

---

SCHIG mbH  
2015:

# Wir setzen Standards

---

Geschäftsbericht  
2015

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

Schienen-  
infrastruktur -  
Dienstleistungs-  
gesellschaft  
mbH

K1 – K6

**SCHIG**



# K1 – K6

## K1

Kapitel 1:  
Managementstandards für  
Qualitätsstandards.

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	030
1.9	Risikomanagement	038
1.10	Qualitätsmanagement	040

## K2

Kapitel 2:  
Mobilität für alle: Die SCHIG mbH  
macht es möglich.

2.1	Abwicklung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonen- verkehr im Auftrag des bmvit	044
-----	------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

## K3

Kapitel 3:  
Standard Innovation.  
Die Zukunft Europas.

3.1	Abwicklung des Beihilfen- programms für Schienengüter- verkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen	052
3.2	Förderprogramm ETCS – Level 2	056
3.3	Anschlussbahn- und Terminalförderung	058
3.4	Urbane Elektromobilität	060
3.5	Intelligente Verkehrssysteme IVS	062
3.6	Intermodale Schnittstelle Radverkehr (ISR)	066
3.7	Mikro-ÖV-Systeme	068

## K4

Kapitel 4:  
Sicherheit mit strengsten  
Standards.

4.1	Einstellungsregister	072
4.2	Fahrerlaubnis-Register	076

## K5

Kapitel 5:  
Kontrolle, Förderung, Begleitung:  
die Standards der SCHIG mbH.

5.1	Aktive Infrastrukturkontrolle	082
5.2	TEN-Förderung im Fokus	086
5.3	Die Benannte Stelle der SCHIG mbH	090
5.4	Die SCHIG mbH als Ingenieurbüro (Beratende Ingenieure) für Eisenbahn-Infrastrukturtechnik	092
5.5	Nichtamtliche Sachverständige im Seilbahnwesen	094

## K6

Kapitel 6:  
SCHIG mbH Jahresabschluss 2015

6.1	Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung 2015	098
6.2	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	102
6.3	Erläuterungen zur Bilanz	106
6.4	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	112
6.5	Sonstige Angaben	118
6.6	Lagebericht	122
6.7	Bestätigungsvermerk	142
6.8	Berechnung der Kennzahlen	146
6.9	Kapitalflussrechnung 2015	148

Glossar	150
Impressum	154

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

# Management- standards für Qualitätsstandards

# K1

# Vorwort des Bundesministers

006



**Mag. Gerald Klug**

Bundesminister  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

## Sehr geehrte Damen und Herren!

Eine leistungsfähige Infrastruktur sowie ein benutzerorientiertes und leistbares Angebot im Bahnverkehr sind wichtige Grundlagen für den Wirtschaftsstandort Österreich und die Mobilität unserer Bevölkerung. Verkehrsnetz und Verkehrsbetrieb müssen effizient, kundenfreundlich, zuverlässig und umweltfreundlich sein. Gleichzeitig gilt es, die öffentlichen Mittel sparsam und zielgerichtet einzusetzen. Um diese vielfältigen verkehrspolitischen Ziele zu erreichen, ist die SCHIG mbH für das Verkehrsministerium ein wesentlicher Partner.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie kann sich auf das Fachwissen und das Engagement der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH verlassen. Deswegen sind der SCHIG mbH im Jahr 2015 zusätzliche Aufgaben übertragen worden. Die SCHIG mbH hat im Auftrag des bmvit die Sollbedienstandards im Schienenpersonenverkehr erarbeitet. Damit hat die SCHIG mbH sehr viel dazu beigetragen, dass wir den integralen Taktfahrplan verwirklichen können. Auf dieser Basis können wir nun ein optimales Angebot an öffentlichen Verkehrsdienstleistungen für die österreichische Bevölkerung erstellen.

So wie im Personenverkehr leistet die SCHIG mbH auch im Schienengüterverkehr wertvolle Dienste für das bmvit. Sie betreut unter anderem unser Beihilfenprogramm für den Schienengüterverkehr. Welchen Nutzen die Förderung der umweltfreundlichen Schiene hat, zeigt die aktuelle Auswertung für das Jahr 2015: Mit einem Beihilfenbetrag von insgesamt knapp über 100 Millionen Euro konnten über drei Millionen Lkw-Fahrten in Österreich vermieden und 340 Millionen Euro an externen Kosten eingespart werden.

Weiters betreibt die SCHIG mbH das neue Eisenbahninfrastrukturregister, das im Vorjahr errichtet wurde. Damit erhalten Eisenbahnunternehmen wertvolle Informationen, um neue Züge zu planen. Mit dem Register übernimmt die SCHIG mbH auch eine wichtige internationale Aufgabe, indem sie die heimischen Infrastrukturdaten ins System der Europäischen Eisenbahnagentur ERA einpflegt. Das macht den grenzüberschreitenden Schienenverkehr einfacher und unbürokratischer. Indem wir die Bahn technisch harmonisieren, machen wir das System Bahn insgesamt effizienter und wettbewerbsfähiger.

Ich danke den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SCHIG mbH dafür, dass sie mit so viel Einsatz und Fachkenntnis für unsere gemeinsamen verkehrspolitischen Ziele arbeiten, und freue mich auf die gute Zusammenarbeit in den kommenden Jahren.

**Mag. Gerald Klug**  
Bundesminister für Verkehr, Innovation  
und Technologie

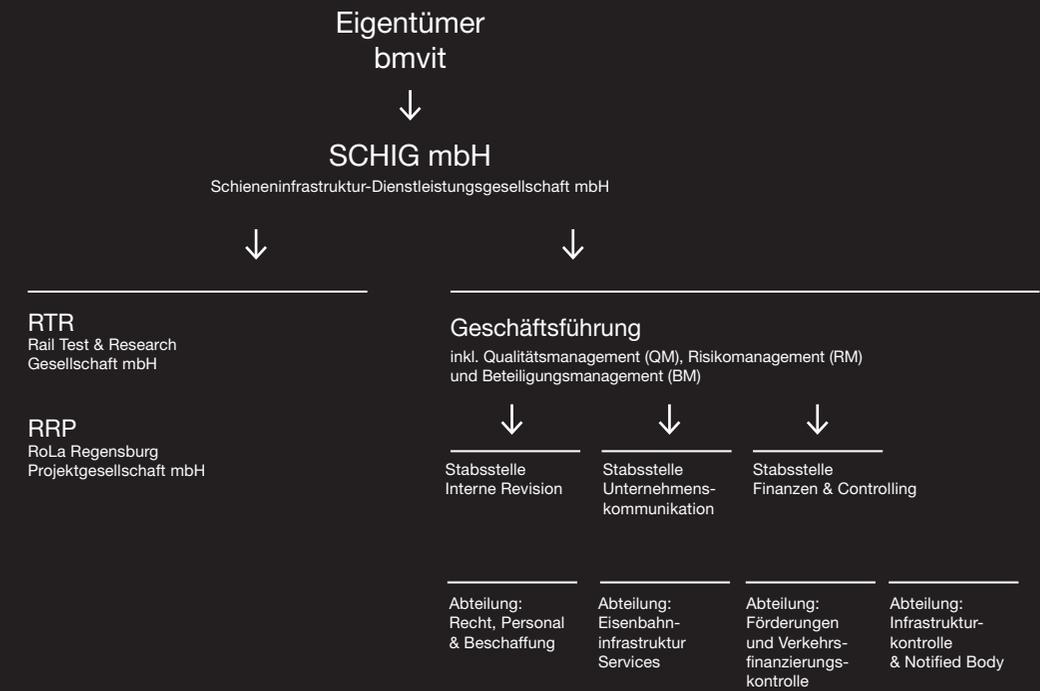
007

in Euro:

Bilanzsumme:	Anlagevermögen:	Verbindlichkeiten:	EGT:
<b>150,8</b> Mio.	<b>6,3</b> Mio.	<b>68,7</b> Mio.	<b>0,9</b> Mio.
	Eigenkapital:	<i>davon kurzfristige:</i>	EBIT:
	<b>9,7</b> Mio.	<b>66,2</b> Mio.	<b>0,1</b> Mio.
		<i>davon langfristige:</i>	
		<b>2,4</b> Mio.	
		Umsatzerlöse:	
		<b>6,7</b> Mio.	

MitarbeiterInnen  
im Durchschnitt  
2015:

**62**



# 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 2015 die Tätigkeit der Gesellschaft überwacht und an der Weiterentwicklung der Gesellschaft mitgewirkt.

Im Jahr 2015 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, die routinemäßig wiederkehrend im Aufsichtsrat behandelt werden, wie beispielsweise der Geschäftsverlauf und Auftragsvergaben, sind unter anderem die Einführung des neuen Einstufungs- und Karriereprogramms, das Qualitätsmanagement in der SCHIG mbH, das Compliance Management in der SCHIG mbH sowie die Befragung der SCHIG-Kunden zu erwähnen.

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

Sowohl der Jahresabschluss 2014 als auch der Lagebericht wurden dem Aufsichtsrat im Jahr 2015 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 2015 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 2015 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, März 2016



**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.<sup>a</sup> Ursula Zechner**  
Stv. Vorsitzende  
(Sektionsleitung IV – Verkehr im bmvit)

**Mag. Walter Andrie**  
(Wiener Stadtwerke Holding AG)  
Bis 19.08.2015

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

**MR DI Dr. Thomas Spiegel**  
(Leiter der Abteilung II/Infra 2 -  
Infrastrukturplanung)

**DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill**  
(Leiterin der Abteilung IVVS 2 – Technik und  
Verkehrssicherheit im bmvit)

**Mag. Stefan Rust**  
(Jarolim Flitsch Rechtsanwälte GmbH)  
Seit 19.08.2015

**Patrycja Feichter**  
(Arbeitnehmersvertreterin  
und Betriebsratsvorsitzende)

**Peter Calließ**  
(Arbeitnehmersvertreter und  
Betriebsrat)

**Mag.<sup>a</sup> Martina Lew-Schlapschy**  
(Arbeitnehmersvertreterin und Betriebsrätin)

# Vorwort des Geschäftsführers

014



DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Geschäftsführer der  
SCHIG mbH

1.5

Vorwort des  
Geschäftsführers

Ein ereignisreiches Jahr liegt hinter uns, in dem die SCHIG mbH einige Projekte erfolgreich abgeschlossen, andere weitergeführt und weiterentwickelt sowie neue Projekte in Angriff genommen hat.

Unterschiedliche Projekte stellen die vielfältigen Problemlösungskapazitäten der SCHIG mbH unter Beweis

Bereits im Frühjahr 2015 konnte dem Aufsichtsrat von der erfolgreichen Beendigung der Projekte Eco Tram I und Eco Tram II berichtet werden.

Gegenstand dieser Projekte war die Untersuchung und Erschließung von Einsparpotenzialen beim Energieverbrauch für die Klimatisierung in öffentlichen Verkehrsmitteln sowie die Evaluierung der ausgewählten Maßnahmen. Aufgabe der SCHIG mbH bei diesem F&E-Projekt war das gesamte Projektmanagement, angefangen von der Ideenentwicklung mit den Projektpartnern über das Controlling bis hin zur Kommunikation. Sowohl inhaltlich als auch organisatorisch konnte die SCHIG mbH alle zu Beginn definierten Ziele erreichen und auch gegenüber der FFG dokumentieren.

Erfolgreich beendet und mit der EU-Kommission abgerechnet werden konnte auch das von der Europäischen Union geförderte Projekt Rail4SEE, das die Attraktivierung des Eisenbahnpersonenverkehrs in Südosteuropa und die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen zum Ziel hatte. Mit ihrem Fachwissen und ihren Erfahrungen bei den Themen Fahrplangestaltung, Integrierter Taktfahrplan und insbesondere Finanzierung von Verkehrsangeboten nahmen die Expertinnen und Experten der SCHIG mbH eine ausgewiesene Vorreiterrolle bei der Formulierung gemeinsamer strategischer Empfehlungen mit den Projektpartnern aus den südosteuropäischen Nachbarländern ein.

Sowohl die Abwicklung des Beihilfenprogrammes für bestimmte Schienengüterverkehre als auch die Abwicklung der Verkehrsdienserverträge im Schienenpersonenverkehr wurden von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit einer auf den Erfahrungen der Vorjahre basierenden Professionalität durchgeführt. Im Personenverkehr erbrachten die ÖBB gegen einen Abgeltungsbetrag von EUR 643 Mio. 72 Mio. Zugkm, elf von der SCHIG mbH beauftragte Privatbahnen erhielten EUR 53 Mio. für 6 Mio. durchgeführte Zugkm. Im Güterverkehr wurden den Bahnen nach einer lückenlosen Prüfung der Beihilfenabrechnung durch die Expertinnen und Experten der SCHIG mbH insgesamt EUR 100 Mio. zur Verfügung gestellt.

015

## Auch 2015 wurden neue Herausforderungen erfolgreich bewältigt

Nachdem im Jahr 2014 bereits wesentliche Vorarbeiten durchgeführt worden waren, ist es der SCHIG mbH 2015 gelungen, die ersten Meilensteine für das nationale Infrastrukturregister termingerecht fertigzustellen und damit einen wichtigen Beitrag zur Verknüpfung und zur Interoperabilität der Eisenbahnnetze der Europäischen Union zu leisten. Die Notifizierung der SCHIG mbH bei der Europäischen Kommission und bei der ERA als zuständige Stelle für das österreichische Eisenbahnnetz erfolgte im März 2015.

Ende 2014 griff das bmvit wiederum auf die Expertise der SCHIG mbH zurück und beauftragte sie mit der Ermittlung und Evaluierung der aktuellen Bedienqualität im Schienenpersonenverkehr und der Erarbeitung künftiger Sollbedienstandards. Nach einer kontinuierlichen und intensiven Abstimmung mit allen beteiligten Akteuren und nach Durchführung komplexer, analytischer Arbeiten konnte die SCHIG mbH Ende 2015 ein mit Bund und Ländern akkordiertes Ergebnis vorstellen, das als Basis für eine Verbesserung der Angebotssituation im öffentlichen Personenverkehr herangezogen werden kann.

Eine für beide Seiten vorteilhafte Zusammenarbeit, eine sogenannte „Win-win-Situation“, stellt der Kooperationsvertrag dar, den die SCHIG mbH im Oktober 2015 mit der FH St. Pölten abgeschlossen hat. Diese Vereinbarung spiegelt die Anerkennung wider, die die SCHIG mbH als wissensorientierte Organisation genießt: Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH betreuen die Studierenden der FH im Fach „Management von Bahnsystemen“ und geben ihr fundiertes Fachwissen an sie weiter; umgekehrt können potenzielle Nachwuchskräfte bei Bedarf in die Firma integriert werden.

## Die Organisation der SCHIG mbH wurde zielgerichtet weiterentwickelt

Die stetige Ausrichtung der Unternehmensorganisation an geänderte Anforderungen stellt eine Kernkompetenz einer erfolgreichen Unternehmensführung dar. In diesem Sinn wurden im Jahr 2015 neue Strukturen geschaffen, um den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern einen stabilen Rahmen mit klar definierten Karriereöglichkeiten zu geben und die Attraktivität der SCHIG mbH als Arbeitgeber zu steigern. Mit dem „gSCHIG'ten Job 2025“ wurde ein neues Gehaltsmodell entwickelt, mit dem die neuen oder erweiterten Aufgaben angemessen abgegolten werden, ohne zu einer automatischen Verteuerung des Systems zu führen.

Die Schaffung geeigneter Strukturen für ein erfolgreiches Diversity Management in unmittelbarer Verantwortung der Geschäftsführung zielt darauf ab, die Chancengleichheit aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unabhängig von Geschlecht, Herkunft, Religion, sexueller Orientierung, Alter oder Weltanschauung sicherzustellen. Im Rahmen zweier unternehmensinterner Workshops im Herbst 2015 konnten alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über die Hintergründe, den Zweck und die Chancen, die ein gelungenes Diversity Management bietet, diskutieren.

Eine Außen- ebenso wie eine Innenwirkung soll die neue „Marke“ SCHIG mbH entfalten, mit deren Erarbeitung im Herbst 2015 begonnen wurde. Ziel dieses Projektes ist es, die Gemeinsamkeiten in den vielfältigen Aktivitäten der SCHIG darzustellen, eine Stärkung des Gemeinschaftsgefühls und des Zugehörigkeitsgefühls zu erreichen sowie die „SCHIG“ als eigene Marke bei den Kunden zu positionieren. Zu diesem Zweck wurden im Rahmen einer Evaluierung des Ist-Zustandes und einer Definition des Soll-Zustandes die Eigenschaften, die die SCHIG mbH auszeichnen, der Nutzen, den sie ihren Kunden bringt, sowie die Werte, die das Handeln in der SCHIG bestimmen, als Markenmerkmale definiert.

In diesen Festlegungen spiegelt sich der Wandel der SCHIG mbH von einer Finanzierungsagentur über eine Kontrollorganisation zu einer zukunftsorientierten Dienstleistungsorganisation, die proaktiv Lösungen für die Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität anbietet, wider. Die neue Marke wird bei der 20-Jahr-Feier der SCHIG mbH im September 2016 präsentiert werden.

Die Weiterentwicklung der SCHIG mbH erfolgt in großen Schritten und in raschem Tempo. Ich danke allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihre bisher erbrachten Leistungen, die auch durch die neuen Herausforderungen und Um- und Restrukturierungsmaßnahmen nicht an Qualität verloren haben. Ich danke auch den Mitgliedern des Aufsichtsrates und der Eigentümervertretung für ihre Unterstützung und wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen des Berichts.

# 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

## Festlegung Bedienstandards- Wirkungsanalyse ITF

Eine wesentliche Aufgabe des Bundes ist laut Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G 1999) die Sicherstellung eines Grundangebotes im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr im Umfang der im Fahrplanjahr 1999/2000 bestellten oder erbrachten Leistungen. Ausgenommen davon sind jene Leistungen, die durch Ländermittel finanziert werden, sowie die Sicherstellung des Grundangebotes durch jene Verkehrsunternehmen, die ausschließlich Verkehrsdienste im Personennahverkehr erbringen.

Die Festlegung, welche Leistungen dieses Grundangebot umfasst, wurde bis ins Jahr 2011 ausschließlich über die Höhe der vom Bund bereitzustellenden Finanzmittel definiert. Seither wird es in Form von Leistungsbestellungen mittels öffentlicher Dienstleistungsverträge (Verkehrsdiensteverträge) vom Bund bereitgestellt und im Jahr 2015 mit rund EUR 697 Mio. finanziert. Auch wenn seither mit diesen Verträgen genau festgelegte Leistungen (Strecken, Züge, Ausstattung der Züge) vertraglich vereinbart werden, ist dieses Verkehrsangebot gemeinsam mit den von den Bundesländern finanzierten Verkehrsleistungen weniger das Ergebnis von aktuellen (verkehrs)planerischen Überlegungen und Festlegungen als vielmehr das Ergebnis einer historischen Entwicklung.

