgegangen wurde. Demnach wird nun für 2014 ein Wachstum des realen BIP iHv lediglich 0,4 % erwartet.

Für 2015 hat die OeNB ihre Wachstumsprognose auch deutlich revidiert. War man zum Ende des Jahres 2013 noch von einem Wachstum des realen BIP im Jahr 2015 von 1,9 % ausgegangen, wurde dies nun auf 0,7 % herabgesetzt. Als dämpfende Einflussfaktoren werden die anhaltende Schwäche des Euro-Raums und aktuelle geopolitische Spannungen, die Vertrauensverluste nach sich ziehen, sowie die im Inland herrschende Unsicherheit über die weitere wirtschaftliche Entwicklung genannt. Erst für das Folgejahr 2016 erwartet die OeNB eine Beschleunigung des Wirtschaftswachstums in Österreich auf 1,6 %.

Die schwache Investitionskonjunktur der vergangenen Jahre sollte sich nach Ansicht der OeNB auch weiterhin nicht wesentlich erholen; moderate Verbesserungen ergeben sich durch Ausrüstungsinvestitionen und Wohnbau. Die Dynamik der Tiefbauinvestitionen bleibt jedoch lt. OeNB aufgrund nur geringer Aufträge der öffentlichen Hand weiterhin verhalten. Hier sind die Auswirkungen öffentlicher Konsolidierungsmaßnahmen und Sparprogramme spürbar.

Am 21. November 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 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.
- Wahrung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemeinwirtschaftlicher Dienstleistungsaufträge im Zusammenhang mit dem Netzzugang weiterer Eisenbahnverkehrsunternehmen.

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 6,4 Mio. (Vj. rd. EUR 6,4 Mio.), pro beschäftigter Person bedeutet das bei einem durchschnittlichen Personalstand von 60 Personen (Vj. 59) einen Betrag von rd. TEUR 106 (Vj. rd. TEUR 109). Dies entspricht einem leichten Rückgang der Umsatzerlöse der SCHIG mbH um rd. TEUR -58 oder rd. -0,9 % gegenüber dem GJ 2013. Der überwiegende Umsatzanteil resultiert aus der Kostentragungspflicht des Bundes laut § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz.

¹ Gesamtwirtschaftliche Prognose der OeNB für Österreich 2014 bis 2016 (Dezember 2014): http://oenb.at/dms/oenb/Geldpolitik/Downloads/Konjunktur/Prognose-f-r--sterreich/Gesamtwirtschaftliche-Prognose/prognose_dezember-2014/SH_Prognose_Dezember%202014_screen.pdf, abgerufen am 12. März 2015

Ertragslage

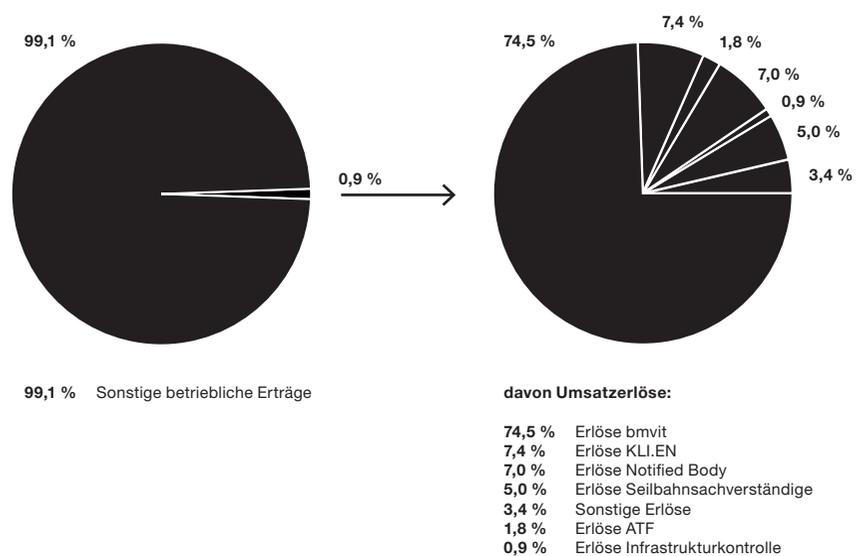
Seit dem Jahr 2010 unterstützt die SCHIG mbH das bmvit bei der Neugestaltung der Verkehrsdienstverträge für den gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr gemäß den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Nachdem am 3. Februar 2011 rückwirkend mit 1. April 2010 der Verkehrsdienstvertrag (VDV) zwischen der SCHIG mbH und der ÖBB-Personenverkehr AG in Kraft getreten war, wurden von der SCHIG mbH bis Oktober 2012 weitere VDV mit elf Privatbahnen abgeschlossen, welche rückwirkend zum 1. Jänner 2011 in Kraft traten. Am 3. Juni 2014 wurde ein weiterer VDV mit der ÖBB-Personenverkehr AG zur besseren Verbindung der Landeshauptstädte Graz und Linz abgeschlossen.

