

Herausragendes Know-how zum Thema Mobilität

K1 – K7

K1 – K7

K1

Kapitel 1:
Allgemeines

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	016
1.7	Highlights	018
1.8	Corporate Governance Bericht	026
1.9	Risiko- und Chancenmanagement	034
1.10	Beteiligungsmanagement: PPP-Projekte	036

K2

Kapitel 2:
Eisenbahninfrastruktur:
Beratung, Begleitung und Prüfung

2.1	Infrastrukturkontrolle	040
2.2	Die Benannte Stelle der SCHIG mbH	046
2.3	Die SCHIG mbH als Ingenieurbüro (Beratende Ingenieure) für Eisenbahn- Infrastrukturtechnik	050
2.4	Nichtamtliche Sachverständige im Seilbahnwesen	052

K3

Kapitel 3:
Fördermanagement

3.1	Abwicklung des Beihilfen- programms für Schienengüter- verkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen	056
3.2	Förderprogramm ETCS – Level 2	060
3.3	Anschlussbahn- und Terminalförderung	062
3.4	Urbane E-Mobilität	064
3.5	Intelligente Verkehrssysteme	066
3.6	Intermodale Schnittstellen im Radverkehr (ISR)	068
3.7	Mikro-ÖV-Systeme im ländlichen Raum	070

K4

Kapitel 4:
Verkehrsfinanzierungskontrolle

4.1	Abwicklung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonen- verkehr im Auftrag des bmvit	074
-----	--	-----

K5

Kapitel 5:
Register

5.1	Infrastrukturregister im EU-Kontext	082
5.2	SOLAS	086
5.3	Führung des Einstellungsregisters (National Vehicle Register – NVR)	088
5.4	Ausstellung der Fahrerlaubnis und Führung des Fahrerlaubnis-Registers	090

K6

Kapitel 6:
Open Rail Lab

094

K7

Kapitel 7:
SCHIG mbH Jahresabschluss 2017

7.1	Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung 2017	100
7.2	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	104
7.3	Erläuterungen zur Bilanz	108
7.4	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	116
7.5	Sonstige Angaben	124
7.6	Lagebericht	128
7.7	Kapitalflussrechnung 2017	148
7.8	Bestätigungsvermerk	150
7.9	Berechnung der Kennzahlen	154

Glossar 156

Impressum 158

Mit Know-how und Engagement bieten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH effiziente und innovative Lösungen zu allen Fragen im Bereich Infrastruktur und Mobilität.

004

Ulrich Puz

Geschäftsführer der
SCHIG mbH

K 1



Vorwort des Bundesministers

006



Ing. Norbert Hofer

Bundesminister
für Verkehr,
Innovation und Technologie

1.1

Vorwort des
Bundesministers

Sehr geehrte Damen
und Herren!

Für die Gewährleistung der Mobilität der Bevölkerung und die wirtschaftliche Entwicklung des Landes sind eine leistungsfähige und moderne Infrastruktur sowie ein effizientes und attraktives Verkehrsangebot wesentliche Grundlagen.

Dem nachhaltigen und umweltschonenden Verkehrsbetrieb kommt bei der Erreichung der vielfältigen verkehrspolitischen Ziele eine entscheidende Bedeutung zu. Deshalb unterstützen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie dabei, den Ausbau und die Erneuerung des österreichischen Schienennetzes bedarfsgerecht zu gestalten. Ein klares Ziel hierbei ist der sparsame und effiziente Umgang mit den eingesetzten Finanzmitteln, zu dessen Erreichung die SCHIG mbH einen wesentlichen Beitrag leistet.

Die Verkehrsangebote im öffentlichen Schienenverkehr werden zu einem großen Teil über die SCHIG mbH im Rahmen der Verkehrsdienstverträge bestellt. Die SCHIG mbH stellt durch regelmäßige Kontrollen sicher, dass die Qualitätskriterien wie z. B. Pünktlichkeit, Sauberkeit und Fahrgastinformation in den Zügen überwiegend erfüllt werden. Auch sollen diese Kriterien einem ständigen Entwicklungsprozess unterworfen werden, um mit den eingesetzten Steuermitteln den größtmöglichen Fahrgastnutzen zu entfalten.

In diesem Sinne arbeiten wir gemeinsam laufend daran, das gute Angebot im öffentlichen Bahnverkehr entsprechend den Bedürfnissen der österreichischen Bevölkerung weiter zu verbessern. Das bmvit als Eigentümervertreter wird auch in Zukunft die Weiterentwicklung des Unternehmens unterstützen und auf die bestehende Fachexpertise der SCHIG mbH vertrauen.

Ich danke allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SCHIG mbH für ihren Einsatz und ihr Engagement, wünsche ihnen alles Gute für die bevorstehenden Herausforderungen und freue mich auf gute Zusammenarbeit in den kommenden Jahren.

A handwritten signature in red ink, reading "Norbert Hofer".