Der Gesamtverkehrsplan Österreich (2012) nennt die Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr als eine wesentliche Zielsetzung der österreichischen Verkehrspolitik. Um einen größtmöglichen Konsens und eine optimale Abstimmung unter den beteiligten Akteuren sicherzustellen, arbeiten seit dem Jahr 2013 auf Initiative des bmvit Bund und Länder gemeinsam an der Festlegung, welches Angebot im öffentlichen Verkehr – unabhängig von Zuständigkeiten und Finanzierung – der Bevölkerung angeboten werden soll. Um einen einheitlichen Bedienstandard für ganz Österreich zu erreichen, soll gemeinsam definiert werden, welche Relationen künftig wie oft bedient werden. Kernaufgabe dieser Zusammenarbeit war die Festlegung von österreichweiten „Sollbedienstandards“, die allerdings – nicht zuletzt im Sinne des sparsamen Mitteleinsatzes – unterschiedliche Ausprägungen für unterschiedliche Raumtypen (mit unterschiedlichen Nachfragepotenzialen) haben müssen.

Die SCHIG mbH wurde im Rahmen dieser Länderarbeitsgruppe Ende 2014 vom bmvit mit der Ermittlung und Evaluierung der aktuellen Bedienqualität im Schienenpersonenverkehr (SPV) sowie der Erarbeitung eines Vorschlages von zukünftigen Sollbedienstandards für den Schienenpersonenverkehr in Österreich beauftragt. Diese gemeinsam zu beschließenden Sollbedienstandards sollen als „Messlatte“ für das tatsächliche Angebot herangezogen werden. Eine der wesentlichen Aktivitäten war die Definition geeigneter Messgrößen (Indikatoren) für die unterschiedlichen Erfüllungsgrade sowie die Festlegung räumlich differenzierter Ausprägungen für diese Indikatoren.

Knapp zwölf Monate später, Ende November 2015, konnte die SCHIG mbH als Ergebnis eines aufwändigen Abstimmungsprozesses und einer intensiven analytischen Arbeit die zwischen Bund und Ländern abgestimmten Endergebnisse zu den Sollbedienstandards im Schienenpersonenverkehr vorstellen.

Ähnlich wie in manchen deutschen Bundesländern oder auch in der Schweiz waren zunächst haltestellenbezogene Daten zur quantitativen Bewertung des Angebotes zu ermitteln:

- Die Anzahl der täglichen Abfahrten, die es einem Fahrgast ermöglichen, ab dieser Haltestelle mit maximal zweimaligem Umsteigen innerhalb einer festgelegten Umsteigszeit das nächstgelegene regionale bzw. überregionale Zentrum zu erreichen.
- Die Takttreue innerhalb des Betriebszeitfensters von 5 bis 22 Uhr mit einer maximalen Taktabweichung von 3 min in dieser Haltestelle.
- Die (Median-)Fahrzeit an das jeweilige Ziel.

Analysiert wurden 1.462 Haltestellen des SPV in Österreich, die in der Fahrplanperiode 2014/15 von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen planmäßig bedient wurden. Die Sollfahrplandaten 2014/15 konnten nach der Freigabe durch die Eigentümer der Fahrplandaten von der Verkehrsauskunft Österreich für die weiteren Arbeiten in der SCHIG mbH übernommen werden.

Gemeinsam mit den Bundesländern wurden die Definitionen für

- die relevanten Ziele (regionale Zentren, überregionale Zentren),
- die grundsätzliche Raumtypisierung (Haltestellen im Einzugsbereich regionaler/ überregionaler Zentren, Haltestellen im ländlichen Raum, Metropolregion Wien etc.) sowie
- die gültigen Verbindungen (maximal 2 Umsteigevorgänge mit einer maximalen Umsteigszeit von 20 min etc.)

festgelegt.

Darauf aufbauend wurde die Ist-Situation der werktäglichen Bedienqualität im SPV in Österreich ermittelt.

In einem nächsten Schritt zur Ableitung von Sollbedienstandards wurden die rein angebotsseitigen Indikatoren mit Nachfragepotenzialen abgeglichen. Dies geschah in Ermangelung tatsächlicher Nachfragedaten durch die Ermittlung der Wohnbevölkerung auf Rasterbasis (250 m Kantenlänge; Statistik Austria) im 1.000-Meter-Einzugsbereich einer Haltestelle.

Nach Durchführung einer Korrelationsanalyse der Datenbestände „Wohnbevölkerung im Haltestelleneinzugsbereich“ und „Gültige Verbindungen je Haltestellendaten“ konnte die SCHIG mbH im Frühsommer 2015 einen Erstvorschlag von Sollbedienstandards präsentieren, der – nach einigen Modifikationen aufgrund von Stellungnahmen der Bundesländer – Ende November 2015 finalisiert werden konnte:

Die Befunde, die sich durch den Vergleich dieser Sollbedienstandards mit dem im Fahrplan 2014/15 tatsächlich gefahrenen Angebot ergeben, sind durchwegs positiv:

- Knapp 2,5 Millionen Menschen (über 3,5 Mio. inkl. Wien) in Österreich leben innerhalb des 1.000-Meter-Einzugsbereiches von Bahnhaltestellen. In vielen Fällen stehen Park-and-Ride- / Bike-and-Ride-Anlagen zur Verfügung, die auch weiter entfernt lebenden Menschen die Möglichkeit geben, eine Station zu erreichen.
- 80 % der Haltestellen weisen ein nennenswertes Nachfragepotenzial gemäß den in dem Projekt getroffenen Angaben auf. Bei den restlichen 20 % sind aufgrund eines geringeren Nachfragepotenzials die Sollbedienstandards nicht zu erfüllen.
- Für mehr als 60 % der Wohnbevölkerung in einem Haltestelleneinzugsbereich (über 1,1 Mio. Personen) werden die Sollbedienstandards (Anzahl Verbindungen und Takterfüllungsgrad) im regionalen Schienenpersonenverkehr bereits heute (2015) erfüllt oder sogar übererfüllt.
- Lediglich bei 19 % der Haltestellen mit einem Nachfragepotenzial von ca. 300.000 Personen in einem Haltestelleneinzugsbereich (d. h. 16 % der Wohnbevölkerung in einem Haltestelleneinzugsbereich) können weder der Sollwert des Indikators „Anzahl der Abfahrten“ noch jener des „Takterfüllungsgrad“ als erfüllt angesehen werden. Dies ist z. T. jedoch auch darauf zurückzuführen, dass in manchen Regionen die nachfragegerechte Optimierung des ÖV-Angebotes auch unter Nutzung von Regionalbussen erzielt wird, deren Angebote jedoch nicht Teil dieser Arbeit waren.

Die Ergebnisse des Projektes wurden allen relevanten Akteuren vorgestellt und von diesen zustimmend angenommen: Zum ersten Mal seit dem Erreichbarkeitsmodell 2005 der ÖROK, das allerdings auch die Buslinien und somit den gesamten ÖV beinhaltet, wurde eine österreichweite Bestandsaufnahme der Bedienqualität im öffentlichen Schienenpersonenverkehr vorgelegt. Die Analyse dient sowohl dem bmvit als auch den Ländern dazu, die Angebote zu optimieren und im Fall von Untererfüllungen von Standards im Rahmen der planerischen Vorarbeiten zu neuen Verkehrsdienstbestellungen Verbesserungen in der Angebotssituation zu veranlassen.

Die im Rahmen des Projektes entwickelten Werkzeuge und Methoden können nunmehr periodisch zur Anwendung gebracht werden. So wäre der Vergleich der hier beschriebenen Erfüllung der Bedienstandards des Jahres 2015 mit den Erfüllungsgraden des seit Dezember 2015 gültigen Fahrplanes 2015/16 von Interesse: Es ist jedenfalls davon auszugehen, dass sich durch den Vollbetrieb des Wiener Hauptbahnhofes und die daraus resultierenden Fahrplanänderungen die Angebotssituation in der Ostregion maßgeblich verändert hat. Sämtliche Fahrplanänderungen sind nunmehr mithilfe dieses Instruments darstellbar, mit den Sollbedienstandards vergleichbar und auch quantifizierbar (hinsichtlich der von den Änderungen betroffenen Bevölkerung).

024

**SOLL BEDIENSTANDARD SPV-Ö**

RAUMKATEGORIE	ANZAHL VERBINDUNGEN	STUDENTAKT-ERFÜLLUNGSGRAD
LÄNDLICHER RAUM	12-24	70 %
LÄNDLICHER RAUM IM EINZUGSBEREICH EINES ÜBERREGIONALEN ZENTRUMS	24-34	80 %
METROPOLREGION WIEN	34-76	80 %
REGIONALES ZENTRUM	24-34	80 %

Tabelle 1: Sollbedienstandards für werktägliche regionale und überregionale Bedienqualität im SPV (Stand: November 2015)

RINF  
Infrastrukturregister im EU-Kontext

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

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

Zur Erreichung dieses Zieles sieht die Richtlinie die Führung eines Eisenbahn-Infrastrukturregisters als wesentliche Komponente der Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems vor, das eine internetbasierte, computergestützte Abbildung der europäischen Eisenbahninfrastruktur ermöglichen soll. Dies betrifft die Daten zu den folgenden Teilsystemen des europäischen Eisenbahnnetzes:

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

Zweck des Infrastrukturregisters ist es, die Eigenschaften des europäischen Eisenbahnnetzes transparent darzustellen und diese Informationen allgemein zugänglich bereitzustellen. Diese Daten können zur Planung bei der Auslegung neuer Züge und zur

Bewertung der Kompatibilität von Zügen mit spezifischen Strecken vor Betriebsaufnahme und als Referenzdaten verwendet werden.

Da eine funktionierende Kohärenz von Infrastruktur- und Fahrzeugparametern eine der Voraussetzungen für die Interoperabilität des europäischen Eisenbahnnetzes darstellt, bietet das Infrastrukturregister Unterstützung bei Erfüllung der folgenden Interoperabilitätsanforderungen:

- 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 Europäischen Union sowie
- Sicherstellung der Streckenkompatibilität geplanter Züge.

Das Infrastrukturregister gliedert sich entsprechend den gemeinschaftlichen Vorgaben in zwei Hauptbestandteile:

- Das nationale Infrastrukturregister (ein Infrastrukturregister pro Mitgliedsstaat) ist eine Datenbasis, die die Daten für das zentrale Europäische System beisteuert.
- Das europäische Infrastrukturregister, das die Daten der nationalen Infrastrukturregister strukturiert zusammenfasst.

Mit der Umsetzung und Betreuung des zentralen Europäischen Infrastrukturregisters ist die Europäische Eisenbahnagentur (European Railway Agency – ERA) beauftragt. Für die Entwicklung und den Betrieb des Nationalen Infrastrukturregisters ist jeder Mitgliedsstaat selbst verantwortlich.

025

## Infrastrukturregister im österreichischen Kontext

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

Mit der Nennung der SCHIG mbH bei der Europäischen Kommission und der Europäischen Eisenbahngesellschaft ERA durch das bmvit im März 2015 ist die SCHIG mbH als die Stelle notifiziert worden, die für die Einrichtung und Verwaltung des Infrastrukturregisters verantwortlich ist.

Die Eisenbahngesetz-Novelle von November 2015 hat der SCHIG mbH

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

Das Infrastrukturregister hat den von der Europäischen Kommission erlassenen Spezifikationen und dem von der ERA erstellten Leitfaden zur Anwendung der gemeinsamen Spezifikation des Infrastrukturregisters zu entsprechen. Dies sind die grundlegenden Dokumente, die für alle jene verbindlich sind, die am Prozess des Aufbaus sowohl des Europäischen als auch des nationalen Infrastrukturregisters der einzelnen Mitgliedsstaaten beteiligt sind. Sie enthalten unter anderem eine detaillierte Definition der Objekte, eine umfassende Beschreibung der Parameter wie z. B. Format und Einsatzbereich, den Aktualisierungsrhythmus und die Anweisungen zur Übertragung der nationalen

Infrastrukturregister-Datensätze in das Europäische Infrastrukturregister sowie die Anleitung zur Verwendung des Infrastrukturregisters.

Dementsprechend hat die SCHIG mbH ein mit den Vorgaben der ERA und der Europäischen Kommission kompatibles IT-System unter dem Namen „Switchman“ entwickelt. Dieses System ermöglicht den betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine einfache, den komplexen Strukturen und den Vorgaben des RINF entsprechende Datenerfassung und Datenaktualisierung und erleichtert die Dateneingabe für Eisenbahninfrastrukturunternehmen mithilfe folgender Funktionen:

- Datenerfassung über eine interaktive Karte Österreichs,
- RINF-Parameter-Eingabeformular für die ausgewählten RINF-Objekte mit vorgeladenen Werten unter Beachtung der Parameterabhängigkeiten,
- Generierung des RINF XML-Files des österreichischen Eisenbahnnetzes entsprechend den ERA-Vorgaben,
- Generierung eines Excel-Files des ausgewählten Streckenabschnittes bzw. der ausgewählten Betriebsstelle zu Kontrollzwecken sowie
- 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 nationalen Infrastrukturregisters.

## Umsetzung des nationalen Infrastrukturregisters in Österreich im Jahr 2015

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

Die Abstimmung der Kompatibilität mit dem zentralen System der ERA, das Eingeben der Probedaten der ÖBB-Infrastruktur AG über das Web-Frontend des Österreichischen Infrastrukturregisters und das Hochladen der Probedaten in das Europäische Infrastrukturregister konnten zeitgerecht abgeschlossen werden, sodass die technischen Voraussetzungen für die Fertigstellung des nationalen Infrastrukturregisters rechtzeitig zur Verfügung gestanden sind.

Das Befüllen der Datenbank des Österreichischen Infrastrukturregisters mit den von der ÖBB-Infrastruktur AG zur Verfügung gestellten und verifizierten Daten ist ein durch die ERA vorgegebener und mit genau festgelegten Fristen beschriebener Arbeitsablauf. Dieser verlangt eine aufwändige Datenpflege und eine intensive Zusammenarbeit der ÖBB-Infrastruktur AG mit der SCHIG mbH.

Unter Einhaltung der festgelegten Fristen, die im vom bmvit bei der Europäischen Kommission eingereichten Zeit- und Durchführungsplan enthalten sind, ist es der SCHIG mbH gelungen, als einer der wenigen Mitgliedsstaaten die Daten termingerecht zu liefern.

Damit sind die EU-Frachtenkorridore, die Österreich durchqueren,

- RFC 3 Scandinavian-Mediterranean Corridor
  - RFC 5 Baltic-Adriatic Corridor
  - RFC 7 Orient/East-Med Corridor
- durch die Daten der 299 Betriebsstellen und 318 Streckenabschnitte detailliert abgebildet.

Durch die Veröffentlichung des nationalen Infrastrukturregisters auf der Internetseite der SCHIG mbH wurden die nationalen Vorgaben des § 110 ff des Eisenbahngesetzes erfüllt.

Die Daten sind öffentlich zugänglich, und für die Besucher ist ein Zugriff im Lese-Modus mit folgenden Zugangsdaten möglich:  
User name: public, Password: public  
<http://www.schig.com/infrastrukturregister/oesterreichisches-infrastrukturregister-austrian-rinf/>

## Kooperation mit der FH St. Pölten

Die FH St. Pölten bietet seit mehreren Jahren die Bachelor- und Masterstudiengänge „Eisenbahninfrastrukturtechnik“ an. Die Schwerpunkte dieser Studiengänge liegen auf der Vermittlung von Kenntnissen zur Analyse, Planung und zum Betrieb von effizienten und umweltschonenden Infrastrukturen und Verkehrssystemen für den Personen- und Güterverkehr auf der Schiene. Im Oktober 2015 haben die FH St. Pölten und die SCHIG mbH einen Kooperationsvertrag abgeschlossen, mit dem ermöglicht wurde, in diesen Studiengängen neben den bisher bereits angebotenen Spezialisierungsrichtungen „Bautechnik“ und „Betrieb & Systemtechnik“ ab dem Wintersemester 2015 eine weitere Spezialisierungsrichtung „Management von Bahnsystemen“ anzubieten.

Die Spezialisierung „Management von Bahnsystemen“ spricht eine neue Zielgruppe der Studierenden an, die beruflich nicht unmittelbar mit Bau und Betrieb von Infrastrukturen (Strecke, Signalsystem, Stromversorgung etc.) zu tun hat, sondern in anderen Geschäftsmodellen tätig ist oder sein möchte wie z. B. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden, Ämtern der Landesregierungen und sonstigen Verwaltungsbehörden (z. B. Schienen Control GmbH usw.). Auch in diesen Bereichen sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erforderlich, die ein tieferes Systemverständnis sowohl für Technik als auch für Rechts- und Kundenbeziehungen, Organisationsmodelle und Verkehrspolitik haben sollten. Im Zuge des Akkreditierungsprozesses der neuen Spezialisierungsrichtung wurden die Studiengänge umbenannt: Der Bachelor-Studiengang heißt nun „Bahntechnologie und Mobilität“. Der Master-Studiengang heißt neu „Bahntechnologie und Management von Bahnsystemen“.

Auf Grundlage der zwischen der FH. St. Pölten und der SCHIG mbH vereinbarten Kooperation bringt die SCHIG mbH ihr Fachwissen speziell für den Spezialisierungsbereich „Management von Bahnsystemen“ ein und bietet den Studierenden der FH St. Pölten die Möglichkeit der Absolvierung von Berufspraktika und die Betreuung von Bachelor- und Diplomarbeiten an. Darüber hinaus führen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH bestimmte Lehrveranstaltungen der genannten FH-Studiengänge, deren Inhalte im Aufgaben- und Tätigkeitsbereich der SCHIG mbH liegen (z. B. Organisations- und Finanzierungsstrukturen des Eisenbahnwesens udgl.), inklusive Erstellung der Lehr- und Prüfungsunterlagen durch.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH wiederum erhalten dadurch die Gelegenheit, einerseits ihr spezifisches Fachwissen an Studierende der FH St. Pölten weiterzugeben und andererseits qualifizierte Absolventinnen und Absolventen der Studiengänge als potenzielle „Nachwuchskräfte“ in die SCHIG mbH integrieren zu können, um die mittlerweile sehr umfangreichen, komplexen und verantwortungsvollen Aufgabenstellungen der SCHIG mbH in Zukunft noch besser erfüllen bzw. weiter ausbauen zu können.

Folgende Lehrveranstaltungen bietet die SCHIG mbH im Rahmen der Kooperation mit der FH St. Pölten an:

LEHRVERANSTALTUNGEN FH ST. PÖLTEN	SWS	ECTS	SEMESTER
Organisations- und Finanzierungsstruktur des Eisenbahnwesens	2	3	5. Semester Bachelor
Nationale Behörden	1	1,5	6. Semester Bachelor
Rechtsbeziehungen im Eisenbahnwesen	1	1,5	1. Semester Master
Organisation von Eisenbahnunternehmen	0,5	1	2. Semester Master
Qualitätscontrolling	1	1,5	2. Semester Master
Geschäftsmodell und Businessplan	1	1,5	3. Semester Master

# Corporate Governance Bericht der SCHIG mbH für das Geschäftsjahr 2015 unter Berücksichtigung der Aspekte des Tochter- unternehmens Rail Test & Research GmbH

## 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 mbH und die RTR einen gemeinsamen Bericht zu erstellen und zu 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 Kodex 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 erfasst ist. Dennoch werden alle Bestimmungen des BPCGK sinngemäß angewendet.