In Summe betrug der damit für den Zeitraum von 1. Jänner 2014 bis 31. Dezember 2014 erfolgte Bestellumfang der SCHIG mbH ca. 77,5 Mio. (Vj. 77,0 Mio.) Zug-Kilometer.

Dabei handelt es sich um Schienenpersonenverkehrsleistungen im Nah- und Regionalverkehr im gesamten Bundesgebiet – die das Grundangebot des Bundes gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 darstellen – sowie ergänzende Leistungen im Fernverkehr, die ebenfalls aufgrund gemeinwirtschaftlicher Zielsetzungen beauftragt werden. Im Vertragszeitraum 1. Jänner 2014 bis 31. Dezember 2014 wendet der Bund für die bestellten Verkehrsleistungen im Wege der SCHIG mbH EUR 684,8 Mio. (Vj. EUR 671,4 Mio.) auf; unter Berücksichtigung von Leistungsstörungen und den Ergebnissen der Qualitätskontrollen im Jahr 2014 beläuft sich der Gesamtaufwand auf EUR 688,5 Mio. (Vj. EUR 668,4 Mio.). 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 2014 zeigt deren Zusammensetzung sowie Details zu den Umsatzerlösen.

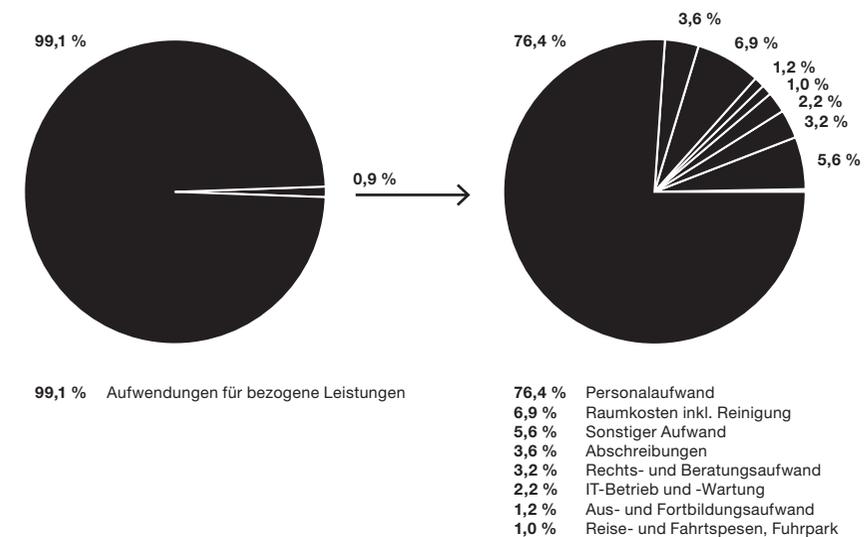
ÜBERSICHT BETRIEBSLEISTUNG 2014



Auch im GJ 2014 wurde an der Verbesserung der Abwicklungseffizienz gearbeitet. Der Personalaufwand verzeichnete im Berichtsjahr mit rd. EUR 4,9 Mio. (Vj. EUR 4,8 Mio.) einen leichten Anstieg gegenüber dem Vorjahr, der durchschnittliche Personalaufwand pro beschäftigter Person der SCHIG mbH im Berichtsjahr blieb mit rd. TEUR 82 (Vj. rd. TEUR 82) unverändert. Die durchschnittliche Anzahl an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern stieg um eine Person von 59 auf 60 im GJ 2014.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund der in den Verkehrsdienstverträgen vorgesehenen Wertanpassung im Berichtsjahr auf rd. EUR 688,7 Mio. (Vj. rd. EUR 668,7 Mio.) an. Die Intensität der Aufwendungen für bezogene Leistungen blieb mit rd. 99,1 % im GJ 2014 gegenüber dem Vorjahr (99,1 %) unverändert.