Ing. Norbert Hofer
Bundesminister für Verkehr, Innovation
und Technologie

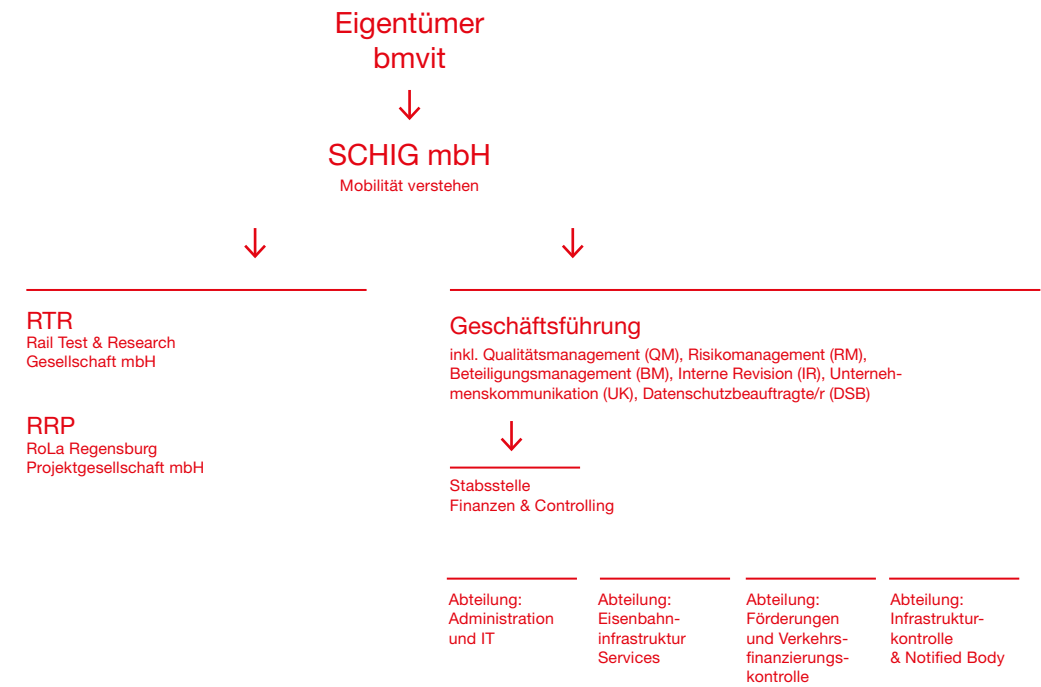
007

in Euro:

Bilanzsumme:	Anlagevermögen:	Verbindlichkeiten:	Ergebnis vor Steuern:
340,0 Mio.	6,0 Mio.	78,3 Mio.	0,1 Mio.
	Eigenkapital:	<i>davon kurzfristige:</i>	EBIT:
	9,8 Mio.	76,2 Mio.	0,1 Mio.
		<i>davon langfristige:</i>	
		2,1 Mio.	
		Umsatzerlöse:	
		7,5 Mio.	

MitarbeiterInnen
im Durchschnitt
2017:

73



Bericht des Aufsichtsrates

010



MR Mag. Roland Schuster, MBA

Vorsitzender
des Aufsichtsrates
der SCHIG mbH

1.3

Bericht
des Aufsichtsrates

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 2017 die Tätigkeit der Gesellschaft überwacht und an der Weiterentwicklung der Gesellschaft mitgewirkt.

Im Jahr 2017 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 berichtet und behandelt werden, wie beispielsweise der Geschäftsverlauf und Auftragsvergaben, sind unter anderem die Umsetzung des neuen Einstufungs- und Karriereprogramms, die Datensicherheit in der SCHIG mbH, das Compliance Management in der SCHIG mbH, die in der SCHIG mbH gebildete Gender- und Diversity-Arbeitsgruppe, die Tätigkeiten der Internen Revision sowie die Ergebnisse der Umfrage zur Zufriedenheit der Kunden mit der Leistungsqualität der SCHIG mbH 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 2016 als auch der Lagebericht wurden dem Aufsichtsrat im Jahr 2017 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 2017 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 2017 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 wahren lassen.

Wien, im April 2018



MR Mag. Roland Schuster, MBA

011

Mitglieder des Aufsichtsrates

MR Mag. Roland Schuster, MBA

Vorsitzender
(Leiter der Abteilung Infra 1 –
Infrastrukturfinanzierung – ökonomische
Angelegenheiten der Eisenbahn im bmvit)

Mag. Stefan Rust

(Jarolim Flitsch Rechtsanwälte GmbH)

Patrycja Feichter

(Arbeitnehmervertreterin
und Betriebsratsvorsitzende)

Sektionschefin Mag.^a Ursula Zechner

Stv. Vorsitzende
(Geschäftsführerin ASFINAG Maut Service GmbH)

Peter Calließ

(Arbeitnehmervertreter und
Betriebsrat)

MR Mag. Bernhard Bauer

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

Mag.^a Martina Lew-Schlapschy

(Arbeitnehmervertreterin und Betriebsrätin)

DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill

(Leiterin Abteilung IVVS 2 – Verkehrssicherheit und
Sicherheitsmanagement Infrastruktur im bmvit)

MR DI Dr. Thomas Spiegel

(Leiter der Abteilung Infra 2 –
Infrastrukturplanung im bmvit)

Vorwort des Geschäftsführers

014



DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Geschäftsführer der
SCHIG mbH

1.5

Vorwort des
Geschäftsführers

Trotz mehrfacher Änderungen in der Eigentümervertretung der SCHIG mbH im Laufe der letzten beiden Jahren, die immer wieder eine entsprechende Adaptierung verschiedenster interner Arbeitsprozesse erforderten, ist es der SCHIG mbH gelungen, sich zu einem unverzichtbaren Player in der Eisenbahnbranche zu entwickeln.

Auch intern waren eine Reihe von Herausforderungen zu meistern – Stichwort Office-IT. Dessen ungeachtet wächst die SCHIG mbH unaufhaltsam, wird laufend mit neuen Aufgaben betraut und muss aufgrund dessen demnächst sogar eine neue Bleibe suchen.

Das alles verdanken wir u. a. einem unserer Werte: dem herausragenden Know-how zum Thema Mobilität.

Dieses Know-how ist keine Selbstverständlichkeit. Es handelt sich um kein abstraktes Know-how, das wie Dateien auf einem Server abrufbereit gespeichert ist. Es sind die Kenntnisse und Stärken der einzelnen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Fähigkeit der Führungskräfte, aus einer Gruppe von Individuen ein gemeinsames Ganzes zu formen. Dazu haben wir in den vergangenen Jahren viel getan: g'SCHIGter Job, g'SCHIGte Führung und nun g'SCHIGtes Arbeiten – viele kleine Maßnahmen mit dem Ziel, den Zusammenhalt und die Zusammenarbeit zu verbessern, was auch gelungen ist.

Und so blicke ich ausgesprochen zuversichtlich in die Zukunft dieses einzigartigen Unternehmens, in dem Wissen, dass vieles erreicht wurde, aber weiterhin stetig an dem großen Ganzen gearbeitet wird.

Abschließend danke ich den Mitgliedern des Aufsichtsrates, dem Betriebsrat und der Eigentümervertretung für ihre Unterstützung und wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen des Berichts!