Die Beachtung des B-PCGK ist in den Regelwerken des Unternehmens sichergestellt (BPCGK, 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: 01.05.2010  
RTR: 03.05.2010

Ende laufende Funktionsperiode  
SCHIG mbH: 30.04.2020  
RTR: Keine Befristung

DI Dr. Ulrich Puz, MBA übte im Jahr 2015 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 20.05.2015) 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 2015 wie folgt zusammen:

## Kapitalvertreter

### **MR Mag. Roland Schuster, MBA**

Vorsitzender

Geburtsjahr: 1968  
Datum Erstbestellung: 30.08.2010

### **SC Mag.<sup>a</sup> Ursula Zechner**

Stellvertretende Vorsitzende

Geburtsjahr: 1968  
Datum Erstbestellung: 24.08.2011

### **Mag. Walter Andrie**

bis 19.08.2015

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**

Geburtsjahr: 1961  
Datum Erstbestellung: 18.08.2014

### **Mag. Stefan Rust**

seit 19.08.2015

Geburtsjahr: 1980  
Datum Erstbestellung: 19.08.2015

## Arbeitnehmervertreter

### **Peter Calließ**

Geburtsjahr: 1973  
Datum Erstbestellung: 25.11.1999

### **Patrycja Feichter**

Geburtsjahr: 1976  
Datum Erstbestellung: 06.02.2007

### **Mag<sup>a</sup>. Martina Lew-Schlapschy**

Geburtsjahr: 1971  
Datum Erstbestellung: 26.01.2011

Der Aufsichtsrat wurde am 19.08.2015 neu bestellt. Die Funktionsperiode der Mitglieder des Aufsichtsrats endet 2020 mit der Feststellung des Jahresabschlusses 2019 sowie mit der Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrates.

### 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 120.333,32

**Erfolgsabhängige Bezüge:**  
EUR 15.525,00

**Sachbezüge:**  
EUR 18.186,25

Die Vergütungen der Aufsichtsräte für das Jahr 2015 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 2015 werden seitens der SCHIG mbH Vergütungen und Sitzungsgelder iHv EUR 30.500,00 an den AR ausbezahlt.

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

Die Arbeitnehmervertreter erhalten weder eine Vergütung noch ein Sitzungsgeld.

Die RTR und die RRP haben keinen Aufsichtsrat.

## 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 31.12.2015 waren 64 Personen (inkl. Geschäftsführer und 2 Mitarbeiterinnen in Karenz) in der SCHIG mbH beschäftigt. Das Personal setzt sich aus 29 Frauen und 35 Männern zusammen, das entspricht einem Frauenanteil von 45,31 %.

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

- 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
- Leitlinien und Workshop 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 2015 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 über EUR 3.000,-, die durch die Geschäftsführung bzw. zwei Gesamtprokuristen 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 Qualitätssystem ADONIS hinterlegt. Das Risikomanagement umfasst auch Risiken, die sich aus den Beteiligungen an RTR und RRP ergeben können.

Die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems wurde im März 2015 von der BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft („BDO“), Kohlmarkt 8–10, 1010 Wien, beurteilt. Die BDO erstellte darüber einen Bericht, der der Geschäftsleitung und dem Aufsichtsrat vorgelegt wurde (B-PCGK Pkt. 14.3.8.5).

## Abschlussprüfung

Die Prüfung des Jahresabschlusses der SCHIG mbH und der RTR jeweils zum 31.12.2015 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.

Wien, am 10.05.2016



**DI Dr. Ulrich Puz, MBA**  
(Geschäftsführer)



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

# Risikomanagement

Das 2012 implementierte unternehmensweite, integrierte Risikomanagementsystem der SCHIG mbH schafft die Voraussetzungen für einen kontrollierten und bewussten Umgang mit Risiken.

Der Fokus liegt darauf, bestehende Risiken zu identifizieren und monetär zu bewerten, für die Risiken Strategien zu entwickeln und diese auf ihre Wirksamkeit hin zu überprüfen, neben den Risiken aber auch Chancen zu erkennen. Im Berichtszeitraum wurde daher unter anderem ein Konzept erstellt, mit dessen Hilfe die systematische Erfassung und Behandlung von Chancen ermöglicht wird. Darüber hinaus konnten Schritte in Richtung Optimierung der Schnittstellen zum Qualitätsmanagementsystem und zum Internen Kontrollsystem des Unternehmens gesetzt werden, womit ganz allgemein auch das Risikobewusstsein in der SCHIG mbH gestärkt wird.

Im Rahmen des Risikomanagementprozesses werden regelmäßig alle identifizierten Risiken anhand der fortgeschriebenen Bewertungen oder aufgrund von Erfahrungswerten einer zumindest qualitativen, wenn möglich jedoch 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 bzw. maßgeblich minimiert werden konnten, aus dem Risikoinventar ausgeschieden. Grundsätzlich ist die SCHIG mbH als Bundestochter ein risikoaverses Unternehmen, keines der Risiken stellt eine Bestandsgefährdung dar.

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

Das Risikomanagement stellt somit ein zentrales Instrument zur Unterstützung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und des Managements der SCHIG mbH 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.

Mobilität für alle:  
Die SCHIG mbH  
macht  
es möglich.

K2

# Abwicklung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienen- personenverkehr im Auftrag des bmvit

## Abschluss Verkehrsdienst- verträge

Die SCHIG mbH hat öffentliche Dienstleistungsaufträge an die ÖBB-Personenverkehr AG (ÖBB-PV AG) und mehrere österreichische Privatbahnen vergeben. Gesetzliche Grundlage hierfür ist das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz idgF, das die SCHIG mbH unter anderem mit dem Abschluss von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr und deren Abwicklung nach Einholung der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie beauftragt. Diese Verträge, für die der Bund noch konkretisierende Richtlinien verabschiedet hat, wurden als Direktvergabe gemäß „PSO-Richtlinie“ (VO (EG) 1370/2007) abgeschlossen.

## Verkehrsdienstverträge mit der ÖBB- Personenverkehr AG

Den größten Bestellumfang hat der mit der ÖBB-Personenverkehr AG über die Erbringung des sogenannten Grundangebots gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 (Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 idgF) abgeschlossene Vertrag mit einer Laufzeit vom 01.04.2010 bis 31.12.2019. Mit dieser Vereinbarung hat die SCHIG mbH im Jahr 2015 im SPNV (Schienenpersonennahverkehr) österreichweit 58,118 Mio. Zugkm und für ergänzende Leistungen im gemeinwirtschaftlichen SPFV (Schienenpersonenfernverkehr) weitere 13,350 Mio. Zugkm bestellt. Insgesamt wurden dafür EUR 641,7 Mio. aufgewendet.

Zur besseren Erreichbarkeit der Landeshauptstädte Graz und Linz untereinander hat die SCHIG mbH im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie einen Verkehrsdienstvertrag mit der ÖBB-PV AG mit Gültigkeit ab 16.02.2014 abgeschlossen. Der Vertrag ist befristet mit Ablauf des 31.12.2019.

In Summe wurden auf der Strecke Linz – Selzthal im Fahrplanjahr 2015 insgesamt 150.804 Zugkm sowie im Abschnitt Graz – Selzthal insgesamt 1.456 Kurswagenverbindungen bestellt. Insgesamt wurden dafür im Jahr 2015 rund EUR 1,5 Mio. aufgewendet.

## Überwachung der Leistungserbringung bei den VDV ÖBB-PV AG

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

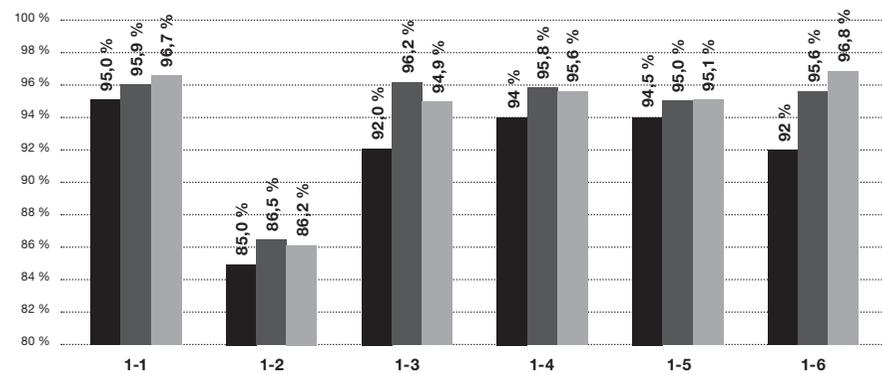
Als Leistungsstörungen sind im Verkehrs-dienstvertrag mit der ÖBB-Personenverkehr AG mehrere Sachverhalte definiert:

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

Im Falle einer Leistungsstörung ist die auf die entsprechende Leistung entfallende Abgeltung nicht auszubezahlen oder anteilig zu kürzen bzw. wird ein Pönale verrechnet. Im Jahr 2015 sind rund 221.132 Zugkilometer als ausgefallen registriert worden. Dies entspricht etwa 0,3 % der bestellten Leistung, womit der Ausfall unter dem Schwellenwert von 0,6 % der bestellten Leistung liegt. Es wurde daher aufgrund von Zugausfällen keine Kürzung der Abgeltung vorgenommen. In rund 2,3 % 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 2015 für rund 5,2 % der Leistung der Fall.

046

ERGEBNISSE DER MESSUNG DER OBJEKTIVEN QUALITÄTSPARAMETER:



■ Zielwert  
 ■ Ergebnis 2015  
 ■ Ergebnis 2014

1-1 Pünktlichkeit NV  
 1-2 Pünktlichkeit FV  
 1-3 Sauberkeit

1-4 Schadensfreiheit  
 1-5 Fahrgastinformation  
 1-6 Beschwerdemanagement

## Überwachung des Qualitätsstandards

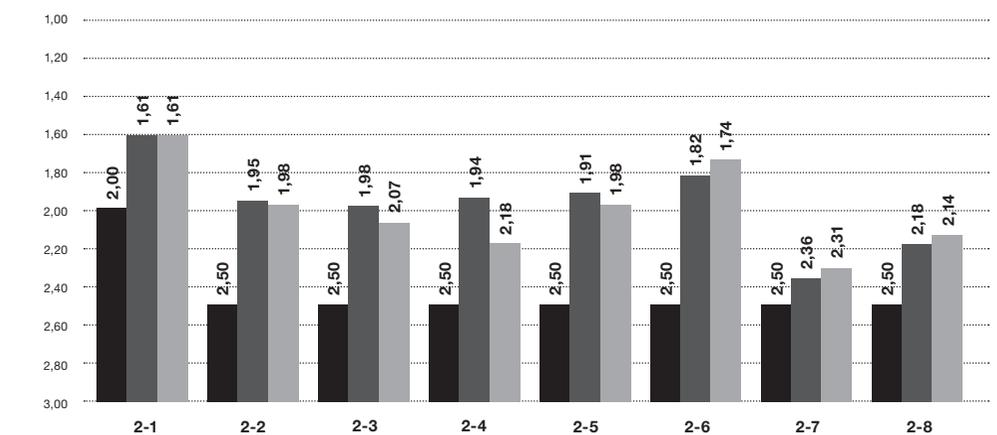
Ein Pönale wird verrechnet, wenn das vertraglich vereinbarte Serviceniveau bei Bordgastronomie oder Nachtzugservice nicht gewährleistet ist. Dies wurde 2015 bei rund 3,3 % beanstandet, in denen ein entsprechendes Pönale in Abzug gebracht wurde.

Als vertragskonform erbracht werden Leistungen akzeptiert, die temporär im Schienenersatzverkehr gefahren werden. Dies waren 2015 rund 1,65 % der bestellten Leistungen, für die die vertraglich vereinbarte Abgeltung geleistet wird.

Insgesamt kam es bei dem Hauptvertrag und dem VDV Graz-Linz im Jahr 2015 zu einem Abzug aufgrund von Leistungsstörungen in Höhe von EUR 1,6 Mio.

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 wird einerseits die objektiv gemessene und andererseits die subjektiv von den Fahrgästen wahrgenommene Qualität unterschieden. Die objektiv gemessenen Parameter werden entweder auf Grundlage von automatischen Messungen mittels Datenverarbeitung bewertet (Pünktlichkeit) oder von geschulten Qualitätsprüfern mittels Stichproben dokumentiert. Die von der SCHIG mbH entwickelte Datenbank ermöglicht die laufende Messung und Überwachung der pünktlichen Abwicklung des Zugverkehrs.

ERGEBNISSE DER MESSUNG DER SUBJEKTIVEN QUALITÄTSPARAMETER:



■ Zielwert  
 ■ Ergebnis 2015  
 ■ Ergebnis 2014

2-1 Pünktlichkeit  
 2-2 Sauberkeit  
 2-3 Sicherheit

2-4 Zuggesetz  
 2-5 Sitzplatzangebot  
 2-6 Info im Zug (Regelf)

2-7 Info im Zug (Störung)  
 2-8 Vertrieb

047

## Verkehrsdiensteverträge Privatbahnen

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 2015 von der SCHIG mbH 574 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 2015 von der SCHIG mbH 1.909 Erhebungsbögen ausgefüllt und ausgewertet.

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

In Summe konnte die ÖBB-PV AG einen Qualitätsbonus für den Leistungszeitraum 2015 in Höhe von EUR 3,2 Mio. lukrieren.

Ebenso wie mit der ÖBB-PV AG hat die SCHIG mbH im Auftrag des Bundes mit zahlreichen Privatbahnen 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 allesamt eine Laufzeit von 01.01.2011 bis zum 31.12.2020 haben, konnten bereits 2011 vereinbart 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 & Stubaitalbahn GmbH (IVB)
- Montafonerbahn AG (MBS)
- Steiermärkische Landesbahnen (StLB)
- Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH (GKB)

Insgesamt wurden 6,066 Mio. Zugkilometer bei den Privatbahnen als Grundangebot für 2015 bestellt, für deren Abgeltung rund EUR 53,3 Mio. aufgewendet wurden.

Die Leistungsbeschreibung ist dabei in gleicher Weise vertraglich geregelt wie bei der ÖBB-PV AG.

Hinsichtlich der Zugausfälle liegen auch die Privatbahnen unter dem vertraglich vereinbarten Schwellenwert, weshalb es zu keiner Kürzung der Abgeltung kam.

Auch bei den Privatbahnen ist die Möglichkeit vertraglich festgelegt, sofern notwendig, temporär Leistungen im Schienenersatzverkehr zu fahren. Zum überwiegenden Teil waren Schienenersatzverkehre auf baustellenbedingte Streckensperrungen zurückzuführen. Die Privatbahnen haben im Jahr 2015 zwischen 0,00 % der bestellten Leistungen und 4,59 % der bestellten Leistungen im Schienenersatzverkehr erbracht, für die die vertraglich vereinbarten Abgeltungsbeträge ausbezahlt wurden.

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 bei sämtlichen Privatbahnen insgesamt im Jahr 2015 von der SCHIG mbH 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. Insgesamt wurden im Jahr 2015 von der SCHIG mbH bei den Privatbahnen 717 Erhebungsbögen ausgefüllt und ausgewertet.

Sämtliche Privatbahnen konnten für den Leistungszeitraum 2015 einen Qualitätsbonus in Höhe von insgesamt EUR 1,0 Mio. lukrieren.

3.1  
Abwicklung des Beihilfen-  
programms für Schienen-  
güterverkehrsleistungen  
in bestimmten Produktions-  
formen

3.2  
Förderprogramm  
ETCS – Level 2

3.3  
Anschlussbahn- und  
Terminalförderung

3.4  
Urbane Elektromobilität

3.5  
Intelligente Verkehrssysteme  
IVS

3.6  
Intermodale Schnittstelle  
Radverkehr (ISR)

3.7  
Mikro-ÖV-Systeme

Standard  
Innovation.  
Die Zukunft  
Europas.

K3

# Abwicklung des Beihilfenprogramms für Schienengüter- verkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen

Die Abteilung FVK hat im Laufe des Jahres 2012 gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit), Abteilung II/Infra 1, ein neues „Beihilfeprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen“ entwickelt, mit dem jene Produktionsformen des Schienengüterverkehrs (SGV) unterstützt werden, durch die bereits bisher ein großer Anteil an umweltfreundlichen Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbracht wurde, die aber aufgrund der gegenüber dem Straßengüterverkehr höheren systemimmanenten Kosten ohne öffentliche Unterstützung nicht bzw. nicht in ausreichendem Ausmaß zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden können:

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

Schon im Zuge der gemeinsam mit dem bmvit durchgeführten Konzeption des Beihilfenprogramms war es Zielsetzung der SCHIG mbH, einerseits eine lückenlose Prüfung der sehr komplexen Beihilfenabrechnung und andererseits eine sowohl für die SCHIG mbH als auch für alle beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen 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 um gegebenenfalls eine Nachjustierung der Beihilfe zur Erhöhung der Steuerungswirksamkeit zu ermöglichen.

2015 konnten die im Zuge der Beihilfenabrechnung für das Jahr 2014 ermittelten Daten gesamthaft ausgewertet und evaluiert werden, die in der Abrechnung dann folgende grundsätzliche Ergebnisse aufzeigten:

ANTEIL DES BEIHILFEFÄHIGEN SGV IM JAHR 2014	TO	ANTEIL IN %	TKM	ANTEIL IN %
gesamter SGV*	98.281.236	100,00	20.493.504.000	100,00
EWW	26.879.449	27,35	7.032.268.535	34,31
UKV	24.128.596	24,55	4.730.365.889	23,08
RoLa	7.142.047	7,27	937.709.470	4,58
<b>SUMME BEIHILFEFÄHIGER SGV</b>	<b>58.150.092</b>	<b>59,17</b>	<b>12.700.343.894</b>	<b>61,97</b>

Tabelle 2: Anteil des beihilfefähigen SGV am gesamten SGV im Jahr 2014

\*Quelle: Statistik Austria: Schienengüterverkehr aller Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem österreichischen Schienenverkehrsnetz im Jahr 2014.

Die in den Produktionsformen des Einzelwagenladungsverkehrs (EWV), des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV) und der Rollenden Landstraße (RoLa) im Jahr 2014 erbrachten Verkehrsleistungen decken mit 12.700.343.894 Tonnenkilometern (tkm) ein Ausmaß von rund 61,97 % der gesamten in Österreich erbrachten SGV-Leistungen ab.

Durch die im Jahr 2014 im Rahmen des Förderprogramms „Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen“ erbrachten Transporte wurden 3.137.128 LKW-Fahrten in Österreich vermieden. Mit einem Beihilfebetrug von EUR 99.298.969 wurden somit im Jahr 2014 externe Kosten

in der Höhe von EUR 339.226.185 eingespart. Mit EUR 1,00 dieser Beihilfe konnten somit EUR 3,42 an externen Kosten eingespart werden.

Gegenüber dem Jahr 2013 konnten im Bereich des EWV und im Bereich des UKV sowohl das Transportaufkommen in to (+ 2,10 % im EWV und + 5,86 % im UKV) als auch die Beförderungsleistung in tkm (+ 0,8 % im EWV und + 10,75 % im UKV) gesteigert werden. Lediglich im Bereich der RoLa ist es zu einem Rückgang des Aufkommens in to (- 1,65 %) und der Transportleistung in tkm (- 8,11 %) gekommen.