ÜBERSICHT AUFWENDUNGEN 2014



Überblick zur Ertragslage

Die SCHIG mbH erzielte im Berichtsjahr ein positives Finanzergebnis von rd. TEUR 76 (Vj. rd. TEUR 63). Das EBIT 2014 betrug rd. TEUR 110 (Vj. rd. TEUR 99). Die Umsatzrentabilität stieg im GJ 2014 leicht auf rd. 1,7 % (Vj. rd. 1,5 %).

Im Berichtsjahr konnte durch eine geringfügige Verbesserung des Finanzergebnisses ein Anstieg der Eigenkapitalrentabilität erzielt werden; diese liegt im GJ 2014 mit rd. 0,8 % etwa auf dem Niveau des im Vorjahr erzielten Werts von rd. 0,7 %.

ÜBERBLICK ZUR ERTRAGSLAGE	2014	2013	VERÄNDERUNG
EBIT (in TEUR)	110	99	11
EBIT-Marge (Umsatzrentabilität) (in %)	1,7 %	1,5 %	0,2 %
EGT (in TEUR)	76	63	13
Eigenkapitalrentabilität (EGT/Eigenkapital) (in %)	0,8 %	0,7 %	0,2 %

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

Die Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung der SCHIG mbH hat sich im GJ 2014 gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich verändert, maßgeblichster Einflussfaktor ist die Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen aus bezogenen Leistungen im Zusammenhang mit den Verkehrsdiensteverträgen. Das Finanzergebnis konnte von TEUR 63 auf TEUR 76 gesteigert werden.

STRUKTUR DER GUV-RECHNUNG	2014 TEUR	%	2013 TEUR	%	VERÄNDERUNG TEUR
Umsatzerlöse	6.357	0,9 %	6.415	1,0 %	-58
Sonstige betriebliche Erträge	688.754	99,1 %	668.561	99,0 %	20.193
Betriebsleistung	695.111	100,0 %	674.976	100,0 %	20.135
Aufwendungen für bezogene Leistungen	688.682	99,1 %	668.681	99,1 %	20.001
Personalaufwand	4.911	0,7 %	4.846	0,7 %	65
Abschreibungen	229	0,0 %	203	0,0 %	26
Sonstige betriebliche Aufwendungen	1.290	0,2 %	1.246	0,2 %	43
Gesamtaufwand	695.111	100,0 %	674.976	100,0 %	20.135
Betriebsergebnis	0	0,0 %	0	0,0 %	0
Finanzergebnis	76	0,0 %	63	0,0 %	13
EGT	76	0,0 %	63	0,0 %	13

Vermögens- und Finanzlage

Der Rückgang der Bilanzsumme im Berichtsjahr auf rd. EUR 90,2 Mio. resultiert weitgehend aus den Auswirkungen der Verkehrs-dienstverträge auf die entsprechenden Positionen des Nettoumlaufvermögens.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen (Anlagenintensität) stieg aufgrund des Rückgangs der Bilanzsumme auf 7,2 % an (Vj. 6,9 %). Der Anlagendeckungsgrad I lag bei 147,0 % (Vj. 142,8 %), der Anlagendeckungsgrad II bei 188,2 % (Vj. 185,9 %).

ÜBERBLICK ZUR VERMÖGENS- UND FINANZLAGE	31.12.2014	31.12.2013	VERÄNDERUNG
Bilanzsumme (in TEUR)	90.204	96.111	-5.907
Anlagenintensität (in %)	7,2 %	6,9 %	0,3 %
Anlagendeckungsgrad I (in %)	147,0 %	142,8 %	4,2 %
Anlagendeckungsgrad II (in %)	188,2 %	185,9 %	2,3 %
Eigenmittelquote nach URG (in %)	10,6 %	9,9 %	0,7 %

Die Entwicklung der Bilanzstruktur zeigt folgendes Bild:

BILANZSTRUKTUR	31.12.2014 TEUR	STRUKTUR 2014	31.12.2013 TEUR	STRUKTUR 2013	VERÄNDE- RUNG TEUR
Langfristiges Vermögen	6.513	7,2 %	6.649	6,9 %	-136
Kurzfristiges Vermögen	83.692	92,8 %	89.462	93,1 %	-5.770
Bilanzsumme	90.204	100,0 %	96.111	100,0 %	-5.906
Eigenkapital	9.574	10,6 %	9.498	9,9 %	76
Langfristiges Fremdkapital	2.681	3,0 %	2.864	3,0 %	-183
Kurzfristiges Fremdkapital	77.949	86,4 %	83.750	87,1 %	-5.800

Das Nettoumlaufvermögen liegt zum 31. Dezember 2014 unverändert gegenüber dem Vorjahr bei rd. EUR 5,7 Mio. (Vj. rd. EUR 5,7 Mio.).

Die Eigenmittelquote nach URG beträgt zum 31. Dezember 2014 rd. 10,6 % (Vj. rd. 9,9 %) was bedeutet, dass die von § 23 URG vorgegebene Eigenmittelquote iHv 8,0 % nicht unterschritten wurde. Andererseits ist jedoch die fiktive Schuldentilgungsdauer gemäß § 24 URG – wie im Vorjahr – 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 -11,3 Mio. (Vj. rd. EUR 39,9 Mio.). Die zahlungswirksame Veränderung des Fonds der liquiden Mittel sank von rd. EUR 39,7 Mio. auf rd. EUR -11,5 Mio. Diese Veränderung resultiert im Wesentlichen aus den Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Verkehrs-dienstverträgen sowie der Finanzierung der Tochtergesellschaft Rail Test & Research GmbH.

AUSZUG AUS DER KAPITALFLUSSRECHNUNG	31.12.2014 TEUR	31.12.2013 TEUR	VERÄNDERUNG TEUR
Kapitalfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	-11.215	39.816	-51.031
Kapitalfluss aus der Investitionstätigkeit	-91	46	-136
Free Cashflow	-11.306	39.862	-51.168
Kapitalfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-188	-188	0
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	-11.494	39.674	-51.168
Liquide Mittel zu Jahresbeginn	49.785	10.111	39.674
Liquide Mittel am Jahresende	38.292	49.785	-11.494

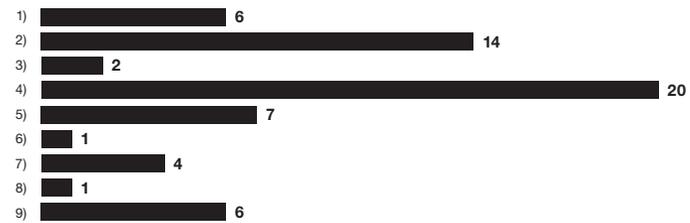
Personalbericht

Der Personalstand zum 31. Dezember 2014 der SCHIG mbH setzt sich nach Abteilungen wie folgt zusammen:

- | | |
|---|------------------------------|
| 1) Eisenbahninfrastruktur Services | 6) Beteiligungsmanagement |
| 2) Förderungen und Verkehrsfinanzierungskontrolle | 7) Finanzen & Controlling |
| 3) Seilbahnsachverständige | 8) Unternehmenskommunikation |
| 4) Infrastrukturkontrolle und Notified Body | 9) Geschäftsführung |
| 5) Recht, Personal & Beschaffung | |

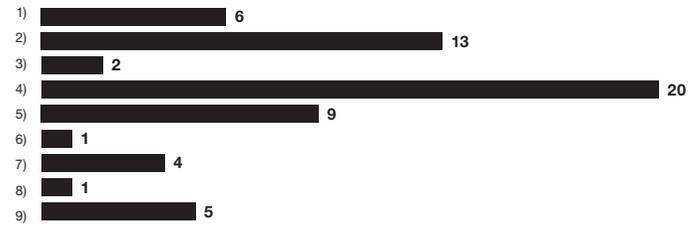
BILANZSTICHTAG 31.12.2014

Anzahl 61



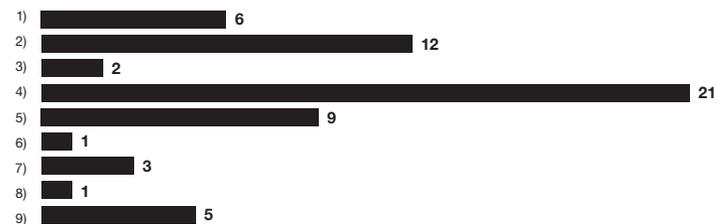
BILANZSTICHTAG 31.12.2013

Anzahl 61



BILANZSTICHTAG 31.12.2012

Anzahl 60



Hinweis: Zur Verbesserung der Aussagekraft sind im Gegensatz zum Lagebericht des Vorjahres die Personalzahlen zum 31. Dezember 2014 inklusive Personen in Mutterschutz und Karenz dargestellt.