015

Der Geschäftsführer

016



DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Geschäftsführer der
SCHIG mbH

DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Nach Beendigung der Höheren Technischen Lehranstalt für Elektrotechnik und nach erfolgreichem Abschluss des Studiums der Kulturtechnik und Wasserwirtschaft an der Universität für Bodenkultur (BOKU) startete Ulrich Puz 2004 seine berufliche Laufbahn als Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Department für Bautechnik und Naturgefahren (ebenfalls BOKU). Anschließend wechselte er in das Ingenieurbüro iC consulenten ZT GmbH. Ab 2008 war er bei der ASFINAG als Revisor u. a. für die Beratung bei Planungs- und Bauprojekten tätig. Im Mai 2010 wurde Puz zum Geschäftsführer der SCHIG mbH bestellt, die er seit 2011 als Alleingeschäftsführer leitet. Im Mai 2015 erfolgte seine Wiederbestellung.

Puz verfasste seine Doktorarbeit zum Thema „Sicherheitssysteme für Tunnel unter Brand – Sicherheitssysteme und Betonverhalten unter Temperaturbeanspruchung bei Tunnelanlagen“, ist Ingenieurkonsulent für KTW (rB) und erwarb 2013 den Executive MBA mit der Masterthesis „Die Liberalisierung des europäischen Eisenbahnsektors und die Auswirkungen auf die Finanzierung des Kernnetzbetreibers in Österreich“ an der Wirtschaftsuniversität Wien.

017

Highlights

Bedarfsgerechte und leistbare Mobilität im Kleinen und im Großen für jedermann

Die Rolle der SCHIG mbH bei Mobilitätsplanung und Mobilitätsbereitstellung im öffentlichen Verkehr

Die Ergebnisse der Mobilitätserhebung „Österreich Unterwegs“ (bmvit, 2016) bilden einen empirischen Ausgangspunkt zur Analyse des Erfolgs der Verkehrspolitik der vergangenen 20 Jahre und beschreiben die Entwicklungen in der Personenmobilität. Sie beinhalten in den zu ziehenden Schlussfolgerungen eine Vielzahl von Arbeitsaufträgen, bei deren Umsetzung die SCHIG mbH eine wesentliche Rolle einnehmen darf.

- Zwischen 1995 und 2014 stieg die Personenverkehrsleistung in Österreich um 32 % auf rund 273 Millionen Personenkilometer.
- Die „durchschnittliche Österreicherin bzw. der durchschnittliche Österreicher“ legte etwa 36 km pro Tag zurück; zu weit, um zu Fuß zu gehen, und ein Mitgrund für den Rückgang des Anteils der Fußwege (-2 %) an der Gesamtverkehrsleistung.
- Der Anteil des Schienenpersonenverkehrs (SPV) hat sich gegenüber 1995 um fast 50 % erhöht.
- Der Marktanteil des Fahrrades konnte im werktäglichen Verkehr massiv zulegen (+126 %).

→ Die Wachstumsraten der Verkehrsleistung im „sonstigen öffentlichen Verkehr“ (Regionalbusse, innerstädtischer öffentlicher Verkehr) waren geringer und lagen lediglich bei der Hälfte des Gesamtwachstums (was u. a. auf die vergleichsweise geringen Distanzen zurückzuführen ist, die mit diesen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden).

→ Mehr als 70 % der Personenverkehrsleistung wird mit dem PKW erbracht. Vor dem Hintergrund der Klimaziele (und dem maßgeblichen Anteil der Schadstoffemissionen des Verkehrsbereiches) ein ernüchternder Wert.

→ Überproportionale Steigerungen erfuhren intermodale Wege (+35 %) und hier insbesondere intermodale Wege in der Kombination Fahrrad und Bahn (+40 %). Die Ursachen dafür liegen in

- der stetigen Attraktivierung des Leistungsangebotes im SPV, vor allem in den nachfragestarken Achsen von/zu den Ballungsräumen,
- dem Ausbau von Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen im Kontext der Bahnhofsmo-
dernisierungen und durch gezielte Förderprogramme des bmvit bzw. der SCHIG mbH (z. B. Intermodale Schnittstelle Radverkehr, ISR),
- einer Verbesserung der Erreichbarkeit von Haltestellen durch Maßnahmen der Bundesländer (bzw. Verkehrsverbundorganisationen) im regionalen Buszubringerverkehr sowie durch kleinräumige öffentliche Verkehrsangebote, die insbesondere in nachfrageschwachen Räumen oder zu nachfrageschwachen Zeiten der Bevölkerung die Nutzung des öffentlichen Verkehrs ermöglichen soll (Mikro-ÖV).

Die Verkehrspolitik, sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene und in den Städten, bekennt sich seit Jahrzehnten zu einer nachhaltigen Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung, damit auch zur „Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs“ und zur Forcierung des Radverkehrs.

Den Mobilitätsbedürfnissen der österreichischen Bevölkerung stehen Verkehrsangebote gegenüber, die – soweit der öffentliche Schienenverkehr betroffen ist – zu einem Großteil durch die SCHIG mbH im Rahmen der Verkehrsdienstverträge (VDV) bestellt werden. Eine wachsende Zahl privater Mobilitätsdienstleister hat sich (auf eigenwirtschaftlich betriebenen Fernverkehrsrelationen) etabliert und nimmt eine zunehmende Rolle in der Gesamtversorgung der Bevölkerung mit Mobilitätsdienstleistungen ein.

Im (eigenwirtschaftlichen) Schienenpersonenfernverkehr sind mit Westbahn und (seit Dezember 2017) RegioJet zwei private Eisenbahnverkehrsunternehmen im österreichischen Markt tätig, die (insbesondere im Falle der Westbahn) Relationen bedienen, die im „klassischen“ werktäglichen Verkehr (Pendlerinnen und Pendler) von Interesse sind, jedoch nur teilweise die im Pendelverkehr üblichen Verbund-Zeitkarten akzeptieren. Die Frage der Tarifintegration und der daraus resultierenden Notwendigkeit von transparent gestalteten Abgeltungszahlungen war eine im Jahr 2017 intensiv diskutierte Problemstellung im Rahmen einer gemeinsamen Arbeitsgruppe zwischen Bund und Ländern.