Im Jahr 2014 wurde insgesamt eine Beihilfe von rund EUR 99 Mio. ausbezahlt. Das ist eine Steigerung von 5,74 % gegenüber dem Jahr 2013, die sich wie folgt gliedert: EWV + 7,61 %, UKV + 6,65 % und RoLa - 1,13 %.

Der zwischenzeitig vorliegende Vergleich des 3. Quartals 2014/2015 zeigt hinsichtlich des in den geförderten Produktionsarten erbrachten Güteraufkommens folgende Entwicklung: Beihilfefähige SGV-Produktionsart Aufkommen in to; Veränderung des 3. Quartals 2015 gegenüber dem 3. Quartal 2014 in %: EWV - 1,54 %, UKV + 4,66 % und RoLa - 1,24 %

Die oben gezeigte Zusammenfassung der Auswertung 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 – ein Absinken dieses Anteils am Modal Split zu verhindern – erreicht wird.

JAHRESVERGLEICH 2013–2014	2013			2014			Veränderung in %		
	TO	TKM	BEIHILFE IN EUR	TO	TKM	BEIHILFE IN EUR	TO	TKM	BEIHILFE IN EUR
EWV	26.326.008	6.976.175.713	44.792.397	26.879.449	7.032.268.535	48.202.684	2,10 %	0,80 %	7,61 %
UKV	22.793.687	4.271.353.899	32.618.297	24.128.596	4.730.365.889	34.787.139	5,86 %	10,75 %	6,65 %
RoLa	7.262.203	1.020.431.837	16.496.130	7.142.047	937.709.470	16.309.146	-1,65 %	-8,11 %	-1,13 %
<b>GESAMT</b>	<b>56.381.898</b>	<b>12.267.961.499</b>	<b>99.906.823</b>	<b>58.150.092</b>	<b>12.700.343.894</b>	<b>99.298.969</b>	<b>3,14 %</b>	<b>3,52 %</b>	<b>5,74 %</b>

BEIHILFEFÄHIGE SGV-PRODUKTIONSART	BEIHILFE IN EUR	AUFKOMMEN IN TO	GEFÖRDERTE TRANSPORTLEISTUNG IN TKM	ANZAHL VERMIEDENER LKW-FAHRTEN	VERMIEDENE EXTERNE KOSTEN IN EUR*	BEIHILFE-EFFIZIENZ
EWV	48.202.684	26.879.449	7.032.268.535	1.544.796	187.831.893	3,90
UKV	34.787.139	24.128.596	4.730.365.889	1.386.701	126.348.073	3,63
RoLa	16.309.146	7.142.047	937.709.470	205.631	25.046.220	1,54
<b>GESAMT</b>	<b>99.298.969</b>	<b>58.150.092</b>	<b>12.700.343.894</b>	<b>3.137.128</b>	<b>339.226.185</b>	<b>3,42</b>

Tabelle 3: Wirksamkeit der SGV-Beihilfen im Jahr 2014  
Quelle: Studie „Beihilfefähige Kosten für den Schienenverkehr“, Herry Consult GmbH vom 05.05.2011;  
Ladefaktor je LKW in to: 17,4; Differenz ext. Kosten in EUR je 1000 tkm: 26,70.

# Förder- programm ETCS – Level 2

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

Das Förderprogramm wurde per 21.09.2011 gestartet, die Aus- bzw. Umrüstung der Schienenfahrzeuge mit dem neuen Zugsicherungssystem hatte bis einschließlich 31.12.2014 zu erfolgen.

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

Insgesamt wurden 13 Förderanträge für die Ausrüstung von 56 Neubau- und die Umrüstung von 401 Bestandfahrzeugen mit einer Projektsomme von rund EUR 139 Mio. eingereicht. Eine eigens dafür eingesetzte, unabhängige Jury hat zwölf dieser Anträge als förderungswürdig bestätigt und die entsprechenden Förderverträge mit den Fördernehmern abgeschlossen.

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

Nach entsprechender Überprüfung durch die SCHIG mbH wurden bis Dezember 2015 drei Förderverträge komplett abgerechnet und die daraus resultierende max. zulässige Förderung in der Höhe von EUR 4.671.744,00 an die Fördernehmer ausbezahlt. Aufgrund vertraglich vorgesehener Zwischenabrechnungen wurden in den Jahren 2013, 2014 und 2015 insgesamt weitere rund EUR 18,7 Mio. und somit bisher insgesamt rund EUR 23,4 Mio. an Fördermitteln aus diesem Förderprogramm ausbezahlt.

Mit der Endabrechnung aller Förderverträge ist im Jahr 2016 zu rechnen.

# Anschluss- bahn- und Terminal- förderung

058

Bereits im Geschäftsbericht 2014 konnte die Abwicklungsstelle der SCHIG mbH von der Wiederaufnahme des Förderprogrammes für Anschlussbahnen und Terminals berichten, dessen wesentlicher Zweck die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene und die Verhinderung einer allfälligen Rückverlagerung des Transportaufkommens ist.

Im vergangenen Geschäftsjahr 2015 fanden die ersten drei Beiratssitzungen statt, in denen 41 Projektanträge evaluiert wurden. 17 Projekte wurden im Bereich Unterstützung des Neubaus und der Erweiterung von Anschlussbahnanlagen und Terminals und 24 Projekte im Bereich der Förderung von Bestandsinvestitionen, die der Optimierung von bestehenden Anlagen dienen, eingereicht.

Die Anzahl der Anträge auf Förderung von Bestandsinvestitionen zeigt die sehr gute Annahme dieser Fördermöglichkeit durch die anschlussbahn- und terminalbetreibenden Unternehmen und rechtfertigt somit auch die Einführung einer solchen Fördermaßnahme. Die Förderung von Bestandsinvestitionen setzt hier gezielte Anreize, um Unternehmen dabei zu unterstützen, ihre Güter per Bahn zu transportieren.

Insgesamt wurden bisher 28 Projekte zur Förderung genehmigt, sechs Projekte erhielten eine Förderabsage, und in sieben Fällen ist die Förderentscheidung noch offen. Die Investitionskosten der genehmigten Projekte betragen EUR 24,197.194,94 und werden mit EUR 3,203.185,40 gefördert.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat mit dem Gesamtverkehrsplan für Österreich die Leitlinien der österreichischen Verkehrspolitik bis 2025 formuliert. Im Zusammenhang mit der Umsetzung dieses Planes wurden auch im Bereich des Schienengüterverkehrs konkrete Maßnahmen aufgelistet, die zu einer Verbesserung der Rahmenbedingungen und zu einer nachhaltigen, effizienteren, sozialeren, sichereren und umweltfreundlicheren Gestaltung des österreichischen Verkehrssystems führen sollen.

Eine Aufgabe in diesem Gesamtpaket ist es, die Betreuung und Unterstützung der Verantwortlichen im System Anschlussbahn zu intensivieren. Zu diesem Zweck hat die SCHIG mbH einen Newsletter für alle, die am Thema Anschlussbahn interessiert sind, entworfen.

Der Newsletter soll möglichst zielgerichtet die Informationen zum Themenbereich Anschlussbahnen und Intermodale Umschlaganlagen an alle Akteure transportieren. Er stellt eine Möglichkeit dar, die Kommunikation und den Informationsfluss zwischen den einzelnen Beteiligten zu verbessern und auszubauen.

Der Newsletter enthält nicht nur die aktuellen Informationen zur Anschlussbahn- und Terminalförderung, sondern auch aktuelle Beiträge des bmvit, Mitteilungen der Infrastrukturbetreiber, Hinweise zu Terminen und Veranstaltungen udgl. Die Aussendung des Newsletters erfolgt einmal pro Quartal bzw. aus aktuellem Anlass.

059

# Urbane Elektromobilität

Zur Implementierung der Elektromobilität im österreichischen Verkehrs- und Energiesystem sind konsequent Schritte zur Markteinführung und zur Etablierung eines intelligenten Anreizsystems zu setzen und das Bewusstsein für neue Mobilitätslösungen zu schaffen.

Einen wesentlichen Beitrag soll das Programm „E-Mobilität für alle: Urbane Elektromobilität“ leisten. Ziel des Programmes ist die Umsetzung von Demonstrationsprojekten in Ballungsräumen mit mind. 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, in denen der Bevölkerung im urbanen Umfeld ein System aus marktnaher Elektromobilität durch E-Taxis und/oder E-Car-Sharing zur Verfügung gestellt wird.

Im Dezember 2014 wurde die Ausschreibung gestartet, und im Mai 2015 entschied das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nach Begutachtung durch eine international besetzte Jury die Förderung von zwei Projekten mit einer Gesamtfördersumme von EUR 5,7 Mio. (beantragte Projektgesamtkosten EUR 16,2 Mio.). Die zwei Demonstrationsprojekte konnten 2015 starten und werden nun über drei Jahre gefördert.

E-TAXI Wien und KOMBIMO Graz bieten die Chance, fehlende Infrastruktur und E-Fahrzeugflotten zu errichten und bedarfsgerechte, funktionsfähige, marktnahe Elektromobilitätsangebote und -services zu entwickeln

sowie eine Einbettung in ein intermodales, mit dem öffentlichen Verkehr vernetztes, optimiertes Gesamtverkehrssystem zu forcieren. Durch gezielte kommunikations- und bewusstseinsbildende Maßnahmen soll die Akzeptanz in der Bevölkerung gestärkt werden.

Mit dem Projekt E-TAXI Wien stellen die Wiener Stadtwerke gemeinsam mit der Wirtschaftskammer Wien und den Taxi-Vermittlungszentralen die E-Taxis für Wien auf die Beine, und mit dem Projekt KombiMo entwickelt die Holding Graz – Kommunale Dienstleistungen GmbH mit ihren Projektpartnern einen Demonstrationsbetrieb an fünf multimodalen Knoten (MMK) in Graz mit einem E-Carsharing- und E-Taxi-System.

Durch E-TAXI Wien und KOMBIMO Graz entstehen Best-Practice-Beispiele und weltweite Vorzeigemodelle.

# Intelligente Verkehrssysteme IVS

Seit dem Jahr 2009 wurden von der SCHIG mbH als Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds mehrere Projekte im IVS-Bereich gefördert und begleitet, wie beispielsweise „Verkehrsauskunft Österreich (VAO)“ oder „Graphenintegrationsplattform (GIP)“.

## VAO und GIP: Vom Projekt zum laufenden Betrieb

Mit 1. Juli 2015 wurde nach knapp einjährigem interimistischem Betrieb der Vollbetrieb der Verkehrsauskunft Österreich (VAO) gestartet. Um den Betrieb der VAO auch in einem rechtssicheren Umfeld zu institutionalisieren, wurde im Herbst 2015 die Verkehrsauskunft-Österreich Betriebs Gesellschaft m.b.H. gegründet.

Das Informationsservice der VAO wird über unterschiedliche Portale (z. B.: Homepages des Verkehrsverbunds Ostregion, des ÖAMTC, der ASFINAG und vieler anderer) oder Smartphone-Apps (z. B. AnachB) zwischenzeitlich von mehr als 2,5 Millionen Kunden pro Monat genutzt. Daneben dient die VAO als Informationsbasis des Pendlerrechners des BMF.

Auch in der Graphenintegrationsplattform (GIP) wurde im Jahr 2015 der Übergang vom Projekt zum laufenden Betrieb vollzogen. Eine §-15a-Vereinbarung zur nachhaltigen Weiterentwicklung, Nutzung und Finanzierung wurde zwischen Bund und Ländern abgeschlossen, das laufende Klima- und Energiefonds-Förderprojekt „GIP Rollout“ führt die im Rahmen des Projektes entwickelten Werkzeuge und Prozesse österreichweit in den erforderlichen Stellen ein (Bezirkshauptmannschaften, Magistrate, Gemeinden) und hat die GIP zu einem unverzichtbaren Bestandteil der österreichischen Verwaltung gemacht.

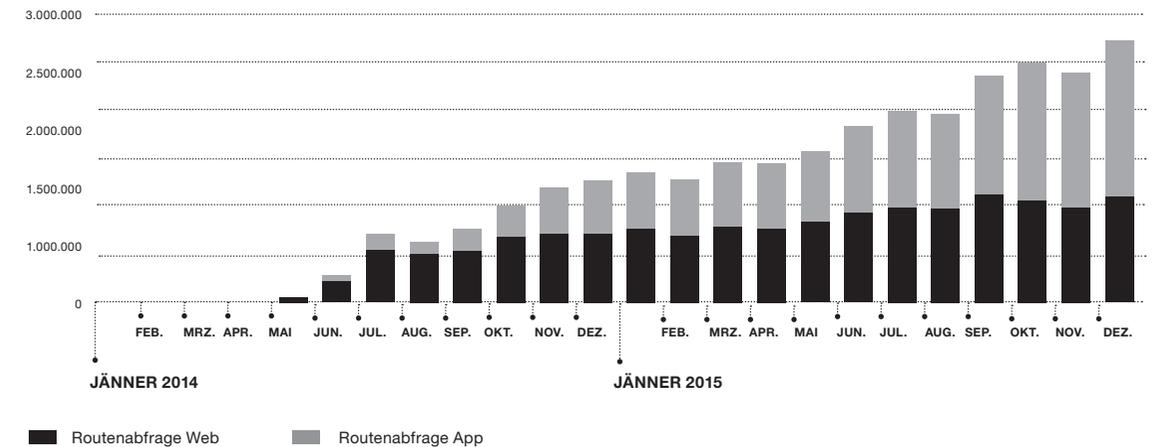


Abbildung 4: Nachfrage nach VAO Services (Klicks pro Monat), Quelle: VAO GmbH

## Neue Projekte

Aufbauend auf diesen Ergebnissen und eingebunden in den seit 2009 gewachsenen und sehr erfolgreichen „Cluster“ von IVS-Projekten bzw. -Anwendungen der öffentlichen Hand, wurde im Dezember 2014 ein Fördercall des Klimafonds im Themenfeld „Dynamische Mobilitätsdaten und multimodales Verkehrsmanagement“ geöffnet.

Die geförderten Projekte dieses Calls sollen den abschließenden Puzzlestein eines umfassenden österreichischen IVS-Systems bilden.

Das Problem der Erfassung der Verkehrslage mittels FCD ist zum einen, dass die Durchdringung der Ausstattung von Fahrzeugen mit FCD-Einheiten (bzw. die Möglichkeit, als „öffentliche Hand“ die dort generierten Daten für Verkehrsmanagementzwecke nutzbar zu machen) noch zu gering ist, um die gewünschte Datenqualität für zeitnahe und zuverlässige Kundinnen- und Kundeninformation und für Verkehrssteuerungszwecke zu gewährleisten.

Zum anderen erschwert das institutionelle Umfeld derzeit ein österreichweit standardisiertes Vorgehen bei der Erfassung und Verarbeitung von FCD-Daten. Hier sind – unter Abwägung der Vor- und Nachteile – gemeinschaftlich von allen Straßeninfrastrukturbetreibern getragene Lösungen zu suchen.

Ein Konsortium, bestehend aus den Bundesländern, dem Innenministerium, dem ÖAMTC und Salzburg Research reichte Ende Februar 2015 unter der Leadpartnerschaft der ASFINAG den Projektantrag „EVIS-AT (Echtzeit Verkehrsinformation Straße Österreich)“ ein.

Eine international besetzte Expertenjury bewertete den Antrag positiv, das Präsidium des Klima- und Energiefonds beschloss, das Projekt mit rund EUR 8 Millionen zu fördern. Den Vorschlägen der Jury folgend, wird das Projekt in zwei Phasen durchgeführt: In den ersten 15 Monaten werden die Antragsteller einen detaillierten Rolloutplan erstellen, der nochmals dem Expertengremium zur Begutachtung vorgelegt wird. Im Falle einer positiven Bewertung werden danach (bis ca. 2020) die geplanten Vorhaben umgesetzt.

# Intermodale Schnittstelle Radverkehr (ISR)

Das Förderprogramm „Intermodale Schnittstelle Radverkehr“ (ISR) ist darauf ausgerichtet, durch qualitativ hochwertige Infrastrukturmaßnahmen an den Schnittstellen zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) die Akzeptanz des Fahrrads in Österreich weiter zu erhöhen und zu verfestigen und somit Zugangsbarrieren weiter zu reduzieren.

Um die gesteckten Ziele zu erreichen, wurde in einem ersten Schritt unter wissenschaftlicher Begleitung ein ISR-Handbuch (2009) als Grundlage des zukünftigen ISR-Förderprogramms erstellt. Das Förderprogramm wurde daraufhin in Form von Pilotprojekten weiter ins Laufen gebracht und schließlich ab 2011 in Form einer österreichweiten Ausschreibung breit angewandt. Die entsprechenden Bewertungen der eingereichten Projektanträge erfolgten durch eine internationale Expertenjury im Anschluss an die offiziellen Förderausschreibungen.

Konkret wurden dabei durch entsprechende Investitionen beispielsweise die Herstellung von Fahrradabstellanlagen, Radwege, Fahrrad-Servicestationen, Beleuchtungen von Fahrradabstellanlagen, Überdachungen und Sicherheitseinrichtungen gefördert. Darüber hinaus wurden auch Studien bzw. Konzepte und Begleitmaßnahmen unterstützt. Durch das Förderprogramm konnte bislang die Errichtung von rund 7.000 Abstellplätzen realisiert und Verbesserungen im Wegenetz rund um Haltestellen unterstützt werden. Die vielfältige Projektpalette ISR zeigt sich in Umsetzungen sowohl in suburbanen Räumen als auch in Städten. Einige der geförderten Projekte zeigen, dass oft auch mit kostengünstigen Maßnahmen eine erhebliche Verbesserung der Situation an der Schnittstelle vom Rad zum öffentlichen Verkehr erzielt werden kann.

Die Betreuung und Abwicklung dieses Förderprogramms erfolgt durch die SCHIG mbH und umfasst neben der Abwicklung der Förderausschreibungen, der Organisation und Durchführung von Jurysitzungen sowie der Vertragserstellung auch die Projektabrechnungen und die Auszahlung der Fördersummen an die Fördernehmer.

Insgesamt konnte durch das gegenständliche Förderprogramm die Anzahl der Fahrradabstellplätze erheblich erhöht werden und durch weitere förderspezifische Maßnahmen (Radwege, Servicestationen, Studien etc.) ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung des Radverkehrsanteils geleistet werden. Durch die weitere Zuwanderung in Stadt-Umlandgebiete („Speckgürtel“), die durch ÖV ungünstig erschließbar sind, verbunden mit Restriktionen für Pkw-Verkehr in innerstädtischen Gebieten, wird die Nachfrage nach der Wegeketten Fahrrad-ÖV weiter zunehmen. Die zunehmende Verbreitung von E-Mobilität erweitert das Einzugsgebiet und könnte neue Nachfragepotenziale erschließen. Die nächste Förderprogrammausschreibung soll im Frühjahr 2016 starten und wird somit weiterhin einen wichtigen Beitrag zum Modal Split „Fahrrad“ leisten.

# Mikro-ÖV-Systeme

Lokale und kleinregionale ÖV-Systeme, sogenannte Mikro-ÖV-Systeme, sollen vorhandene Defizite in der regionalen Mobilitätsversorgung, insbesondere in peripheren Regionen, ausgleichen und kleinräumige, flexible und bedürfnisgerechte Alternativen anbieten.