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

PERSONALFLUKTUATION (KOPFZAHL)	2014	2013
Neuaufnahmen	5	5
Abgänge	-4	-5

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

	UNTER 30 JAHRE	30-49 JAHRE	AB 50 JAHRE	FRAUEN- ANTEIL	DURCHSCHNITTS- ALTER
31.12.2014	21,3 %	59,0 %	19,7 %	47,5 %	40,1 Jahre
31.12.2013	19,7 %	65,6 %	14,8 %	45,9 %	39,1 Jahre

MA nach absolvierten Ausbildungen per 31. Dezember 2014

	GESAMT		DAVON FRAUEN		DAVON MÄNNER	
	ABSOLUT	IN %	ABSOLUT	IN %	ABSOLUT	IN %
MA gesamt	61	100 %	29	48 %	32	52 %
MA mit Universitäts-Abschluss	37	61 %	15	41 %	22	59 %
MA mit Fachhochschul-Abschluss	5	8 %	2	40 %	3	60 %
MA mit Matura (HAK, HTL, AHS)	13	21 %	9	69 %	4	31 %
übrige MA	6	10 %	3	50 %	3	50 %

Bericht über die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens und Risikobericht

Sozialleistungen

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

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

Ereignisse von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Es sind keine wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag bekannt.

Voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens

Neben der bereits dargestellten Einschätzung der OeNB erwartet auch das WIFO nur eine verhaltene Expansion des realen BIP, für 2015 in der Höhe von 0,5 %. Hier zeigen sich die Auswirkungen des Einschwenkens der Konjunktur auf einen Stagnationspfad, bestimmend für die weitere Entwicklung werden jedenfalls die Lage im Euro-Raum und Impulse aus der Weltwirtschaft sein. Erst für 2016 wird stärkeres Wachstum im Ausmaß von 1,1 % prognostiziert. Für 2014 stellt das WIFO eine positive Entwicklung des Tiefbausektors fest, wobei der Straßen- und Schienenbau – welcher gemessen am Volumen zu den wichtigsten Tiefbausektoren zählt – kräftig ausgeweitet wurde. Für das Jahr 2015 prognostiziert das WIFO jedoch einen leichten Rückgang des Wachstums in diesem Sektor auf 1,0 %.²

Das IHS prognostiziert mit 0,8 % Wachstum einen günstigeren Verlauf der österreichischen Wirtschaftsleistung im Jahr 2015, für 2016 wird mit 1,6 % wieder höheres Wachstum erwartet, womit das IHS die Erwartungen der OeNB teilt.³

Die SCHIG mbH hat sich im Geschäftsjahr 2015 daher wieder großen Herausforderungen zu stellen. Die bereits geschlossenen Verkehrsdiensteverträge mit der ÖBB-Personenverkehr AG und elf Privatbahnen sind auch weiterhin reibungslos abzuwickeln. Mit Gültigkeit ab 16. Februar 2014 wurde ein weiterer Verkehrsdienstevertrag mit der ÖBB-Personenverkehr AG zur besseren Verbindung der Landeshauptstädte Graz und Linz abgeschlossen. In diesem Zusammenhang sind seit 2014 – so wie bisher schon im Bereich der ÖBB-Personenverkehr AG – auch im Bereich aller beauftragten Privatbahnunternehmen von der SCHIG mbH Qualitätskontrollen zur Umsetzung des in den Verkehrsdiensteverträgen vorgesehenen Qualitätsmanagementsystems durchzuführen.

Am 30. Jänner 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 ab dem Fahrplanjahr 2016 um rund EUR 20,0 Mio. p. a.

Der Benannten Stelle ist es im GJ 2014 gelungen, das geplante Umsatzziel von TEUR 360 deutlich zu überschreiten.