Komplexere Wegeketten und vielfältige Verkehrsangebote erhöhen in einem noch niemals da gewesenen Ausmaß die Ansprüche, die an die Bestellerinnen bzw. Besteller von Verkehrsdiensten im Kontext der strategischen und insbesondere der operativen Angebotsplanung gestellt werden. Mit Inkrafttreten der PSO (VO 1370/2007) begann auch in Österreich ein Prozess, in dem in verstärktem Ausmaß die Angebotsplanung durch die Bestellerin bzw. den Besteller von Verkehrsleistungen zu erbringen ist. Nicht wie früher werden „einfach“ die von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) vorgeschlagenen Angebote bestellt. Vielmehr liegt es in der Verantwortung der Aufgabenträger, die Leistungsangebote operational zu definieren, mit den betroffenen Ländern abzustimmen, Vergabeverfahren vorzubereiten und durchzuführen.

Dementsprechend wurde in der SCHIG mbH in das für diese Aufgaben benötigte Know-how und in Werkzeuge zur Bewältigung der Aufgaben investiert. Eine effiziente, an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger ausgerichtete Planung ist eine gesamtheitliche Aufgabe. Die Infrastrukturplanung der letzten Jahrzehnte und die daraus resultierenden großen Bauvorhaben im Schienenbereich orientierten sich in ihrer Dimensionierung an den Notwendigkeiten eines zukünftigen integralen Taktfahrplanes. Wie die Abbildung 3 auch verdeutlichen soll, sind der Schienenpersonenfernverkehr und der Nahverkehr Schiene das „Rückgrat“ der Versorgung mit öffentlichen Verkehrsleistungen. Um eine möglichst optimale Alimentierung des Systems Bahn sicherzustellen, sind abgestimmte Konzepte für Zubringerlinien (z. B. Regionalbusse) zu integrieren (dies ist Aufgabe der Länder bzw. Verkehrsverbünde) oder in Schwachlastzeiten/Räumen mit geringer Nachfrage alternative Zubringerlösungen (z. B. Anrufsammeltaxis – AST, Mikro-ÖV-Lösungen) möglich.

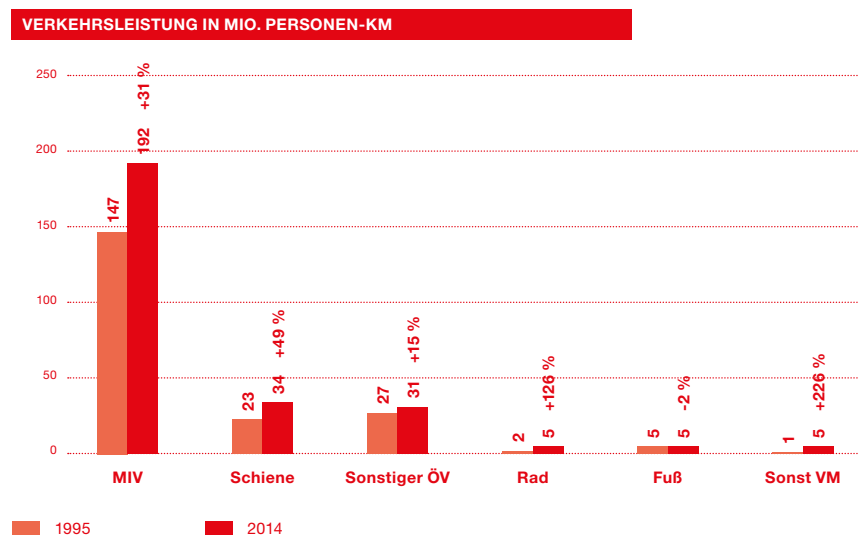


Abbildung 1: Entwicklung der Personenverkehrsleistung in Österreich 1995–2014 nach Verkehrsmitteln
Quelle: Österreich Unterwegs, bmvit 2016

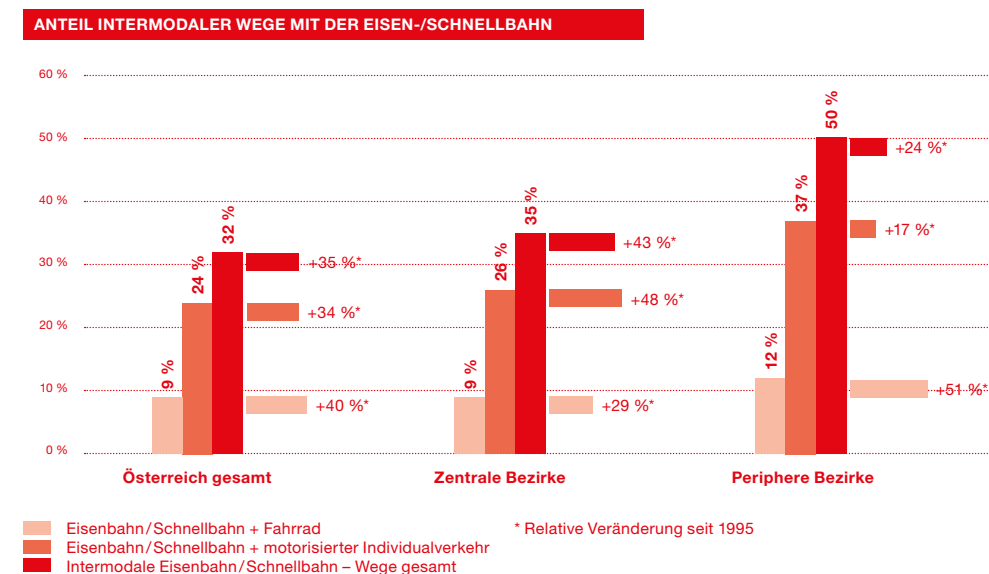


Abbildung 2: Intermodale Wege mit der Eisenbahn
Quelle: Österreich Unterwegs, bmvit 2016

Die gemeinsam mit dem bmvt in der SCHIG mbH im Jahr 2017 aufgebauten Planungsinstrumente unterstützen nicht nur bei der Konzeption und Bewertung von Fahrplanvarianten im SPV, sondern werden – unter Nutzung von *Daten zur Grundversorgung* – in zunehmendem Ausmaß auch bei der Evaluierung von Förderanträgen (insbesondere im Bereich Mikro-ÖV-Förderung) verwendet. Die Planungsaktivitäten helfen also auch hier, einen effizienten Mitteleinsatz der knappen öffentlichen Fördermittel sicherzustellen.