Mikro-ÖV ist ein integraler Bestandteil des gesamten ÖV-Systems, einerseits durch die lokale Versorgungs- und Zubringerfunktion und andererseits durch die mögliche Ersatzfunktion von „klassischen“ Linienangeboten mit niedrigen Kostendeckungen.

Bis 2010 standen „klassische“ ÖV-Lösungen im Mittelpunkt der Klima- und Energiefonds-Programme zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs. Im Jahr 2011 wurde das Förderprogramm „Mikro-ÖV-Systeme“ gestartet und jährlich bis 2014 weitergeführt. Seit 2011 standen EUR 2,3 Mio. an Fördermitteln (bei Projektgesamtkosten von EUR 5 Mio.) für das Programm zur Verfügung. In diesem Zeitraum wurden insgesamt 29 Grundlagenarbeiten (u. a. Machbarkeitsstudien) in Auftrag gegeben, davon wurden bereits 25 abgeschlossen, und seit 2011 wurden 34 Umsetzungsprojekte österreichweit gestartet.

Die Grundlagenarbeiten werden zu 75 % der Gesamtnettkosten gefördert und stellen eine gute Planungs- und Entscheidungsgrundlage für Projekte dar. Die Umsetzungsprojekte werden über drei Betriebsjahre bis max. 50 % gefördert.

Aufgrund der unterschiedlichen Rechtsmeinungen und Rechtsunsicherheiten betreffend die Betreiberkonstellationen bei Mikro-ÖV-Systemen hat die SCHIG mbH für den Klima- und Energiefonds ein Gutachten in Auftrag gegeben, um die in Diskussion stehenden Themen auf ihre Kompatibilität mit den einschlägigen Rechtsvorschriften zu überprüfen. Die Ergebnisse fließen in die im Zuge der Landesverkehrsreferentenkonferenz (April 2015) eingerichtete Arbeitsgruppe zum Thema „Alternative Bedienungsformen / Mikro-ÖV-/KfIG-Probleme in der Praxis“ ein.

Sicherheit  
mit strengsten  
Standards.

K4

# Einstellungs- register

Die SCHIG mbH hat im Jahr 2015 insgesamt 217 Anträge zum Einstellungsregister bearbeitet.

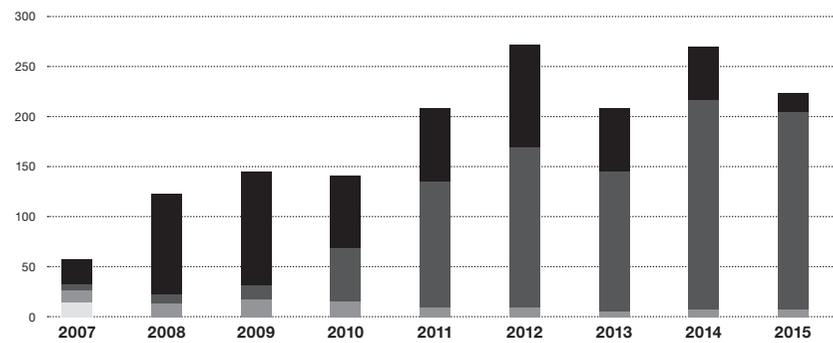
Im Detail handelt es sich hierbei um:

- 57 Anträge zur Fahrzeugcodezuteilung und Eintragung im Einstellungsregister (gem. § 108 Abs. 2 und § 109 Abs. 1 Z 1 EisbG)
- 78 Anträge zur Änderung von Daten im Einstellungsregister (gem. § 109 Abs. 1 Z 2 EisbG)
- 74 Anträge zur Rücknahme der Eintragung im Einstellungsregister (gem. § 109 Abs. 2 EisbG)
- 8 Anträge zur Zuteilung einer Fahrzeughalterkennzeichnung kurz VKM (gem. Beschluss der Kommission 2011/314/EU – Anlage P Teil 1). Die SCHIG mbH hat seit der Aufnahme der Tätigkeit als Registrierungsstelle im 2. Halbjahr 2007 rund 1.695 Anträge bearbeitet, womit unter zahlreichen Änderungs- und Rücknahmeanträgen rund 11.228 neue Fahrzeugcodes zugeteilt wurden.

Wie die u. a. Statistik zeigt, ist die Anzahl der gestellten Anträge seit dem Jahr 2007 fast kontinuierlich gestiegen, wogegen sich jedoch die Art der Anträge in den Jahren stark verändert hat.

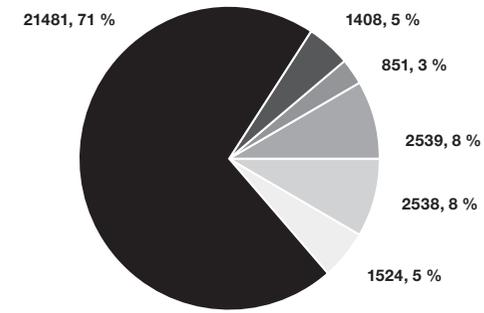
Mit Stichtag 31.12.2015 befanden sich im Einstellungsregister 30.341 aktiv registrierte Fahrzeuge. Die Aufteilung nach Fahrzeugart ist dem angeführten Diagramm zu entnehmen.

ANTRAGSENTWICKLUNG NACH FAHRZEUGARTEN



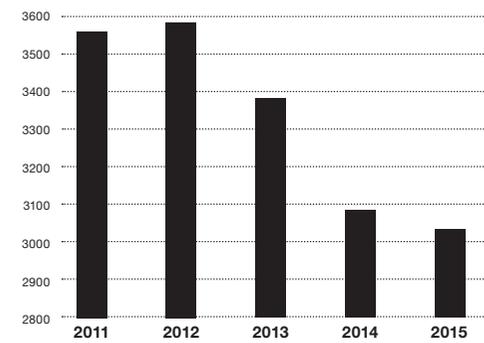
Anträge auf Fahrzeugcodevergabe  
 Änderungs- u. Rücknahmeanträge inkl. Suspendierungen  
 VKM-Anträge  
 Sonstige

AUFTEILUNG DES ÖSTERR. FAHRZEUGBESTANDS NACH FAHRZEUGART



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

FAHRZEUGBESTAND 2011 BIS 2015



# Fahrerlaubnis- Register

Seit der Aufnahme der operativen Tätigkeit der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer 2011 wurden bis zum Ende des Berichtsjahres 1.954 Anträge von der SCHIG mbH bearbeitet. Wie 2014 ist auch im Jahr 2015 die Anzahl der eingegangenen Anträge signifikant gestiegen und hat sich nahezu verdreifacht.

Dieser Trend wird sich bis zum Ablauf der Übergangsfrist des § 176 Eisenbahngesetz im November 2018 fortsetzen, da gemessen an den rund 5.000 in Österreich tätigen Triebfahrzeugführern erst ein geringer Teil einen Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis im Scheckkartenformat eingebracht hat.

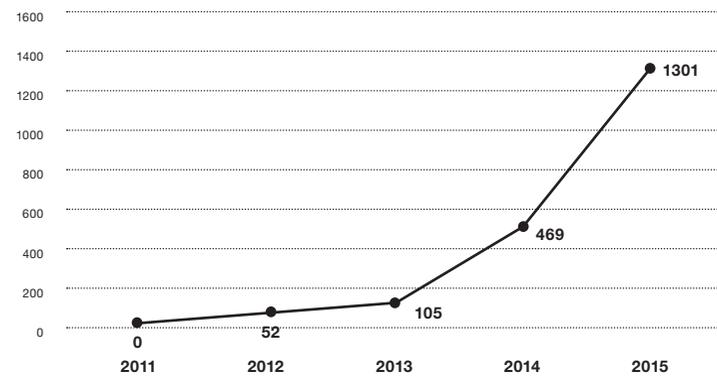
Auch in diesem Berichtszeitraum wurde der überwiegende Teil der Anträge vom jeweiligen Arbeitgeber im Namen des Antragstellers gestellt. Im Jahr 2015 wurden fünf Anträge von Privatpersonen eingebracht. Weiters wurden 14 Aktualisierungen und sieben Duplikate von Fahrerlaubnissen vorgenommen.

Durch das gemäß der Verordnung EU 1024/2012 eingeführte Binnenmarkt-Informationssystem „Internal Market Information System (IMI)“ hat die Europäische Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedsstaaten eine über das Internet zugängliche Software-Anwendung entwickelt, welche die Kommunikation und Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Behörden der Mitgliedsstaaten erleichtert.

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

**ANTRAGSENTWICKLUNG DER FAHRERLAUBNIS**

Antragseingänge



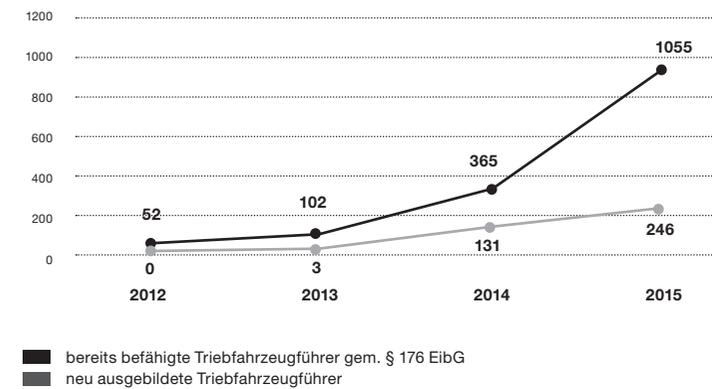
1000. Fahrerlaubnis

Am 13.05. 2015 wurden im Beisein von BM Stöger die 1000. und die 1001. Fahrerlaubnis verliehen.



**ANTRAGSENTWICKLUNG DER FAHRERLAUBNIS**

Anträge nach Art



5.1  
Aktive  
Infrastrukturkontrolle

5.2  
TEN-Förderung im  
Fokus

5.3  
Die Benannte Stelle der  
SCHIG mbH

5.4  
Die SCHIG mbH als  
Ingenieurbüro (Beratende  
Ingenieure) für Eisenbahn-  
Infrastrukturtechnik

5.5  
Nichtamtliche  
Sachverständige im  
Seilbahnwesen

Kontrolle,  
Förderung, Begleitung:  
die Standards  
der SCHIG mbH.

---

K5

# Aktive Infrastruktur- kontrolle

Die SCHIG mbH unterstützt sowohl das bmvit als auch das BMF bei der Durchsetzung der Grundsätze von Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit beim Einsatz öffentlicher Mittel. Eine wesentliche Aufgabe dabei ist die Durchführung der Prüfungen im Rahmen der Infrastrukturkontrolle, die auf Basis konkreter Aufträge durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erfolgen und sich aus dem SCHIG-Gesetz ableiten.

Die Infrastrukturkontrolle gliedert sich in nachfolgende Tätigkeitsbereiche:

- **Infrastrukturentwicklung begleiten**
- **Mittelverwendungskontrollen (MVK)**
- **Termin- und Kostenverfolgungen**
- **Prüfung und Weiterentwicklung der Verträge über die Zuschüsse zur Eisenbahninfrastruktur**

## Infrastrukturentwicklung begleiten

Eine der zentralen Aufgaben, die das bmvit der SCHIG mbH im Rahmen der Infrastrukturkontrolle übertragen hat, ist die Begleitung und Begutachtung des Infrastrukturentwicklungsprozesses der ÖBB-Infrastruktur AG. Kern dieser Aktivitäten ist die Begutachtung aller Projekte, die sich im Stadium der Infrastrukturentwicklung befinden sowie die Mitwirkung im Entscheidungsprozess des Infrastruktur-Entwicklungs-Ausschusses (IEA) der ÖBB-Infrastruktur AG. Die wesentliche Aufgabe dieses Ausschusses, der zukünftig vom Rat für Infrastrukturentwicklungen abgelöst wird, ist die Abgabe der finalen Empfehlungen an die zuständigen Entscheidungsgremien der ÖBB-Infrastruktur AG.

Als Folge der Prozessumgestaltung innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG war 2015 auch die MVK-IE der SCHIG mbH von einer Änderung der Prüfungstätigkeit geprägt.

Ab Herbst 2015 wurden die Besprechungen mit den Masterplanern der ÖBB-Infrastruktur AG von den Sitzungen der Arbeitsplattform für Infrastrukturentwicklungen und -strategien (APLIES) abgelöst, deren Aufgabe es ist, die Grundlagen für die Entscheidungen des IEA bzw. zukünftig des Rates für Infrastrukturentwicklungen aufzubereiten.

Der Vorsitz der APLIES wird durch die SCHIG mbH wahrgenommen, die zusätzlich zu den unterjährigen Protokollen der APLIES-Sitzungen weiterhin einen gesonderten Jahresbericht liefert.

Dadurch kann die SCHIG mbH in Zukunft den Infrastrukturentwicklungsprozess verstärkt begleiten und im Rahmen der Arbeitsplattform bei der Entwicklung der Ideen aktiv und kreativ mitwirken.

Die laufende Begleitung der Infrastrukturprojekte ermöglicht eine Berücksichtigung von Anregungen der SCHIG mbH und des bmvit bereits in einem frühen Stadium. Ziel der Begleitung des Infrastrukturentwicklungsprozesses durch die SCHIG mbH ist es sicherzustellen, dass die Strategien und Vorhaben der Infrastrukturentwicklung, die von der ÖBB-Infrastruktur AG erarbeitet werden, in Einklang mit der verkehrspolitischen Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur des bmvit gemäß § 55a Eisenbahngesetz 1957 stehen, bzw. – soweit zweckmäßig – Anpassungen vorzuschlagen.

#### Mittelverwendungskontrollen (MVK)

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 zeitnahe überwacht. Die Mittelverwendungskontrollen, die die SCHIG mbH im Auftrag des bmvit durchführt, zählen zu den zentralen Aufgaben der Abteilung Infrastrukturkontrolle und Notified Body.

Derzeit ist die SCHIG mbH bei folgenden Investitionsvorhaben mit einer Mittelverwendungskontrolle beauftragt:

- Eisenbahnachse Brenner / Zulaufstrecke Nord / Abschnitt Kundl / Radfeld – Baumkirchen
- Hauptbahnhof Wien
- Koralmbahn

- Kundl/Radfeld – Staatsgrenze
- Linz – Selzthal
- Marchegger Ast
- Neubaustrecke Wien – St. Pölten
- Salzburg Hauptbahnhof
- Semmering-Basistunnel
- St. Michael – St. Veit
- Wien-Hütteldorf – Wien-Meidling

#### Termin- und Kostenverfolgungen

Im Auftrag des bmvit überprüfte die SCHIG mbH 2015 bei folgenden Projekten die Einhaltung des sechsjährigen Rahmenplans in Bezug auf Termine und Kosten und zeigte allfällige Abweichungen auf:

- Absichtserklärung Niederösterreich 2014
- Blumental – Wampersdorf inkl. Terminal Inzersdorf
- Graz Hauptbahnhof
- Linz – Summerau
- Linz Vbf Gleisdreieck – Linz Hbf.
- Linz – Wels
- Lückenschluss St. Pölten – Loosdorf
- Projekte des Rheintalkonzepts
- St. Margrethen – Lauterach
- Tiroler Vertrag
- Ybbs – Amstetten

#### Prüfung und Weiterentwicklung der Verträge über die Zuschüsse zur Eisenbahninfrastruktur

§ 42 Absatz 1 und Absatz 2 des Bundesgesetzes zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz) regelt die Modalitäten für den Bundeszuschuss zum Betrieb sowie zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau der österreichischen Eisenbahninfrastruktur.

Demzufolge leistet der Bund der ÖBB-Infrastruktur AG für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer einen Zuschuss zur Abdeckung jener Kosten, die mit den von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlösen nicht abgegolten werden können. Weiters leistet der Bund Zuschüsse zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur.

Über diese Leistungen werden jedes Jahr Verträge zwischen dem bmvit und der ÖBB-Infrastruktur AG geschlossen.

Aufgrund des Recast des ersten Eisenbahnpaketes der Europäischen Union, der in der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums veröffentlicht wurde und auch in der Novelle des österreichischen Eisenbahngesetzes seinen Niederschlag gefunden hat, ergaben sich weitere Anforderungen an die Zuschussverträge, die deshalb grundlegend überarbeitet werden mussten. Zur richtlinienkonformen Umsetzung der Richtlinie wurden unter anderem nutzerorientierte Leistungsvorgaben hinsichtlich Pünktlichkeit, Barrierefreiheit

und Netzverfügbarkeit implementiert. Die erweiterten Angaben zum Anlagenzustand des Streckennetzes der ÖBB-Infrastruktur AG sollen sicherstellen, dass mögliche Instandhaltungsrückstände frühzeitig erkannt werden und die erforderlichen Maßnahmen zum Werterhalt des Netzes wirtschaftlich durchgeführt werden können. Die SCHIG mbH hat das bmvit bei der Weiterentwicklung und Erstellung der Zuschussverträge maßgeblich unterstützt.

Darüber hinaus hat die SCHIG mbH im Auftrag des bmvit die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 übernommenen vertraglichen Verpflichtungen und die finanzielle Abwicklung der Zuschussverträge überwacht. Zu diesem Zweck beurteilt die SCHIG mbH die Erreichung der vertraglich vereinbarten Ziele sowie die Planerfüllung des Investitionsportfolios der ÖBB-Infrastruktur AG (Rahmenplan) hinsichtlich Zeit und Kosten. Die Begleitung des Effizienzsteigerungsprogrammes durch die SCHIG mbH stellt sicher, dass Innovationen und Verbesserungen erkannt werden und zum Zweck der dauerhaften Kosteneinsparung in Regelwerke und Vorschriften implementiert werden.

# TEN-Förderung im Fokus

Die europäische Vernetzung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs sind maßgebliche Ziele der europäischen Verkehrspolitik. Die Errichtung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (kurz TEN V) ist ein langfristiges und bedeutendes Projekt der Europäischen Union, das bereits 1992 im Maastrichter Vertrag festgeschrieben wurde.

Das Projekt „TEN V“ zielt auf die Errichtung eines Kernnetzes bis 2030 ab, das einen reibungslosen, grenzüberschreitenden Verkehrs- und Handelsfluss ermöglicht. Auf Basis der Richtlinien zur Entwicklung des TEN V (erstmalig 1996) wurden die Grundlagen für die EU-Finanzierung geschaffen. Aus dem TEN-V-Haushalt wurden bereits Finanzierungsbeiträge für die Zeiträume 1995–1999, 2000–2006 und 2007–2013 zur Verfügung gestellt.

Insbesondere die geografische Erweiterung der Europäischen Union durch den Beitritt neuer Mitgliedsstaaten führte zu einer Veränderung der Voraussetzungen und Anforderungen und damit zu einer Neubewertung der europaweiten Verkehrspolitik.

Die im Januar 2014 verabschiedete neue EU-Politik zur Verkehrsinfrastruktur hat als wesentliches Ziel die Verbindung des Kontinents von Ost nach West und von Nord nach Süd. Die Lücken in den nationalen Verkehrsnetzen sollen dabei geschlossen, Hindernisse für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts abgebaut und technische Barrieren wie nicht kompatible Normen im Schienenverkehr beseitigt werden. Dazu wurden die TEN-V-Leitlinien erlassen, die u. a. die Einteilung von Gesamtnetz und Kernnetz und den zeitlichen Rahmen für die Umsetzung bis 2030 definieren.