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 2015, 88 (1), S. 3 ff.; 88 (2), S. 146 f.

³ Prognose der Österreichischen Wirtschaft 2014–2016 (17. Dezember 2014): <http://www.ihs.ac.at/publications/lib/prognose181214.pdf>, abgerufen am 27. Februar 2015

Risikobericht

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

Eine laufende, systematische und nachvollziehbare Auseinandersetzung mit Risiken ist jedenfalls essenziell. Das Risikomanagement stellt somit ein zentrales Instrumentarium dar, um das Management der SCHIG mbH bei der Erreichung der Unternehmensziele zu unterstützen, weshalb es auch laufend überprüft und 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 ein derivatives Finanzinstrument zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken ein. Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen.

Am 25. Jänner 2005 hat die SCHIG mbH zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos für eine Finanzierung der Rail Test & Research GmbH über ein Volumen von EUR 20,0 Mio. einen Zinsswap-Vertrag als Fixzinsszahler mit der Republik Österreich, vertreten durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur, abgeschlossen (Laufzeit bis Ende 2029). Die Zeitwertermittlung zum 31. Dezember 2014 erfolgte im Rahmen einer finanzmathematischen „Mark to Market“-Bewertung unter Zugrundelegung der Marktverhältnisse zum Bilanzstichtag und ergab einen negativen beizulegenden Zeitwert iHv rd. EUR 8,5 Mio. Die zum 31. Dezember 2010 erstmals gebildete Drohverlustrückstellung wurde entsprechend auf diesen Wert angepasst (Anwendung der AFRAC-Stellungnahme „Die unternehmensrechtliche Bilanzierung von Derivaten und Sicherungsinstrumenten“). Durch den Wechsel von einem variablen zu einem Fixzinssatz wurde das Ziel verfolgt, den zugrunde liegenden langfristigen Kredit abzusichern bzw. zukünftige Zinszahlungen genauer kalkulierbar zu machen. Damit wird auch der zukünftige Liquiditätsbedarf genauer plan- und berechenbar. Gemäß Expertenmeinung sollten sich die Ergebnisse von Zinsswaps über die gesamte Kreditlaufzeit grundsätzlich neutralisieren.

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

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

Die SCHIG mbH hat im Geschäftsjahr 2014 weiter am Ausbau eines risikoorientierten Kontrollumfelds gearbeitet und wird dies auch im Geschäftsjahr 2015 fortsetzen. Oberste Priorität nimmt bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens ein. Im Rahmen des implementierten Risikomanagementsystems werden die finanzwirtschaftlichen Risiken laufend bewertet sowie durch geeignete Maßnahmen begrenzt. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle und transparente Steuerung der quantifizierbaren Risikopositionen innerhalb eines konkret zu vereinbarenden Handlungsrahmens. Dazu hat sich die SCHIG mbH entsprechende Richtlinien gegeben. Nachstehend werden die wichtigsten Finanzierungsrisiken näher erörtert.

Liquiditätsrisiko

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

Zinsrisiko

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

Währungsrisiko

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

Kontrahentenrisiko

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

Internes Kontrollsystem

Allgemeine Informationen

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

Demzufolge ist das IKS 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 im Jahr 2008 erstmals 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 und wird von einem externen Prüfer wiederkehrend überprüft. Die Ergebnisse der durchgeführten Prüfungen werden dem Aufsichtsrat berichtet.

Berichterstattung zum rechnungslegungsbezogenen Internen Kontrollsystem

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

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

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

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

Die Verbuchung der Geschäftsfälle erfolgte im Geschäftsjahr 2014 grundsätzlich auf EDV-Anlagen mittels der Software RZL. Die Bilanzierung wurde im Geschäftsjahr 2014 von der Kanzlei Schachner & Partner 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; in der operativen Durchführung werden diese vom Bereich Finanzen & Controlling unterstützt. 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. Monats- 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 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. Der erste Teil des Forschungsprojekts lief im September 2011 gem. Projektplanung ohne nennenswerte Abweichungen aus. Ein entsprechender Projektabschlussbericht wurde im Dezember 2011 an die Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) übermittelt.