Um die verkehrspolitisch angestrebten Ziele der Schaffung eines integrierten Taktfahrplans, der Berücksichtigung regionaler Verkehrsbedürfnisse, der effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur, der Schaffung und Weiterentwicklung einheitlicher Tarifsysteme und einheitlicher Qualitätsstandards im öffentlichen SPV, der Vermeidung von Doppelgleisigkeiten bei den zuständigen Behörden und der Vermeidung damit verbundener Kosten sowie der Schaffung von Voraussetzungen für eine optimale wirtschaftliche Beauftragung und Abwicklung von gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen für den SPV umsetzen zu können, haben sich Bund und Länder auf eine eng abgestimmte Vorgangsweise bei der zukünftigen Beauftragung von gemeinwirtschaftlichen SPV-Leitungen verständigt.

Als Grundlage hierfür wird die SCHIG mbH die Aufgabe einer zentralen Vergabe- und Abwicklungsstelle für gemeinwirtschaftliche SPV-Leistungen übernehmen. Damit werden das für die Konzeption, die Vergabe und die Kontrolle von gemeinwirtschaftlichen Leistungsaufträgen erforderliche Know-how und die dazu erforderlichen qualitativen und quantitativen Ressourcen zentral für alle zuständigen Behörden (Bund und Länder) bei der SCHIG mbH aufgebaut bzw. vorgehalten. Dadurch besteht sowohl für den Bund als auch für die Länder die Möglichkeit, diese Ressourcen gemeinsam zu nutzen, wodurch Kosten vermieden und Synergien optimal genutzt werden können.

Mit der Implementierung einer zentralen Beauftragungs- und Abwicklungsstelle für gemeinwirtschaftliche SPV-Leistungen wird eine wesentliche Voraussetzung geschaffen, dass im Ordnungsrahmen des ÖPNRV-G 1999, nach dem sowohl Bund als auch Bundesländer als zuständige Behörden i. S. der VO 1370/2007 ausgestaltet sind, hinkünftige gemeinwirtschaftliche SPV-Leistungsverträge effizient und wirtschaftlich beauftragt und abgewickelt werden können.

ÖFFENTLICH BESTELLTE UND PRIVATE ÖV-ANGEBOTE

	ÖFFENTLICHE LEISTUNGS-BESTELLUNG (VDVS) DURCH	PRIVATE ANGEBOTE (EXEMPLARISCH)
Ergänzungsangebote		→ car2go, Ofo, oBike, Uber, carsharing24/7, DriveNow, greenmove
Bedarfsgesteuert (AST, Mikro-ÖV ...)	→ Gemeinden, VOGs	
Stadt- und Ortsverkehre	→ Gemeinden, VOGs	
Regionalbus	→ Länder, VOGs	
Schienenpersonennahverkehr	→ SCHIG, Länder, VOGs	
Schienenpersonenfernverkehr	→ SCHIG	→ WESTbahn, RegioJet

Abbildung 3: Öffentlich bestellte und private ÖV-Angebote (Fernbusse nicht berücksichtigt)

Integrierter Taktfahrplan

In den Jahren 2018 bis 2020 laufen die ersten von der SCHIG mbH abgeschlossenen und abgewickelten VDV ab. Die Vorbereitung der zweiten Generation an VDV, unter Berücksichtigung der Erfahrungen mit den auslaufenden Verträgen, war im Jahr 2017 der Arbeitsschwerpunkt des Verkehrsplanungsteams der SCHIG mbH. Neben der Schaffung von bundesländerweiten Nahverkehrsverträgen, in denen die bisher formal getrennten Landes- und Bundeszüge zu einem gemeinsam finanzierten, einheitlich bestellten Gesamtangebot zusammengeführt werden, werden davon getrennte VDV für den Fernverkehr vorbereitet, für deren Finanzierung der Bund, vertreten durch die SCHIG mbH, alleine zuständig ist.

Das Fundament der neuen VDV, insbesondere des Fernverkehrs, ist der österreichweite integrale Taktfahrplan. Dieses exakt durchstrukturierte Gefüge von An- und Abfahrtszeiten an Knotenbahnhöfen sowie bestimmten Fahrzeiten zwischen diesen ermöglicht attraktive Reisezeiten, da nicht nur Fahrzeiten, sondern auch Wartezeiten beim Umsteigen verkürzt werden. Solche detaillierten Fahrplangvorgaben der neuen VDV sind nicht nur unerlässlich, um eine optimale Wirkung der eingesetzten öffentlichen Mittel zu garantieren, sie erfordern auch einen Blick bis in die zweite Hälfte der zehnjährigen Vertragsperiode: Mit Dezember 2023 wird die elektrifizierte und teilweise zweigleisige Marchegger Ostbahn in Betrieb gehen und bis zum Beginn des Fahrplanjahres 2027 wird sukzessive der Ausbau der Südstrecke mit Pottendorfer Linie, Koralmbahn und Semmering-Basistunnel abgeschlossen.

Damit diese neuen Infrastrukturen ihre verkehrliche Wirkung entfalten können, sind auch entsprechende neue oder verdichtete Verkehrsangebote erforderlich. Zugleich sind für bestimmte Gebiete, die hinkünftig nicht mehr an den Haupttrouten des Fernverkehrs liegen, Nachfolgeverkehre nötig. Für diese Zwecke ist für den neuen Vertragszeitraum z. B. die neue Zuggattung „Interregio“ vorgesehen, die als Teil des Fernverkehrs auch manche Merkmale von Nahverkehrszügen aufweist, beispielsweise den Einsatz von Triebzügen oder die Bedienung aller Stationen auf peripheren Abschnitten. Zugleich sind auch zum Positiven veränderte wirtschaftliche Grundlagen der Verträge zu berücksichtigen, da die verkürzten Fahrzeiten sowohl die Erlöse als auch die Fuhrparkkosten beeinflussen.