Die Bedingungen für die Europäischen Finanzierungsbeiträge für 2014–2020 sind seit 2014 in der Verordnung „Connecting Europe Facility (CEF)“ fixiert.

Die CEF umfasst auch die Festlegung der neun Kernnetz-Korridore in Europa, von denen vier durch Österreich verlaufen. Die bereitgestellten EU-Finanzmittel werden im Rahmen von Ausschreibungen vergeben. Eingereichte Projekte werden dabei einer Evaluierung mit Blick auf die Wirksamkeit und Relevanz für die Erreichung der europäischen verkehrspolitischen Ziele unterzogen.

Österreich liegt an zentralen Knotenpunkten des transeuropäischen Verkehrsnetzes, so dass österreichische Projekte regelmäßig positiv evaluiert wurden und werden. Beispielsweise befindet sich mit dem Brenner-Basistunnel eines der europäischen Flaggschiffprojekte in Österreich.

Der Brenner-Basistunnel ist ein von der EU als vorrangig eingestuftes Projekt des Skandinavisch-Mediterranen TEN-Korridors von Helsinki nach Valletta (Malta) und darüber hinaus ein staatenverbindendes Projekt zwischen Österreich und Italien.

Die SCHIG mbH führte im Auftrag des bmvt wie schon in den Vorjahren Überprüfungen dieser TEN-Projekte durch. Hierbei wurden die eingereichten Kosten, auf deren Basis die Förderung erfolgte, überprüft und dadurch die Rechtmäßigkeit der Fördergelder auf Basis der EU-Beschlüsse sichergestellt.

2015 hat die SCHIG mbH für den Brenner-Basistunnel nach vier vorangegangenen Zwischenabrechnungen nun die Endabrechnung für die erste Zuschussentscheidung aus dem Mehrjahresprogramm 2007–2013 der EU positiv geprüft. Aus dieser Zuschussentscheidung konnten EU-Mittel iHv EUR 193,35 Mio. generiert werden.

Das Jahr 2016 wird durch die zwei verbliebenen Endabrechnungen, ebenfalls aus dem Förderprogramm 2007–2013, geprägt sein. Dabei sind dann erstmalig auch EU-Zuschüsse für Arbeiten an den Haupttunnelröhren betroffen.

Die zeitliche Parallelität der einzelnen Förderentscheidungen stellt die Projektverantwortlichen bei der Zusammenstellung der Abrechnungsunterlagen und die TEN-Beauftragten der SCHIG mbH bei deren Evaluierung vor eine besondere Herausforderung.

Hinzu kommt die für die EU-Förderung notwendige Kostenabgrenzung zwischen Studien und Arbeiten.

Nachvollziehbare und sinnvolle Schnittstellen zwischen den deklarierten „Kostenpaketen“ sind ein wesentlicher Schwerpunkt für die Abrechnungspraxis und -prüfung.

Neben der Abrechnung für den Brenner-Basistunnel wurden 2015 die Unterlagen zu sechs weiteren EU-bezuschussten Projekten durch die TEN-Beauftragten bei der SCHIG mbH bearbeitet. Davon fallen fünf Abrechnungen auf Projekte innerhalb des europäischen Rhein-Donau-Korridors.

# Die Benannte Stelle der SCHIG mbH

Gemäß dem SCHIG-Gesetz § 3 (1) Z4 obliegt der SCHIG mbH die „Besorgung aller Geschäfte und Tätigkeiten einer Benannten Stelle“. Der Betrieb einer 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 und Mitarbeiter 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 der ÖVE/ÖNORM EN ISO/IEC 17020 akkreditiert.

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 zentraeuropäisches Transitland, wird zukünftig viele Spezifikationen anwenden.

2015 sind eine Reihe neuer TSI für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in Kraft getreten, die auf europäischer Ebene die Bestrebungen zu einer Vereinheitlichung des Eisenbahnsystems umgesetzt haben. Durch die laufende Weiterentwicklung der TSI können die aktuellen Erkenntnisse der Technik eingearbeitet werden.

Die Prüftätigkeit der SCHIG mbH als Benannte Stelle 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 Benannte Stelle bietet Leistungen für nachfolgende TSI an:

- Infrastruktur (TSI INS)
- Energie (TSI ENE)
- Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (TSI CCS)
- Sicherheit in Eisenbahntunneln (TSI SRT)
- Personen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM)

Im Bereich der Sicherheits- und Risikobewertung ist die Benannte Stelle akkreditiert für:

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

# Die SCHIG mbH als Ingenieurbüro (Beratende Ingenieure) für Eisenbahn-Infra- strukturtechnik

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

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

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

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

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

# Nichtamtliche Sachverständige im Seilbahnwesen

Die nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG mbH waren im Rahmen ihrer Tätigkeit 2015 mit zahlreichen richtungsweisenden Neuerungen im Bereich des Seilbahnbaues konfrontiert. Im vergangenen Jahr setzten die beiden führenden Seilbahnhersteller, Doppelmayr Seilbahnen GmbH aus Wolfurt und Leitner AG aus Sterzing, durch die Verwirklichung einiger herausragender Seilbahnprojekte neue Standards im Seilbahnbau. Die Experten der SCHIG mbH waren und sind hier gefordert, mit den sich rasch ändernden Entwicklungen Schritt zu halten, um als verlässlicher Partner des bmvit, hier als oberste Seilbahnbehörde, die Aufgaben lösen zu können.

Im Jahr 2015 wurden die nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG mbH bei 14 Baugenehmigungs- und zehn Betriebsbewilligungsverfahren größeren Umfangs und im Rahmen zweier UVP-Verfahren als Gutachter bestellt. Ebenfalls wurden Sachverständigentätigkeiten bei ca. 30 kleineren Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren abgewickelt.

Einige ausgewählte Beispiele der in diesem Jahr erstatteten Gutachten sind:

- Dreiseil-Penkenbahn in Mayrhofen
- Kirchenkarbahn in Hochgurgl
- Jochbahn in Brixen im Thale (Sesselbahn mit 6,0 m/s Fahrgeschwindigkeit)
- 6SB Brunn der Bergbahn AG Kitzbühel (Sesselbahn mit 6,0 m/s Fahrgeschwindigkeit)
- Bergkastelbahn (Umbau und Sanierung nach Brandereignis)

Im Sinne höherer Transportkapazität setzte die neue Dreiseil-Penkenbahn in Mayrhofen mit einer maximalen Förderleistung von 3.840 Personen pro Stunde neue Maßstäbe und ist laut Aussagen des Betreibers „die modernste Seilbahn der Welt“. Neben der neu entwickelten „Kurvenstütze“ zur Verwirklichung der seitlichen Ablenkung von ca. 6,5° auf der Strecke stellt auch die kurze Bauzeit von einem Jahr bisherige Projekte dieser Größenordnung in den Schatten.

Weiters stellt die Kirchenkarbahn in Hochgurgl die neue Seilbahngeneration aus dem Hause Doppelmayr dar und wird für Nennfahrgeschwindigkeiten bis zu 7,0 m/s anstelle der bisher üblichen 6,0 m/s für Einseilumlaufbahnen geeignet sein.

6.1  
Bilanz und Gewinn- und  
Verlustrechnung 2015

6.6  
Lagebericht

6.2  
Bilanzierungs- und  
Bewertungsmethoden

6.7  
Bestätigungsvermerk

6.3  
Erläuterungen zur Bilanz

6.8  
Berechnung der Kennzahlen

6.4  
Erläuterungen zur Gewinn- und  
Verlustrechnung

6.9  
Kapitalflussrechnung 2015

6.5  
Sonstige Angaben

# SCHIG mbH

## Jahresabschluss 2015:

# K6

## Bilanz zum 31. Dezember 2015

098

AKTIVA	31.12.2015 EUR	31.12.2015 EUR	VERGLEICHSAZAHLEN 31.12.2014 EUR
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>			
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>			
1. gewerbliche Schutzrechte	178.993,72		184.075,23
2. geleistete Anzahlungen	0,00		19.033,00
	<b>178.993,72</b>		<b>203.108,23</b>
<b>II. Sachanlagen</b>			
1. Grundstücke u. grundstücksgleiche Rechte einschl. der Bauten auf fremdem Grund	60.731,82		93.566,36
2. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	170.050,97		138.116,61
3. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	0,00		11.745,94
	<b>230.782,79</b>		<b>243.428,91</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	3.160.000,00		3.160.000,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.718.750,00		2.906.250,00
	<b>5.878.750,00</b>		<b>6.066.250,00</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>			
<b>I. Vorräte</b>			
1. unfertige Erzeugnisse		<b>19.283,52</b>	<b>34.539,04</b>
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	466.645,03		534.008,55
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	11.143.766,36		11.820.889,70
3. sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	8.201.647,75		32.979.740,96
	<b>19.812.059,14</b>		<b>45.334.639,21</b>
<b>III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten</b>		<b>124.593.919,21</b>	<b>38.291.737,08</b>
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>			
1. Transitorische Posten		<b>39.933,81</b>	<b>30.758,08</b>
<b>SUMME AKTIVA</b>		<b>150.753.722,19</b>	<b>90.204.460,55</b>

099

PASSIVA	31.12.2015 EUR	31.12.2015 EUR	VERGLEICHSAZAHLEN 31.12.2014 EUR
<b>A. EIGENKAPITAL</b>			
<b>I. Stammkapital</b>			
1. Stammkapital		<b>2.000.000,00</b>	<b>2.000.000,00</b>
<b>II. Kapitalrücklagen</b>			
1. nicht gebundene		<b>7.767.655,19</b>	<b>7.767.655,19</b>
<b>III. Bilanzverlust</b> <i>davon Verlustvortrag -193.464,62 / Vj. -269.811,33</i>		<b>-105.720,99</b>	<b>-193.464,62</b>
<b>SUMME EIGENKAPITAL</b>		<b>9.661.934,20</b>	<b>9.574.190,57</b>
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>			
1. Rückstellungen für Abfertigungen	61.232,41		55.911,31
2. sonstige Rückstellungen	8.366.431,14		9.423.133,08
		<b>8.427.663,55</b>	<b>9.479.044,39</b>
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.625.000,00		2.812.501,02
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	64.747.810,35		67.086.870,89
3. sonstige Verbindlichkeiten <i>davon aus Steuern 117.766,00 / Vj. 49.019,66 davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 92.982,22 / Vj. 86.229,65</i>	1.290.998,85		1.251.853,68
		<b>68.663.809,20</b>	<b>71.151.225,59</b>
<b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>			
		<b>64.000.315,24</b>	<b>0,00</b>
<b>SUMME PASSIVA</b>		<b>150.753.722,19</b>	<b>90.204.460,55</b>
<b>HAFTUNGSVERHÄLTNISSE</b>		<b>24.786.747,35</b>	<b>26.287.543,47</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Jänner 2015 bis 31. Dezember 2015

	2015 EUR	2015 EUR	VERGLEICHSAZAHLEN 2014 EUR
<b>1. UMSATZERLÖSE</b>		<b>6.691.831,00</b>	<b>6.357.477,55</b>
<b>2. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE</b>			
a. Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	33,34		1.591,00
b. Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	68.747,98		0,00
c. übrige	697.730.678,55		688.752.053,97
		<b>697.799.459,87</b>	<b>688.753.644,97</b>
<b>3. BETRIEBSLEISTUNG</b>		<b>704.491.290,87</b>	<b>695.111.122,52</b>
<b>4. AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN</b>			
a. Aufwendungen für bezogene Leistungen	-697.596.129,52		-688.682.248,77
		<b>-697.596.129,52</b>	<b>-688.682.248,77</b>
<b>5. PERSONALAUFWAND</b>			
a. Gehälter	-3.732.416,25		-3.656.424,43
b. Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebl. MV-Kassen	-59.451,90		-57.814,13
c. Aufwendungen für Altersversorgung	-144.786,80		-130.125,67
d. Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-958.212,30		-952.890,37
e. sonstige Sozialaufwendungen	-126.821,48		-113.264,09
f. interne Verrechnung	0,00		0,00
		<b>-5.021.688,73</b>	<b>-4.910.518,69</b>
<b>6. ABSCHREIBUNGEN</b>			
a. auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen			
aa. planmäßige Abschreibungen	-277.250,25		-228.560,68
		<b>-277.250,25</b>	<b>-228.560,68</b>

	2015 EUR	2015 EUR	VERGLEICHSAZAHLEN 2014 EUR
<b>7. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN</b>			
a. Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen und Ertrag fallen	-11.709,64		-1.250,35
b. übrige	-1.584.512,73		-1.288.544,03
		<b>-1.596.222,37</b>	<b>-1.289.794,38</b>
<b>8. ZWISCHENSUMME AUS Z 1 BIS 7 (BETRIEBSERGEBNIS)</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>9. ERTRÄGE AUS ANDEREN WERTPAPIEREN UND AUSLEIHUNGEN DES FINANZANLAGEVERMÖGENS</b> <i>davon aus verbundenen Unternehmen 19.665,32 / Vj. 27.089,85</i>		<b>19.665,32</b>	<b>27.089,85</b>
<b>10. SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE</b> <i>davon aus verbundenen Unternehmen 83.022,88 / Vj. 62.302,84</i>		<b>93.191,04</b>	<b>82.905,38</b>
<b>11. ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN</b> <i>davon betr. verbundene Unternehmen 0,00 / Vj. 619,20</i>		<b>-25.112,73</b>	<b>-33.648,52</b>
<b>12. ZWISCHENSUMME AUS Z 9 BIS 11 (FINANZERFOLG)</b>		<b>87.743,63</b>	<b>76.346,71</b>
<b>13. ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT</b>		<b>87.743,63</b>	<b>76.346,71</b>
<b>14. JAHRESÜBERSCHUSS</b>		<b>87.743,63</b>	<b>76.346,71</b>
<b>15. VERLUSTVORTRAG</b>		<b>-193.464,62</b>	<b>-269.811,33</b>
<b>16. BILANZVERLUST</b>		<b>-105.720,99</b>	<b>-193.464,62</b>

# Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Jahresabschluss wurde nach den Bestimmungen der österreichischen Rechnungslegungsvorschriften in der geltenden Fassung und unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung sowie unter Beachtung der Generalnorm, ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens zu vermitteln (§ 222 Abs. 2 UGB), aufgestellt.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses wurden die Grundsätze der Vollständigkeit und der ordnungsmäßigen Bilanzierung eingehalten. Bei der Bewertung wurde von der Fortführung des Unternehmens ausgegangen.

Bei Vermögensgegenständen und Schulden wurde der Grundsatz der Einzelbewertung angewendet. Dem Vorsichtsprinzip wurde Rechnung getragen, indem insbesondere nur die am Abschlussstichtag verwirklichten Gewinne ausgewiesen wurden. Alle erkennbaren Risiken und drohende Verluste, die im Geschäftsjahr 2015 oder in einem der früheren Geschäftsjahre entstanden sind, wurden berücksichtigt.

Für interne Berichtszwecke wurde im Geschäftsjahr 2015 eine Änderung der Aufgliederung auf Kontenebene vorgenommen, sodass in den Erläuterungen zur Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung eine direkte Vergleichbarkeit mit den Vorjahreswerten nur eingeschränkt gegeben ist.

## Anlagevermögen

### Immaterielles Anlagevermögen

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

Als Nutzungsdauer wird ein Zeitraum von 3 bis 6 Jahren zugrunde gelegt. Außerplanmäßige Abschreibungen wurden – wie im Vorjahr – nicht vorgenommen.

### Sachanlagevermögen

Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich der bisher aufgelaufenen und im Berichtsjahr 2015 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 Anlagengruppen:

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

Geringwertige Vermögensgegenstände bis zu einem Einzelanschaffungswert von EUR 400,00 werden im Jahr des 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 2015 wurden – wie im Vorjahr – keine außerplanmäßigen Abschreibungen durchgeführt.

## Umlaufvermögen

### Vorräte

*Unfertige Erzeugnisse*

Die unfertigen Erzeugnisse sind zu Herstellungskosten bewertet.

### Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

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

Soweit erforderlich, wird die spätere Fälligkeit durch Abzinsung berücksichtigt.

## Rückstellungen

### Rückstellungen für Anwartschaften auf Abfertigungen

Die Abfertigungsrückstellung wurde nach finanzmathematischen Grundsätzen auf Basis eines 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 117.403,01 (Vorjahr EUR 104.184,22) vorgenommen.

### Sachanlagen

Im Bereich des Sachanlagevermögens wurden nutzungsbedingte Abschreibungen in Höhe von EUR 159.847,24 (Vorjahr EUR 124.376,46) vorgenommen.

106

ANLAGENSPIEGEL	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten			Buchwerte			AFA LAUFEND EUR	
	01.01.2015 EUR	ZUGÄNGE UMBUCHUNGEN EUR	ABGÄNGE EUR	31.12.2015 EUR	KUMULIERTE AFA ZUSCHREIBUNGEN EUR	31.12.2015 EUR		31.12.2014 EUR
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>								
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>								
1. gewerbliche Schutzrechte	582.735,81	94.293,45 18.028,05	118.565,26	576.492,05	397.498,33 0,00	178.993,72	184.075,23	117.403,01
2. geleistete Anzahlungen	19.033,00	0,00 -19.033,00	0,00	0,00	0,00 0,00	0,00	19.033,00	0,00
	<b>601.768,81</b>	<b>93.288,50</b>	<b>118.565,26</b>	<b>576.492,05</b>	<b>397.498,33</b>	<b>178.993,72</b>	<b>203.108,23</b>	<b>117.403,01</b>
<b>II. Sachanlagen</b>								
1. Grundstücke u. grundstücksgleiche Rechte einschl. der Bauten auf fremdem Grund	328.346,86	0,00	0,00	328.346,86	267.615,04	60.731,82	93.566,36	32.834,54
2. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	737.051,50	118.584,71 40.509,01	153.772,88	742.372,34	572.321,37 0,00	170.050,97	138.116,61	127.012,70
3. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	11.745,94	27.758,12 -39.504,06	0,00	0,00	0,00 0,00	0,00	11.745,94	0,00
	<b>1.077.144,30</b>	<b>147.347,78</b>	<b>153.772,88</b>	<b>1.070.719,20</b>	<b>839.936,41</b>	<b>230.782,79</b>	<b>243.428,91</b>	<b>159.847,24</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>								
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	2.906.250,00	0,00	187.500,00	2.718.750,00	0,00	2.718.750,00	2.906.250,00	0,00
	<b>16.967.175,12</b>	<b>0,00</b>	<b>187.500,00</b>	<b>16.779.675,12</b>	<b>10.900.925,12</b>	<b>5.878.750,00</b>	<b>6.066.250,00</b>	<b>0,00</b>
<b>SUMME</b>	<b>18.646.088,23</b>	<b>240.636,28</b>	<b>459.838,14</b>	<b>18.426.886,37</b>	<b>12.138.359,86</b>	<b>6.288.526,51</b>	<b>6.512.787,14</b>	<b>277.250,25</b>

107

### 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 2.718.750,00 (Vorjahr EUR 2.906.250,00) 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 19.283,52 (Vorjahr EUR 34.539,04) 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	
	31.12.2015 EUR	31.12.2014 EUR	31.12.2015 EUR	31.12.2014 EUR
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	466.645,03	534.008,55	0,00	0,00
<b>Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen</b>	11.143.766,36	11.820.889,70	3.611.766,36	981.250,00
<b>sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände</b>	8.201.647,75	32.979.740,96	0,00	0,00
<b>SUMME</b>	<b>19.812.059,14</b>	<b>45.334.639,21</b>	<b>3.611.766,36</b>	<b>981.250,00</b>

#### Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen zum 31.12.2015 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 2.850.000,00 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 2.850.000,00 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.