Ab Oktober 2011 lief das Folgeprojekt EcoTram II mit einem Gesamtvolumen von rd. EUR 1,4 Mio., bei dem Fördermittel der FFG in Höhe von TEUR 600 ausgeschüttet wurden. Während der Projektlaufzeit von zweieinhalb Jahren wurden die Ergebnisse aus dem Projekt EcoTram in Form eines nichtkommerziellen Prototyps umgesetzt. Beim Umbau eines ULF-Fahrzeugs der Wiener Linien wurden im Sommer 2013 Maßnahmen, die auf Basis der Projektergebnisse aus EcoTram sowohl technisch als auch wirtschaftlich sinnvoll erschienen, realisiert. Bis April 2014 fuhr der Prototyp im Regelverkehr der Wiener Linien (Linie 62) und sammelte Messdaten zu den erzielten Einsparungseffekten. Projektergebnisse sind verschiedene Möglichkeiten zur Steigerung der Energieeffizienz, die technisch machbar und wirtschaftlich vielversprechend sind. Die Bandbreite reicht dabei von vergleichsweise kurzfristig umzusetzenden und einfachen Maßnahmen (z. B. Folienbeklebung der Fahrzeugflächen) bis zu längerfristigen Methoden der Energieoptimierung und Neukonstruktionen von Geräten (z. B. Simulationssoftware zum Energieverbrauch, erfolgreiche Realisierung der Wärmepumpe für Schienenfahrzeuge, prädiktive Regelung der HVAC-Geräte). Der Projektabschlussbericht wurde im August 2014 an die FFG übermittelt.

Seit April 2011 ist die SCHIG mbH – als einer von 26 Projektpartnern aus insgesamt neun Staaten – im Projekt „RAIL4SEE“ vertreten. Dieses wird im Rahmen des INTERREG IV / ETZ Programm „South East Europe (SEE)“ abgewickelt, einem von der EU unterstützten Kooperationsprogramm der SEE-Staaten mit einer Förderquote von 85 %. Das Projekt endet im Frühjahr 2015.

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) werden im Rahmen des Projektes Möglichkeiten sondiert und Maßnahmen entwickelt, die zu einer stärkeren Nutzung des Verkehrsträgers Schiene bzw. des öffentlichen Verkehrs insgesamt im Untersuchungsraum führen.

Als Leiter des Arbeitspaketes 5 ist die SCHIG mbH maßgeblich an der inhaltlichen Steuerung des Projekts beteiligt. 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 (bspw. einer verstärkten Zusammenarbeit nationaler „competent authorities“), andererseits werden bereits vorhandene Instrumente wie Vertragsvorlagen, technische Spezifikationen etc. in Form eines Leitfadens anhand nationaler Erfahrungen aufbereitet.

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 16. April 2015

Der Geschäftsführer:



DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Bestätigungs- vermerk

Bericht zum Jahresabschluss

Wir haben den beigefügten Jahresabschluss der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Wien, für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2014 bis zum 31. Dezember 2014 unter Einbeziehung der Buchführung geprüft. Dieser Jahresabschluss umfasst die Bilanz zum 31. Dezember 2014, die Gewinn- und Verlustrechnung für das am 31. Dezember 2014 endende Geschäftsjahr sowie den Anhang.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter 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 Abschluss- prüfung

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 2014 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2014 bis zum 31. Dezember 2014 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 23. April 2015

BDO Austria GmbH
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

BDO
Austria GmbH
IBDO
Kohlmarkt 8 -10
1010 Wien

ppa Mag Christoph Achzet
Wirtschaftsprüfer

ppa Mag Gerhard Posautz
Wirtschaftsprüfer



Berechnung der Kennzahlen

Eigenkapital	Stammkapital + 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
AHS	Allgemeinbildende höhere Schule
Asfinag	Autobahn- und Schnellstraßenfinanzierungs AG
ATF	Anschlussbahn- und Terminalförderung
BBG	Bundesbahngesetz 1992 idgF
BBG	Bundesbeschaffungsgesetz
Bf.	Bahnhof
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGRV	Basiskosten, Gleitung, Risikokosten, Vorausvalorisierung
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BM	Bundesminister/-in
BMF	Bundesministerium für Finanzen
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BMWFJ	Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend
Bruttoto	Bruttotonne
BVergG	Bundesvergabegesetz
CCG	Cargo Center Graz Betriebsgesellschaft mbH & Co KG
COSO	Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission
EBA	Eisenbahnbundesamt
EBC	Eisenbahn-Cert
EBIT	Earnings before Interest and Tax (Ergebnis vor Zinsen und Steuern)
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EG	Europäische Gemeinschaft
EGT	Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
EisbAV	Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung
EisbBBV	Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung
EisbG	Eisenbahngesetz 1957
EN	Europäische Norm
ERA	European Railway Agency (Europäische Eisenbahnagentur)
ERP	European Recovery Program
EStG	Einkommensteuergesetz in der geltenden Fassung