Corporate Governance Bericht der SCHIG mbH unter Berücksichtigung der Aspekte der Tochter- unternehmen Rail Test & Research GmbH und RoLa Regensburg Projekt- gesellschaft mbH für das Geschäftsjahr 2017

Bekanntgabe zum Kodex und Bekanntgabe der Abweichungen

Rechtsgrundlage

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

Im Oktober 2012 hat die österreichische Bundesregierung den Bundes Public Corporate Governance Kodex (B-PCGK) beschlossen. Im Jahr 2017 wurde er einer Überarbeitung unterzogen. Er basiert auf den OECD-Grundsätzen der Corporate Governance öffentlicher Unternehmen sowie den Regeln des Österreichischen Corporate Governance Codex für die Privatwirtschaft und vergleichbaren Governance-Regelungen in Deutschland und der Schweiz. Der B-PCGK legt Maßnahmen speziell für die Corporate Governance staats-eigener und staatsnaher Unternehmen fest und ist aus diesem Grund auch von der SCHIG mbH anzuwenden. Rechtlich stellen die Regelungen des Kodex eine Selbstbindung des Bundes dar, deren Beachtung den Organen des Bundes bei der Wahrnehmung von Anteilseigner- und Überwachungsfunktionen obliegt (B-PCGK, Pkt. 1).

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

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

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

Bekanntgabe zum Kodex

Die SCHIG mbH ist ein Unternehmen des Bundes (B-PCGK, Pkt. 3.4.). Alleingesellschafter der SCHIG mbH ist die Republik Österreich. Die Eigentümerversammlung gemäß § 4 SCHIG (Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 201/1996 idF BGBl. I Nr. 111/2010) ist dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) vorbehalten. Die Rail Test & Research GmbH (RTR) ist ein 100%iges Tochterunternehmen der SCHIG mbH. Die Bestimmungen des B-PCGK werden sinngemäß angewendet. Das zweite 100%ige Tochterunternehmen der SCHIG mbH ist die RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (RRP), die ihren Sitz in Deutschland hat. Die RRP hat keine Dienstnehmer und einen Jahresumsatz unter EUR 300.000, sodass die Bestimmungen des Kodex nicht anwendbar sind (B-PCGK, Pkt. 4.1.).

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

Bekanntgabe der Abweichungen

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

Haftpflichtversicherung für Geschäftsleitung und Überwachungs- organ (B-PCGK, Pkt. 8.3.3.)

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

Zusammensetzung der Organe und Organbezüge

Geschäftsführung DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Geburtsjahr: 1976

Datum der Erstbestellung:
SCHIG mbH 01.05.2010,
RTR und RRP 03.05.2010

Ende der laufenden Funktionsperiode:
SCHIG mbH 30.04.2020,
RTR/RRP: keine Befristung

Funktion in der Geschäftsleitung:
Alleingeschäftsführer

Mandate in Überwachungsorganen
anderer Unternehmen: Nein

Fixe Vergütungen:
EUR 122.999,94

Sachbezug:
EUR 7.499,52

Variable Vergütungen:
EUR 18.080,99

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

Aufsichtsrat

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

Der Aufsichtsrat der SCHIG mbH setzte sich im Jahr 2017 wie folgt zusammen:

Kapitalvertreter

MR Mag. Roland Schuster, MBA

Vorsitzender

Geburtsjahr: 1968
Datum Erstbestellung: 30.08.2010
Ende laufende Funktionsperiode: 2020

SC Mag. Ursula Zechner

Stellvertretende Vorsitzende,
Vorsitzende Bilanzausschuss

Geburtsjahr: 1968
Datum Erstbestellung: 24.08.2011
Ende laufende Funktionsperiode: 2020

MR Mag. Bernhard Bauer

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

DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill

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

MR DI Dr. Thomas Spiegel

Geburtsjahr: 1961
Datum Erstbestellung: 18.08.2014
Ende laufende Funktionsperiode: 2020

Mag. Stefan Rust

Geburtsjahr: 1980
Datum Erstbestellung: 19.08.2015
Ende laufende Funktionsperiode: 2020

Arbeitnehmervertreter

Peter Calließ, Bsc.

Geburtsjahr: 1973
Datum Erstbestellung: 25.11.1999
Ende laufende Funktionsperiode: 2019

Patrycja Feichter

Geburtsjahr: 1976
Datum Erstbestellung: 06.02.2007
Ende laufende Funktionsperiode: 2019

Mag. Martina Lew-Schlapschy

Geburtsjahr: 1971
Datum Erstbestellung: 26.01.2011
Ende laufende Funktionsperiode: 2019

Verträge mit Mitgliedern des Aufsichtsrats

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

Vergütungen des Aufsichtsrats

Die Vergütungen der Aufsichtsräte für das Jahr 2017 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 2017 werden seitens der SCHIG mbH Vergütungen und Sitzungsgelder iHv EUR 29.500,00 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.

Angaben zur Arbeitsweise von Geschäftsführung und Aufsichtsrat

Geschäftsführung

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

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat hat einen Bilanzausschuss, der einmal jährlich im Mai tagt. Sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats sind auch Mitglieder des Bilanzausschusses.

Im Jahr 2017 fanden vier Aufsichtsratssitzungen statt.

Angaben zu Maßnahmen zur Förderung von Frauen

Frauenanteil

Der Alleingeschäftsführer ist männlich, der Frauenanteil in der Geschäftsführung beträgt daher 0 %. Der Frauenanteil im Aufsichtsrat der SCHIG mbH beträgt 33,33 % (B-PCGK Pkt. 11.2.1.2.).