### 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 2.684.552,55 (Vorjahr EUR 26.804.722,47) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden. Darin sind die Forderungen gegenüber bmvt für gemeinwirtschaftliche Leistungen in Höhe von EUR 2.642.675,19 (Vorjahr EUR 26.668.813,04) enthalten.

### Aktive Rechnungsabgrenzung

#### Transitorische Posten

Die transitorischen Posten werden mit EUR 39.933,81 (Vorjahr EUR 30.758,08) 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 31.12.2015 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 2015 beläuft sich auf EUR -105.720,99 (Vorjahr EUR -193.464,62). In diesem Betrag ist ein Verlustvortrag aus dem Jahr 2014 in Höhe von EUR -193.464,62 enthalten.

### Rückstellungen

#### Sonstige Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind u. a. die Rückstellungen für noch nicht konsumierte Urlaube iHv EUR 134.036,37 (Vorjahr EUR 147.997,42), für Zeitguthaben iHv EUR 39.994,74 (Vorjahr EUR 36.219,67), für ausstehende Eingangsrechnungen iHv EUR 143.500,00 (Vorjahr EUR 161.200,97), für Prämien für Mitarbeiter iHv EUR 425.000,00 (Vorjahr EUR 454.500,00), für drohende Verluste aus einem Zinsswap-Geschäft iHv EUR 7.532.000,00 (Vorjahr EUR 8.512.000,00), für die Behindertenausgleichstaxe iHv EUR 5.952,00 (Vorjahr EUR 5.856,00) und für Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten iHv EUR 85.948,00 (Vorjahr EUR 105.359,00) enthalten.

## Verbindlichkeiten

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

		SUMME EUR	Restlaufzeit		
			BIS 1 JAHR EUR	ZW. 1 UND 5 JAHREN EUR	ÜBER 5 JAHRE EUR
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten</b>	2015	2.625.000,00	187.500,00	750.000,00	1.687.500,00
	2014	2.812.501,02	187.501,02	750.000,00	1.875.000,00
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	2015	64.747.810,35	64.747.810,35	0,00	0,00
	2014	67.086.870,89	67.086.870,89	0,00	0,00
<b>Sonstige Verbindlichkeiten</b>	2015	1.290.998,85	1.290.998,85	0,00	0,00
	2014	1.251.853,68	1.251.853,68	0,00	0,00
<b>SUMME</b>	2015	<b>68.663.809,20</b>	<b>66.226.309,20</b>	<b>750.000,00</b>	<b>1.687.500,00</b>
<b>SUMME</b>	2014	<b>71.151.225,59</b>	<b>68.526.225,59</b>	<b>750.000,00</b>	<b>1.875.000,00</b>

### Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -187.501,02 auf EUR 2.625.000,00. Zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen für den Klima-Wind-Kanal der Rail Test & Research GmbH wurde im Jahr 2009 ein Darlehen iHv EUR 3.750.000,00 aufgenommen. Zum Bilanzstichtag haftet das Darlehen mit einem Betrag iHv EUR 2.625.000,00 (Vorjahr EUR 2.812.500,00) aus. Als Sicherstellung wurde eine Bürge- und Zahlerhaftung der Republik Österreich bestellt.

### Sonstige Verbindlichkeiten

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

		SUMME EUR	Restlaufzeit		
			BIS 1 JAHR EUR	ZW. 1 UND 5 JAHREN EUR	ÜBER 5 JAHRE EUR
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Abgabenbehörden</b>	2015	117.766,00	117.766,00	0,00	0,00
	2014	49.019,66	49.019,66	0,00	0,00
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungsträgern</b>	2015	92.982,22	92.982,22	0,00	0,00
	2014	86.229,65	86.229,65	0,00	0,00
<b>Sonstige Verbindlichkeiten</b>	2015	1.080.250,63	1.080.250,63	0,00	0,00
	2014	1.116.604,37	1.116.604,37	0,00	0,00
<b>SUMME</b>	2015	<b>1.290.998,85</b>	<b>1.290.998,85</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>SUMME</b>	2014	<b>1.251.853,68</b>	<b>1.251.853,68</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Aufwendungen in Höhe von EUR 137.981,46 (Vorjahr EUR 138.293,79) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um die Abgrenzung von Aufwendungen.

## Passive Rechnungsabgrenzung

Die passive Rechnungsabgrenzung zeigt einen Wert von EUR 64.000.315,24 (im Vorjahr EUR 0,00) und betrifft Vorauszahlungen des bmvit für gemeinwirtschaftliche Leistungen.

## 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
<b>Rail Test &amp; Research GmbH</b>	2015	3.437.500,00	01.07.2018
	2014	4.812.500,00	
	2015	19.999.997,61	30.12.2029
	2014	19.999.960,37	
	2015	0,00	01.07.2016
	2014	50.000,00	
<b>RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH</b>	2015	816.749,74	31.03.2036
	2014	857.083,10	
	2015	532.500,00	31.12.2030
	2014	568.000,00	

### 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 286.130,28 (Vorjahr EUR 284.104,68) und in den nächsten fünf Jahren insgesamt auf EUR 1.378.636,44 (Vorjahr EUR 1.380.804,36). Diese betreffen im Wesentlichen Mietverpflichtungen für die Büroräumlichkeiten.

# Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

## Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse betragen EUR 6.691.831,00 (Vorjahr EUR 6.357.477,55).

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

## Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen EUR 697.799.459,87 (Vorjahr EUR 688.753.644,97) und gliedern sich wie folgt:

	2015 EUR	2014 EUR
<b>Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen</b>	33,34	1.591,00
<b>Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen</b>	68.747,98	0,00
<b>Übrige sonstige betriebliche Erträge</b>	235.792,94	289.829,37
<b>Zuschuss bmvit für gemeinwirtschaftliche Leistungen</b>	697.494.885,61	688.462.224,60
<b>SUMME</b>	<b>697.799.459,87</b>	<b>688.753.644,97</b>

Die übrigen sonstigen betrieblichen Erträge betreffen im Wesentlichen die Management Fees der Tochtergesellschaften.

## Aufwendungen für bezogene Leistungen

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen veränderten sich von EUR 688.682.248,77 um EUR 8.913.880,75 auf EUR 697.596.129,52.

	2015 EUR	2014 EUR
<b>Bezogene gemeinwirtschaftliche Leistungen VDV</b>	697.494.885,61	688.462.224,60
<b>Bezogene Leistungen IKN</b>	33.401,31	166.016,41
<b>Bezogene Leistungen KLI.EN</b>	26.143,18	34.235,80
<b>Bezogene Leistungen FVK</b>	11.826,72	11.756,15
<b>Bezogene Leistungen E-Mobilität</b>	11.207,70	0,00
<b>Kartenrohlinge</b>	16.882,21	5.947,75
<b>Bezogene Leistungen ATF</b>	1.782,79	2.068,06
<b>SUMME</b>	<b>697.596.129,52</b>	<b>688.682.248,77</b>

114

## Personalaufwand

Der Personalaufwand hat sich gegenüber dem Vorjahr von EUR 4.910.518,69 um EUR 111.170,04 auf EUR 5.021.688,73 verändert.

Die Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen in Höhe von EUR 59.451,90 (Vorjahr EUR 57.814,13) bestehen aus Aufwendungen für Abfertigungen in Höhe von EUR 5.321,10 (Vorjahr EUR 4.501,65) sowie aus Beitragsleistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen in Höhe von EUR 54.130,80 (Vorjahr EUR 53.312,48).

## Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

### Planmäßige Abschreibungen

Die planmäßigen Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr EUR 277.250,25 (Vorjahr EUR 228.560,68) und veränderten sich damit gegenüber dem Vorjahr um EUR 48.689,57.

	2015 EUR	2014 EUR
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>	117.403,01	104.184,22
<b>Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung</b>	159.847,24	124.376,46
<b>SUMME</b>	<b>277.250,25</b>	<b>228.560,68</b>

## 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 11.709,64 (Vorjahr EUR 1.250,35).

### Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen EUR 1.584.512,73 und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 295.968,70.

115

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

	2015 EUR	2014 EUR
Instandhaltungen und Wartungen	188.427,95	175.167,10
Reinigung durch Dritte	38.854,42	39.119,25
Versicherungen	45.732,89	53.584,22
Transporte durch Dritte	260,48	470,31
Reise- und Fahrtspesen	39.550,70	47.889,18
Post- und Telefongebühren	39.020,90	30.201,29
Miet- und Pachtaufwand, Leasing u. Lizenzgebühren	295.721,37	288.213,53
Energieverbrauch, Betriebskosten	72.084,54	93.171,10
Kfz-Kosten PKW	6.287,45	5.744,94
Beigestelltes Personal	20.213,74	17.490,59
Aufsichtsratsvergütungen	30.500,00	29.500,00
Büromaterial	17.314,09	23.019,30
Fachliteratur und Zeitschriften	26.377,79	29.494,67
Werbung und Repräsentation	52.977,26	48.167,85
Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwand	549.672,17	189.858,60
Personalrekrutierung	36.823,71	16.868,17
Aus- und Fortbildung	78.030,99	75.851,50
Mitgliedsbeiträge	16.474,39	15.863,01
Spesen des Geldverkehrs	2.275,10	2.370,21
Forderungsausfälle (Einzelwertberichtigung)	0,00	8.110,00
Verluste aus Anlagenabgängen	146,66	329,87
Übrige betriebliche Aufwendungen	29.201,73	98.932,83
Skontoerträge auf übrige betriebliche Aufwendungen	-1.435,60	-873,49
<b>SUMME</b>	<b>1.584.512,73</b>	<b>1.288.544,03</b>

Die auf das Geschäftsjahr entfallenden Aufwendungen für den Abschlussprüfer betragen für die Prüfung des Jahresabschlusses EUR 7.740,00 (Vorjahr EUR 7.551,00) und für sonstige Leistungen EUR 80.761,25 (Vorjahr EUR 45.084,35).

## Finanzielles Ergebnis

Das finanzielle Ergebnis schlägt sich im Geschäftsjahr mit EUR 87.743,63 (Vorjahr EUR 76.346,71) nieder. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Veränderung von EUR 11.396,92.

## 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 31.12.2015 einen negativen beizulegenden Zeitwert von EUR 7.531.250,55 (Vorjahr: EUR 8.511.991,89) ergeben.

Im Jahresabschluss 2015 wird das Finanzderivat – wie im Vorjahr – nicht als Bewertungseinheit mit dem Fremdfinanzierungsgeschäft qualifiziert, und daher ist eine bilanzielle Berücksichtigung des negativen beizulegenden Zeitwertes in Form einer Drohverlustrückstellung in Höhe von EUR 7.532.000,00 (Vorjahr: EUR 8.512.000,00) 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 Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2015 beträgt EUR 87.743,63 und veränderte sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 11.396,92 (Vorjahresergebnis EUR 76.346,71).

Unter Berücksichtigung des Verlustvortrages aus dem Geschäftsjahr 2014 errechnet sich ein Bilanzverlust von EUR -105.720,99.

# Sonstige Angaben

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer betrug 62 (Vorjahr: 60), davon 62 Angestellte (Vorjahr: 60) 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	2015	5.321,10	0,00	0,00	5.321,10
	2014	4.501,65	0,00	0,00	4.501,65
Betriebliche Mitarbeitervorsorge	2015	54.130,80	2.165,38	5.076,69	46.888,73
	2014	53.312,48	2.077,19	4.988,89	46.246,40
Aufwendungen für Pensionen (Pensionskassenbeiträge)	2015	126.761,80	12.334,16	7.936,60	106.491,04
	2014	112.625,67	11.787,50	9.429,60	91.408,57
<b>Summe</b>	<b>2015</b>	<b>186.213,70</b>	<b>14.499,54</b>	<b>13.013,29</b>	<b>158.700,87</b>
<b>Summe</b>	<b>2014</b>	<b>170.439,80</b>	<b>13.864,69</b>	<b>14.418,49</b>	<b>142.156,62</b>

Geschäftsführer der Gesellschaft ist:

**DI Dr. Ulrich Puz, MBA**

Die Vergütung des Geschäftsführers belief sich im Geschäftsjahr 2015 – ohne Berücksichtigung der unter Punkt 4.b. dargestellten Beträge – auf insgesamt EUR 141.526,64 (Vorjahr: EUR 135.762,13).

Der Aufsichtsrat setzte sich im Geschäftsjahr 2015 aus folgenden Personen zusammen:

**Ministerialrat Mag. Roland Schuster, MBA**  
(Vorsitzender)

**Sektionschefin Mag.<sup>a</sup> Ursula Zechner**  
(Stellvertreterin des Vorsitzenden)

**Mag. Walter Andrie**  
(Mitglied bis 19. August 2015)

**Ministerialrat Mag. Bernhard Bauer**

**DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill**

**Mag. Stefan Rust**  
(Mitglied seit 19. August 2015)

**Ministerialrat DI Dr. Thomas Spiegel**

**Patrycja Feichter**

**Peter Calließ**

**Mag.<sup>a</sup> Martina Lew-Schlapschy**

Den Mitgliedern des Aufsichtsrates wurden im Berichtsjahr keine Vorschüsse oder Kredite gewährt. Im Geschäftsjahr sind Bezüge von Aufsichtsratsmitgliedern in Höhe von EUR 30.500,00 (Vorjahr EUR 29.500,00) entstanden.

## Verbundene Unternehmen

### **Rail Test & Research GmbH, Wien**

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR - 2.820.201,60 (Vorjahr EUR -3.681.334,11);  
Jahresüberschuss 2015 EUR 861.132,51 (Vorjahr Jahresfehlbetrag EUR -4.660.178,67)

### **RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH, Regensburg**

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR 65.333,44 (Vorjahr EUR 53.778,43);  
Jahresüberschuss 2015 EUR 11.555,01 (Vorjahr Jahresüberschuss EUR 9.437,73)

## 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 Fahrzeug-Einstellungsregister und dem Fahrerlaubnis-Register) oder als Basisfinanzierung aufgrund der gesetzlichen Kostentragungspflicht des Bundes gemäß § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz. Die Umsatzerlöse daraus beliefen sich im Geschäftsjahr 2015 auf EUR 5.609.965,93 (Vorjahr EUR 5.111.536,76).

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 2015 auf in Summe EUR 116.495,52 (Vorjahr EUR 114.211,28). Weiters bestehen Cash-Pooling-Vereinbarungen über die gemeinsame Verwaltung liquider Mittel und die damit verbundene marktübliche Verzinsung von Forderungen bzw. Verbindlichkeiten verbundener Unternehmen.

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

Die Republik Österreich stellte der Gesellschaft aufgrund einer zur Aufnahme eines Darlehens gewährten Bundeshaftung im Geschäftsjahr 2015 ein Haftungsentgelt von EUR 5.447,34 (Vorjahr EUR 5.826,05) in Rechnung.

Wien, am 21.04.2016



DI Dr. Ulrich Puz, MBA

# Lagebericht

Lagebericht gem. §§ 243 und 267 UGB  
der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH für das Geschäftsjahr 2015

## 1 Struktur der SCHIG mbH und Angaben über Beteiligungen

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH („SCHIG mbH“) besteht als Gesellschaft seit 19 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 und urbane E-Mobilität) 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 Anlage, in der Tests an Schienenfahrzeugen unter extremen klimatischen und aerodynamischen Bedingungen durchgeführt werden können. Als Private Partner fungiert die Betreibergesellschaft Rail Tec Arsenal Fahrzeugversuchsanlage GmbH.

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 2015 bis 2017 vom Dezember 2015<sup>1</sup> hat die Oesterreichische Nationalbank (OeNB) die Wachstumsaussichten für 2015 gegenüber dem Vorjahr 2014 leicht hinaufgesetzt. Damit bleibt der Wert auf dem Stand der Prognose zur Jahresmitte 2015, in welcher von einem Wachstum der österreichischen Wirtschaft von 0,7 % ausgegangen wurde.

Für 2016 hat die OeNB ihre Wachstumsprognose merklich nach oben revidiert. War man zum Ende des Jahres 2014 noch von einem Wachstum des realen BIP im Jahr 2016 von 1,6 % ausgegangen, wurde dieser Prognosewert nun auf 1,9 % angehoben. Als ausschlaggebend dafür sieht die OeNB die Effekte von drei Sonderfaktoren – Inkrafttreten der Steuerreform 2016, Ausgaben für Asylwerber und anerkannte Flüchtlinge sowie die von der österreichischen Regierung beschlossene Wohnbauinitiative –, welche dem Wachstum einen entsprechenden Anschub geben sollen. Die zugrunde liegende konjunkturelle Dynamik des BIP-Wachstums beträgt ohne diese Faktoren lediglich 1,1 %. Für das Folgejahr 2017 erwartet die OeNB dann einen leichten Rückgang des Wirtschaftswachstums in Österreich auf 1,8 %.

Nachdem die Investitionstätigkeit der Unternehmen in den vergangenen Jahren stagnierte, hat sich diese im Jahr 2015 erholt und ist um 0,5 % gewachsen. Die Dynamik der Tiefbauinvestitionen bleibt jedoch lt. OeNB aufgrund der angespannten Budgetsituation der öffentlichen Hand weiterhin vergleichsweise verhalten.

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 Mitgliedsstaaten 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 Weegeentgelten 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 Weegeentgelten müssen durch Stellen ausgeführt werden, die selbst keine Eisenbahnverkehrsunternehmen sind.
- Für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur sollen die Mitgliedsstaaten 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 6,7 Mio. (Vj. rd. EUR 6,4 Mio.), pro beschäftigter Person bedeutet das bei einem durchschnittlichen Personalstand von 62 Personen (Vj. 60) einen Betrag von rd. TEUR 108 (Vj. rd. TEUR 106). Dies entspricht einem Anstieg der Umsatzerlöse der SCHIG mbH um rd. TEUR 334 oder rd. 5,3 % gegenüber dem GJ 2014. Der überwiegende Umsatzanteil resultiert aus der Kostentragungspflicht des Bundes laut § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz.

<sup>1</sup> Gesamtwirtschaftliche Prognose der OeNB für Österreich 2015 bis 2017 (Dezember 2015): [https://www.oenb.at/dam/jcr:29234c0d-82ca-44c6-ae4f-66b9da0ab370/prognose\\_dezember\\_2015.pdf](https://www.oenb.at/dam/jcr:29234c0d-82ca-44c6-ae4f-66b9da0ab370/prognose_dezember_2015.pdf), abgerufen am 11. März 2016



### Überblick zur Ertragslage

Die SCHIG mbH erzielte im Berichtsjahr ein positives Finanzergebnis von rd. TEUR 88 (Vj. rd. TEUR 76). Das EBIT 2015 betrug rd. TEUR 113 (Vj. rd. TEUR 110). Die Umsatzrentabilität blieb im GJ 2015 mit rd. 1,7 % (Vj. rd. 1,7 %) unverändert gegenüber dem Vorjahr.