ESTW	Elektronisches Stellwerk
ETCS	European Train Control System
ETZ	Europäische territoriale Zusammenarbeit
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (ab 1993 EG)
f.	folgende
FCD	Floating Car Data
FFG	Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft
GIP	Graphenintegrationsplattform
GJ	Geschäftsjahr
GmbH, GesmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GV	Gewinn- und Verlustrechnung
GWL	Gemeinwirtschaftliche Leistungen
GZU	Güterzugumfahrung
HAK	Handelsakademie
HTL	Höhere Technische Lehranstalt
HL-AG	Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG
HVAC	Heating, Ventilating and Air Conditioning
IBE	Infrastrukturbenützungsentgelt
idF	in der Fassung
idgF	in der geltenden Fassung
IEC	International Electrotechnical Commission
IHS	Institut für Höhere Studien
iHv	in der Höhe von
IKS	Internes Kontrollsystem
inkl.	inklusive
ISO	International Organization for Standardization
ISR	Intermodale Schnittstelle Radverkehr
IST	Intelligent Traffic System
iVm	in Verbindung mit
IVS	Intelligente Verkehrssysteme

KfIG	Kraftfahrlineigesetz
KG	Kommanditgesellschaft
KLI.EN	Klima- und Energiefonds
LA	Langsamfahrstelle
LCC	Life Cycle Costs
lfm	Laufmeter
lt.	laut
MA	Mitarbeiter, Mitarbeiterin(nen)
MAS	Master of Advanced Studies
MDZ	Mechanisierter Durcharbeitszug
Mio.	Million(en)
MIP	Mittelfristiges Investitionsprogramm
MVK-P	Mittelverwendungskontrolle-Planung
Nr.	Nummer
NVR	National Vehicle Register
OeNB	Oesterreichische Nationalbank
OG	Offene Gesellschaft
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖPNRV-G	Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz
ÖSPV	Öffentlicher Schienenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVE	Österr. Verband für Elektrotechnik
p. a.	per annum
PCGK	Public Corporate Governance Kodex
PPP	Public Private Partnership
PSO	Public Service Obligations
QM	Qualitätsmanagement
RCA	Rail Cargo Austria
rd.	rund
RL	Richtlinie
RoLa	RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH; Rollende Landstraße
RRP	RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH
RTA	Rail Tec Arsenal GmbH
RTR	Rail Test & Research Gesellschaft mbH
S.	Seite
SCHIG mbH	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SEE	South East Europe (Südosteuropa)
SFE	Signal- und Fernmeldetechnik
SPV	Schienenpersonenverkehr
SV	Seilbahn-Sachverständige

t	Tonnen
TEN	Transeuropäisches Netzwerk
TEN-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz
TEUR	Tausend Euro
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
TU	Technische Universität
UGB	Unternehmensgesetzbuch in der geltenden Fassung
ULF	Ultra Low Floor – Niederflurstraßenbahn
UnkOp	Unkonventionelle Optimierungsansätze
URG	Unternehmensreorganisationsgesetz in der geltenden Fassung
VAO	Verkehrsauskunft Österreich
VDV	Verkehrsdienstevertrag
VIBER	Verursachungsgerechte Infrastrukturbenützungsentgeltrechnung
Vj.	Vorjahr
Vmax	Höchstgeschwindigkeit
VO EG	Verordnung (EG)
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
VzG	Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
WLB	Wiener Lokalbahnen
Z	Ziffer
z. B.	zum Beispiel

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, Franz Pfluegl,
Johannes Zinner

SCHIG mbH
2014:

Mit
Sicherheit
für Europa

Geschäftsbericht
2014

www.schig.com

Schienen-
infrastruktur
Dienstleistungs-
gesellschaft
mbH