Per 31.12.2017 waren 74 Personen (inkl. Geschäftsführer und 3 Mitarbeiterinnen und 1 Mitarbeiter in Karenz) in der SCHIG mbH beschäftigt. Das Personal setzte sich aus 31 Frauen und 43 Männern zusammen, das entspricht einem Frauenanteil von 41,89 %.

Maßnahmen zur Förderung von Frauen

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 Arbeitszeitervereinbarungen für Eltern, Kinderbetreuungsgutscheine
- Generationen- und Wissensmanagement zur Abstimmung von unterschiedlichen Arbeitsweisen von älteren und jüngeren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern
- Erstellung eines Positionspapiers zur Diversity-Strategie durch eine eigene Gender- und Diversity-Arbeitsgruppe
- Wiederholte Workshops für die Mitarbeiter zur Gender- und Diversity-Themen

Angaben über die externe Evaluierung

Risikomanagement

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

Abschlussprüfung

Die Prüfung des Jahresabschlusses der SCHIG mbH und der RTR jeweils zum 31.12.2017 erfolgt durch Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mbH, Wagramer Straße 19, 1220 Wien. Die Gesellschaft wurde nach Durchführung eines Vergabeverfahrens (Direktvergabe mit Bekanntmachung) im Jahr 2017 erstmals bestellt.

Externe Evaluierung

Risikomanagement (zuletzt 2015) und die Einhaltung der Regelungen des Kodex (zuletzt für das Geschäftsjahr 2014) werden regelmäßig durch eine externe Institution überprüft.

Wien, am 09.05.2018



DI Dr. Ulrich Puz, MBA
(Geschäftsführer)



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

Risiko- und Chancenmanagement

Durch Einführung des unternehmensweiten, integrierten Risikomanagementsystems in der SCHIG mbH im Jahr 2012 wurde die Grundlage für einen kontrollierten und bewussten Umgang mit Risiken gelegt. Die SCHIG mbH als Bundestochter verfolgt eine risikoaverse Unternehmensstrategie, keines der Risiken stellt daher eine Bestandsgefährdung dar. Seit Etablierung des Systems wurde dieses bereits einige Male überprüft und evaluiert (Rechnungshof, Wirtschaftsprüfungskanzlei, Interne Revision) und stets als angemessen und funktionsfähig erachtet.

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

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

Darüber hinaus wurden auch im vergangenen Berichtsjahr wieder die Schnittstellen zum Qualitätsmanagementsystem und zum Internen Kontrollsystem des Unternehmens hinterfragt, um im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses Optimierungspotenziale aufzuspüren und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Thematik Risiken auf der einen Seite und Ideen bzw. Chancen auf der anderen erneut ins Bewusstsein zu bringen.

Beteiligungs- management: PPP-Projekte

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

Mit dem Klima-Wind-Kanal in Wien ist die weltweit einzige derartige Anlage für Schienenfahrzeuge in Betrieb, in der Tests an Schienenfahrzeugen, aber auch an anderen Testobjekten wie z. B. Straßenfahrzeugen sowie Komponenten der Luftfahrtindustrie unter extremen klimatischen und aerodynamischen Bedingungen durchgeführt werden können. Die SCHIG mbH hat dieses Vorhaben im Auftrag des bmvit finanziert und realisiert. Nach Fertigstellung wurde der neue Klima-Wind-Kanal für 35 Jahre an die internationale Betreibergesellschaft Rail Tec Arsenal (RTA) vermietet und am 30. Dezember 2002 zum Betrieb übergeben.

Aufgrund seiner Vielseitigkeit und einer damit verbundenen optimalen Auslastung verzeichnete der Klima-Wind-Kanal im Berichtsjahr 2016 sein bestes Betriebsergebnis seit Bestehen.

Die Realisierung des RoLa-Standorts Regensburg war für die SCHIG mbH das erste grenzüberschreitende PPP-Vorhaben dieser Art. Infrastrukturbetreiber des RoLa-Terminals ist die Bayernhafen GmbH, die in dieser Funktion ihre Geschäftstätigkeit erweitert hat.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Benannten Stelle SCHIG mbH beraten und begleiten ihre Kundinnen und Kunden mit Expertise und Engagement bei der Entwicklung angemessener Mobilitätslösungen.

038

Wilfried Suda

Infrastrukturkontrolle
& Notified Body

K2



Infrastruktur- kontrolle

Entsprechend dem Leitbild der SCHIG mbH „Wir unterstützen das bmvit durch Prüfung, Beratung und Abwicklung bei der Schaffung und Entwicklung einer intelligenten und effizienten Infrastruktur“ überprüft das hochqualifizierte Team der Infrastrukturkontrolle, ob die eingesetzten Mittel rechtmäßig, sparsam, wirtschaftlich und zweckmäßig verwendet werden und berät und begleitet die Projektverantwortlichen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Entwicklung von Lösungen.

Die Infrastrukturkontrolle gliedert sich in nachfolgende Tätigkeitsbereiche:

- Infrastrukturentwicklung begleiten (MVK-IE)
- Mittelverwendungskontrollen (MVK)
- Termin- und Kostenverfolgungen (TUK)
- Prüfung und Weiterentwicklung der Verträge über die Zuschüsse zur Eisenbahninfrastruktur
- CEF-Förderungen

Die Mittelverwendungskontrolle Infrastrukturentwicklung

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

Wesentliche Inhalte davon sind:

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

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

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

Wie werden Infrastrukturentwicklungen beschlossen?

Seit 2015 gibt die „Vereinbarung über die Einrichtung von gemeinsamen Beratungsgremien zur Infrastrukturentwicklung“ zwischen bmvit, ÖBB-Infrastruktur AG und SCHIG mbH den formalen Rahmen für die Genehmigung von IE vor.

Darin sind insbesondere die Einrichtung der beiden gemeinsamen Beratungsgremien zur Infrastrukturentwicklung und deren Geschäftsordnungen festgelegt. Dies sind der Rat für Infrastrukturentwicklungen (RIE) und die Arbeitsplattform für Infrastrukturentwicklungen und Strategien (APLIES). Beide Gremien sichern die systematische Einbindung der Partner (bmvit, ÖBB-Infrastruktur AG, SCHIG mbH) in die strategischen infrastrukturellen Entwicklungen.