Im Berichtsjahr konnte durch eine geringfügige Verbesserung des Finanzergebnisses ein Anstieg der Eigenkapitalrentabilität erzielt werden; diese liegt im GJ 2015 mit rd. 0,9 % leicht über dem Niveau des im Vorjahr erzielten Werts von rd. 0,8 %.

ÜBERBLICK ZUR ERTRAGSLAGE	2015	2014	VERÄNDERUNG
EBIT (in TEUR)	113	110	3
EBIT-Marge (Umsatzrentabilität) (in %)	1,7 %	1,7 %	0,0 %
EGT (in TEUR)	88	76	11
Eigenkapitalrentabilität (EGT/Eigenkapital) (in %)	0,9 %	0,8 %	0,1 %

### 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 2015 gegenüber dem Vorjahr nicht verändert, maßgeblichster Einflussfaktor ist die Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen aus bezogenen Leistungen im Zusammenhang mit den Verkehrsdienstverträgen. Das Finanzergebnis konnte von TEUR 76 auf TEUR 88 gesteigert werden.

STRUKTUR DER GUV-RECHNUNG	2015 TEUR	%	2014 TEUR	%	VERÄNDERUNG TEUR
Umsatzerlöse	6.692	0,9 %	6.357	0,9 %	334
Sonstige betriebliche Erträge	697.799	99,1 %	688.754	99,1 %	9.046
Betriebsleistung	704.491	100,0 %	695.111	100,0 %	9.380
Aufwendungen für bezogene Leistungen	697.596	99,0 %	688.682	99,1 %	8.914
Personalaufwand	5.022	0,7 %	4.911	0,7 %	111
Abschreibungen	277	0,0 %	229	0,0 %	49
Sonstige betriebliche Aufwendungen	1.596	0,2 %	1.290	0,2 %	306
Gesamtaufwand	704.491	100,0 %	695.111	100,0 %	9.380
Betriebsergebnis	0	0,0 %	0	0,0 %	0
Finanzergebnis	88	0,0 %	76	0,0 %	11
EGT	88	0,0 %	76	0,0 %	11

### Vermögens- und Finanzlage

Der starke Anstieg der Bilanzsumme im Berichtsjahr auf rd. EUR 150,8 Mio. resultiert weitgehend aus den Auswirkungen der Verkehrsdienstverträge auf die entsprechenden Positionen des Nettoumlaufvermögens.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen (Anlagenintensität) ging aufgrund des Anstiegs der Bilanzsumme auf 4,2 % (Vj. 7,2 %) zurück. Der Anlagendeckungsgrad I lag bei 153,6 % (Vj. 147,0 %), der Anlagendeckungsgrad II bei 193,4 % (Vj. 188,2 %).

ÜBERBLICK ZUR VERMÖGENS- UND FINANZLAGE	31.12.2015	31.12.2014	VERÄNDERUNG
Bilanzsumme (in TEUR)	150.754	90.204	60.549
Anlagenintensität (in %)	4,2 %	7,2 %	-3,0 %
Anlagendeckungsgrad I (in %)	153,6 %	147,0 %	6,6 %
Anlagendeckungsgrad II (in %)	193,4 %	188,2 %	5,2 %
Eigenmittelquote nach URG (in %)	6,4 %	10,6 %	-4,2 %

### Die Entwicklung der Bilanzstruktur zeigt folgendes Bild:

BILANZSTRUKTUR	31.12.2015 TEUR	STRUKTUR 2015	31.12.2014 TEUR	STRUKTUR 2014	VERÄNDE- RUNG TEUR
Langfristiges Vermögen	9.900	6,6 %	6.513	7,2 %	3.388
Kurzfristiges Vermögen	140.853	93,4 %	83.692	92,8 %	57.162
Bilanzsumme	150.754	100,0 %	90.204	100,0 %	60.549
Eigenkapital	9.662	6,4 %	9.574	10,6 %	88
Langfristiges Fremdkapital	2.499	1,7 %	2.681	3,0 %	-183
Kurzfristiges Fremdkapital	138.593	91,9 %	77.949	86,4 %	60.644

Das Nettoumlaufvermögen ist zum 31. Dezember 2015 gegenüber dem Vorjahr auf rd. EUR 2,3 Mio. (Vj. rd. EUR 5,7 Mio.) zurückgegangen.

Die Eigenmittelquote nach URG beträgt zum 31. Dezember 2015 rd. 6,4 % (Vj. rd. 10,6 %), was bedeutet, dass die von § 23 URG vorgegebene Eigenmittelquote iHv 8,0 % unterschritten wurde. Die fiktive Schuldentilgungsdauer gemäß § 24 URG ist nicht ermittelbar, im Vorjahr war diese größer als 15 Jahre. Im Ergebnis liegen jedoch die Voraussetzungen für die Vermutung eines Reorganisationsbedarfes im Sinne des § 22 Abs. 1 Z 1 URG nicht vor, da zum Bilanzstichtag die liquiden Mittel der SCHIG mbH die Verbindlichkeiten überstiegen haben.

### Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Free Cashflow belief sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 86,5 Mio. (Vj. rd. EUR -11,3 Mio.). Die zahlungswirksame Veränderung des Fonds der liquiden Mittel stieg von rd. EUR -11,5 Mio. auf rd. EUR 86,3 Mio. Dies resultiert im Wesentlichen aus der Veränderung der Forderungen, der Verbindlichkeiten sowie der passiven Rechnungsabgrenzung, welche im Zusammenhang mit den Verkehrsdienstverträgen stehen.

AUSZUG AUS DER KAPITALFLUSSRECHNUNG	31.12.2015 TEUR	31.12.2014 TEUR	VERÄNDERUNG TEUR
Kapitalfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	86.543	-11.215	97.758
Kapitalfluss aus der Investitionstätigkeit	-53	-91	38
Free Cashflow	86.490	-11.306	97.796
Kapitalfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-188	-188	0
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	86.302	-11.494	97.796
Liquide Mittel zu Jahresbeginn	38.292	49.785	-11.494
Liquide Mittel am Jahresende	124.594	38.292	86.302

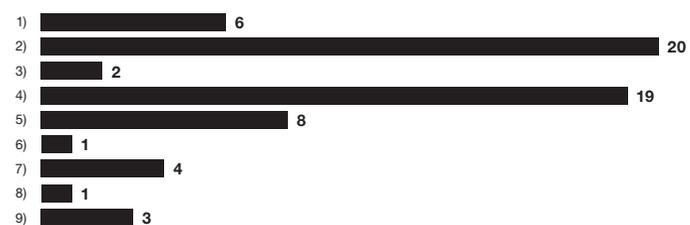
### Personalbericht

Der Personalstand zum 31. Dezember 2015 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                  |                              |

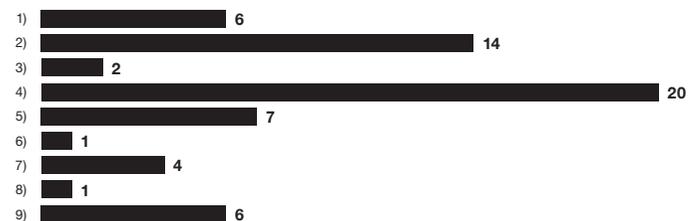
#### BILANZSTICHTAG 31.12.2015

Anzahl ..... 64



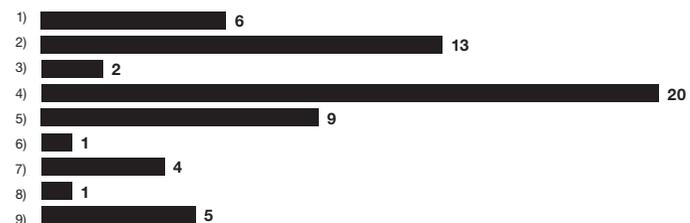
#### BILANZSTICHTAG 31.12.2014

Anzahl ..... 61



#### BILANZSTICHTAG 31.12.2013

Anzahl ..... 61



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)	2015	2014
Neuaufnahmen	6	5
Abgänge	-3	-4

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

	UNTER 30 JAHRE	30-49 JAHRE	AB 50 JAHRE	FRAUEN- ANTEIL	DURCHSCHNITT- ALTER
31.12.2015	17,2 %	64,1 %	18,8 %	46,9 %	40,7 Jahre
31.12.2014	21,3 %	59,0 %	19,7 %	47,5 %	40,1 Jahre

### MA nach absolvierten Ausbildungen per 31. Dezember 2015

	GESAMT		DAVON FRAUEN		DAVON MÄNNER	
	ABSOLUT	IN %	ABSOLUT	IN %	ABSOLUT	IN %
MA gesamt	64	100 %	30	47 %	34	53 %
MA mit Universitätsabschluss	36	56 %	14	39 %	22	61 %
MA mit Fachhochschulabschluss	7	11 %	3	43 %	4	57 %
MA mit Matura (HAK, HTL, AHS)	15	23 %	10	67 %	5	33 %
übrige MA	6	9 %	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);
- Verpflegungsgutscheine jeweils im Rahmen der steuerlichen Grenzen (EUR 4,40 bzw. EUR 1,10 pro Arbeitstag gemäß § 3 Abs. 1 Z 17 EStG pro Person);
- Jobticket (VOR-Jahreskarte Kernzone Wien, EUR 365,- pro Person);
- Unterstützung von Sport- und Kulturaktivitäten.

### 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 eine kräftige Expansion des realen BIP, für 2016 in der Höhe von 1,7 %. Hier zeigen sich nach Einschätzung des WIFO ebenfalls die Auswirkungen des Konsumanstiegs durch Asylgewährung sowie der Steuerreform, weiters kommt es im Euro-Raum zu einer allmählichen Erholung der Wirtschaft. Das Wachstum im Jahr 2017 wird auf gleichem Niveau von 1,7 % prognostiziert. Im Tiefbausektor stellt das WIFO für 2015 eine Stagnation des Produktionswerts fest, wobei das Wachstum im Segment der Verkehrsinfrastruktur unvermindert anhält; der Bau von Bahnanlagen expandierte im Jahr 2015 um 1,8 %. Für das Jahr 2016 prognostiziert das WIFO für den Tiefbausektor in Österreich nach der Stagnation des Jahres 2015 ein Wachstum von 0,6 %.<sup>2</sup>

Das IHS prognostiziert mit 1,6 % Wachstum einen leicht schwächeren Verlauf der österreichischen Wirtschaftsleistung im Jahr 2016, für 2017 wird Wachstum auf gleichem Niveau erwartet.<sup>3</sup>

Die SCHIG mbH hat sich im Geschäftsjahr 2016 erneut großen Herausforderungen zu stellen. Die bereits geschlossenen Verkehrs-dienstverträge mit der ÖBB-Personenverkehr AG und elf Privatbahnen sind auch weiterhin reibungslos abzuwickeln. Mit Gültigkeit ab 16. Februar 2014 wurde ein weiterer Verkehrsdienstvertrag 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 Verkehrsdienstverträgen 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 Verkehrsdienstvertrags 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 für das Fahrplanjahr 2016 um rund EUR 4,5 Mio.

Der Benannten Stelle ist es im GJ 2015 gelungen, das geplante Umsatzziel von TEUR 340 deutlich zu überschreiten.

Schließlich wird die SCHIG mbH auch weiterhin ihre bisher durchgeführten Tätigkeiten sorgfältig und auf hohem Niveau erledigen, Expertise ausweiten 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.

<sup>2</sup> WIFO Monatsberichte 2016, 89 (1), S. 3ff.; 89 (2), S. 121 sowie S. 126f.

<sup>3</sup> Prognose der Österreichischen Wirtschaft 2015–2017 (17. Dezember 2015); <http://www.ihs.ac.at/publications/lib/prognose171215.pdf>, abgerufen am 11. März 2016

### 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 und Chancen 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 2015 erfolgte im Rahmen einer finanzmathematischen „Mark to Market“-Bewertung unter Zugrundelegung der Marktverhältnisse zum Bilanzstichtag und ergab einen negativen beizulegenden Zeitwert iHv rd. EUR 7,5 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 es ergibt sich für die SCHIG mbH keine ergebnismäßige Belastung.

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

Die SCHIG mbH hat im Geschäftsjahr 2015 weiter am Ausbau eines risikoorientierten Kontrollumfelds gearbeitet und wird dies auch im Geschäftsjahr 2016 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 Marktinsänderungen können das Finanzergebnis der SCHIG mbH aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, mögliche Marktzinsschwankungen über ein abzustimmendes Niveau hinaus, z. B. durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente, einzuschränken, um deren Einfluss auf die Ergebnisentwicklung möglichst gering zu halten.

### *Währungsrisiko*

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

### *Kontrahentenrisiko*

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

### Internes Kontrollsystem

#### Allgemeine Informationen

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

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

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

Dieses System basiert somit auf den Maßstäben des international bewährten Rahmenkonzepts für interne Kontrollsysteme (COSO – Internal Control and Enterprise Risk 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 2015 grundsätzlich auf EDV-Anlagen mittels der Software RZL. Die Bilanzierung wurde im Geschäftsjahr 2015 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 Geschäftsbereichsleiterinnen und -leiter für die Überwachung der entsprechenden Bereiche zuständig. Es werden in regelmäßigen Abständen Kontrollen und Plausibilisierungen vorgenommen. Das Ergebnis der Überwachungstätigkeiten wird der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat berichtet. Die Geschäftsführung erhält regelmäßig zusammengefasste Finanzreportings (z. B. Monats- und Quartalsberichte sowie Liquiditätsprognosen). Zu veröffentlichende Abschlüsse werden vom Leiter 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.

Von April 2011 bis zum Projektende im Dezember 2014 war die SCHIG mbH – als einer von 26 Projektpartnern aus insgesamt neun Staaten – im Projekt „RAIL4SEE“ vertreten. Dieses wurde im Rahmen des INTERREG-IV-/ETZ-Programms „South East Europe (SEE)“ – einem von der EU unterstützten Kooperationsprogramm der SEE-Staaten mit einer Förderquote iHv 85 % – abgewickelt. Im Frühjahr 2015 wurden die Endabrechnung des Projekts sowie die Zertifizierung der eingereichten Kosten durchgeführt. Damit wurde das Projekt formell abgeschlossen.

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.

Mit der Unterzeichnung eines Grant Agreements am 28. Dezember 2015 ist die SCHIG mbH – in Vertretung des bmvit – Fördernehmer einer „Programme Support Action“ der Europäischen Kommission zur Etablierung und Pflege transeuropäischer Transportkorridore („CEF PSA CNC“ – Connecting Europe Facility – Programme Support Action – Core Network Corridors). SCHIG mbH unterstützt dabei das bmvit sowohl inhaltlich als auch organisatorisch bei der Analyse bestehender Korridore, der Maßnahmendefinition zu deren Verbesserung, einem Projektmonitoringsystem sowie der Bewerbung im Rahmen von CEF-Fördercalls für österreichische Infrastrukturprojekte.

Das Projekt hat eine Laufzeit von Jänner 2015 bis Dezember 2016 und ist mit Gesamtkosten von rund TEUR 600 budgetiert, die zu 100 % von der Europäischen Kommission gedeckt werden.

### Anmerkungen zum Lagebericht

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

Wien, am 21.04.2016

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 2015 bis zum 31. Dezember 2015 unter Einbeziehung der Buchführung geprüft. Dieser Jahresabschluss umfasst die Bilanz zum 31. Dezember 2015, die Gewinn- und Verlustrechnung für das am 31. Dezember 2015 endende Geschäftsjahr sowie den Anhang.

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

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

## Verantwortung des Abschlussprüfers und Beschreibung von Art und Um- fang der gesetzlichen Abschlussprü- fung

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 2015 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2015 bis zum 31. Dezember 2015 in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

### Aussagen zum Lagebericht

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

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

Wien, am 21. April 2016

BDO Austria GmbH  
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft



Mag. Christoph Achzet  
Wirtschaftsprüfer



Mag. Gerhard Posautz  
Wirtschaftsprüfer

# Berechnung der Kennzahlen

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

# Kapital- flussrechnung 2015

Kapitalflussrechnung	2015 EUR	2014 EUR
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	87.744	76.347
-/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang vom Anlagevermögen	113	-1.261
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	277.250	228.561
Zunahme/Abnahme von langfristigen Rückstellungen	5.321	4.502
- Auflösung Investitionszuschüsse	0	0
<b>Cashflow aus dem ordentlichen Ergebnis</b>	<b>370.428</b>	<b>308.148</b>
Zunahme/Abnahme von kurzfristigen Rückstellungen	-1.056.702	4.566.643
Zunahme/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	25.528.660	-5.723.185
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	61.700.400	-10.366.886
<b>Nettogeldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>86.542.786</b>	<b>-11.215.280</b>
Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	33	1.591
Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang und sonstigen Finanzinvestitionen	187.500	187.500
Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	-240.636	-279.952
Auszahlungen für Finanzanlagenzugang und sonstige Finanzinvestitionen	0	0
<b>Nettogeldfluss aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-53.103</b>	<b>-90.861</b>
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-)Krediten	0	0
Auszahlungen für Tilgung von (Finanz-)Krediten	-187.500	-187.500
<b>Nettogeldfluss aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-187.500</b>	<b>-187.500</b>
<b>Nettogeldfluss gesamt</b>	<b>86.302.183</b>	<b>-11.493.641</b>
<b>Liquide Mittel zu Jahresbeginn</b>	<b>38.291.737</b>	<b>49.785.378</b>
<b>Liquide Mittel am Jahresende</b>	<b>124.593.919</b>	<b>38.291.737</b>

# Glossar

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

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

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

<b>to</b>	Tonnen
<b>TEN</b>	Transeuropäisches Netzwerk
<b>TEN-V</b>	Transeuropäisches Verkehrsnetz
<b>TEUR</b>	Tausend Euro
<b>TSI</b>	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
<b>TU</b>	Technische Universität
<b>UGB</b>	Unternehmensgesetzbuch in der geltenden Fassung
<b>ULF</b>	Ultra Low Floor – Niederflurstraßenbahn
<b>UnkOp</b>	Unkonventionelle Optimierungsansätze
<b>URG</b>	Unternehmensreorganisationsgesetz in der geltenden Fassung
<b>VAO</b>	Verkehrsauskunft Österreich
<b>VDV</b>	Verkehrsdienstevertrag
<b>VIBER</b>	Verursachungsgerechte Infrastrukturbenützungsentgeltrechnung
<b>Vj.</b>	Vorjahr
<b>Vmax</b>	Höchstgeschwindigkeit
<b>VO EG</b>	Verordnung (EG)
<b>VOR</b>	Verkehrsverbund Ost-Region
<b>VzG</b>	Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten
<b>WIFO</b>	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
<b>WLB</b>	Wiener Lokalbahnen
<b>Z</b>	Ziffer
<b>z. B.</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](http://www.halle34.com)

**Papier:**

Claro Bulk, Antalis

**Fotos:**

SCHIG mbH, Franz Pfluegl,  
bmvit / Zinner

---

SCHIG mbH  
2015:

Wir  
setzen  
Standards

---

Geschäftsbericht  
2015

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

Schienen-  
infrastruktur -  
Dienstleistungs-  
gesellschaft  
mbH