In der APLIES werden einzelne IE diskutiert, bis zum Abschluss begleitet und ggf. für die Behandlung im RIE vorbereitet. Vorhaben ohne maßgebliche Auswirkung auf die Infrastruktur oder den Betrieb bzw. Vorhaben, die der direkten Umsetzung von bereits beschlossenen übergeordneten Strategien oder Programmen dienen, können im Rahmen der APLIES zur Weiterverfolgung innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG ohne Vorlage im RIE empfohlen werden. Die davon betroffenen IE-Projekte werden vom Gremium gemeinsam anhand der in der Vereinbarung festgelegten Grundsätze definiert. Der Vorsitz in der APLIES wurde der SCHIG mbH übertragen.

Im RIE werden alle übrigen hochrangigen Vorhaben oder Strategien weiterempfohlen. Dies betrifft auch die Streckenentwicklungspläne, die ein grundlegendes Instrument für die Bewertung der IE in der APLIES sind. Den Vorsitz im RIE übernimmt das bmvit. Im Vorfeld der RIE-Sitzungen erstellt die SCHIG mbH den Bericht der APLIES über die abgeschlossenen oder zur Behandlung im RIE vorgesehenen Projekte.

Mittelverwendungskontrollen (MVK)

Mit den Prozessen der Mittelverwendungskontrolle erfolgt die Kontrolltätigkeit der SCHIG mbH in Anpassung an das Geschäftsmodell zur „Projektentwicklung von Investitionsvorhaben“ der ÖBB-Infrastruktur AG. Somit ist die zeitnahe und laufende Prüfung der zweckmäßigen, wirtschaftlichen sowie sparsamen und plangemäßen Verwendung der Mittel sichergestellt. Die Mittelverwendungskontrollen, die die SCHIG mbH im Auftrag des bmvit durchführt, zählen zu den zentralen Aufgaben der Abteilung Infrastrukturkontrolle & Notified Body.

Im Jahr 2017 wickelte die SCHIG mbH folgende Projekte ab:

- Koralmbahn
- Semmering-Basistunnel
- Brenner-Basistunnel
- Ausrüstung – Bahnsysteme
- Werterhalt
- Blumental – Wampersdorf
- Wien-Hütteldorf – Wien-Meidling
- Marchegger Ast

Termin- und Kostenverfolgungen

Im Auftrag des bmvit erfolgt durch die SCHIG mbH jährlich eine Stichprobenauswahl aus dem umfangreichen Projektportfolio der ÖBB-Infrastruktur AG. Aus dieser führte die SCHIG mbH im Jahr 2017 bei folgenden ausgewählten Projekten eine Prüfung hinsichtlich Einhaltung der Termine und Kosten durch:

- Terminal Wolfurt
- Lückenschluss St. Pölten – Loosdorf (GZU)
- Tiroler Vertrag

Bei Termin- und Kostenverfolgungen, die durch das bmvit selbst durchgeführt werden, unterstützt die SCHIG mbH im Rahmen einer fachlichen und inhaltlichen Begleitung bei Ortseinschauen.

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

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

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

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

CEF-Prüfungen

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

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 Kundinnen und Kunden zum Ziel hat. In einem ständigen Verbesserungsprozess arbeiten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH laufend daran, den Kundinnen und Kunden optimale Lösungen zu bieten. 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 zentraleuropäisches Transitland, wendet viele Spezifikationen an.

Mit 11. Mai 2016 wurde eine Neufassung der Interoperabilitätsrichtlinie „RICHTLINIE (EU) 2016/797 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)“ aufgelegt, die mit 16. Juni 2019 in Kraft treten wird. Die Richtlinie 2008/57/EG in der Fassung der in Anhang V Teil A genannten Richtlinien wird mit Wirkung vom 16. Juni 2020 aufgehoben. Durch die laufende Weiterentwicklung der TSI können die aktuellen Erkenntnisse der Technik eingearbeitet werden.

Weiters wird mit 16. Juni 2019 die Eisenbahnagentur der Europäischen Union ihre Tätigkeit für die Fahrzeuggenehmigung aufnehmen.

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)
- Fahrzeuge für den Personenverkehr (TSI LOC&PAS)
- Sicherheit in Eisenbahntunnel (TSI SRT)
- Personen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM)

Im Bereich der Sicherheits- und Risikobewertung ist die 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- Infrastrukturtechnik

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

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

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

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

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 2017 bei bedeutenden Seilbahnprojekten tätig. 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 2017 wurden die nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG mbH bei 22 Baugenehmigungs- und acht Betriebsbewilligungsverfahren größeren Umfangs und im Rahmen eines UVP-Verfahrens als Gutachter bestellt. Ebenfalls wurden Sachverständigentätigkeiten bei ca. 30 kleineren Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren abgewickelt.

Einige ausgewählte Beispiele der in diesem Jahr erstatteten Gutachten sind:

- Ifenbahn I, II (Kleines Walsertal)
- Spieljochbahn (Fügen)
- Patscherkofelbahn I, II (Innsbruck/Igls)
- Areitbahn (Zell am See)

Das abgelaufene Jahr stand im Zeichen großer Zubringerbahnen, die entweder neu errichtet oder komplett umgebaut wurden. Die neue Spieljochbahn setzt mit einer maximalen Förderleistung von 3000 Personen pro Stunde und einem gemeinsamen Direktantrieb für zwei Seilschleifen neue Maßstäbe. Mit der neu umgebauten Areitbahn erhält das Skigebiet Schmittenhöhe in Zell am See eine zeitgemäße und den gestiegenen Anforderungen entsprechende Zubringeranlage.

Mit Fachwissen und Erfahrung unterstützen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH ihre Stakeholder bei der Schaffung einer bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur.

054

Sabine Flöck

Infrastrukturkontrolle
& Notified Body

K3



Abwicklung des Beihilfenprogramms für Schienengüter- verkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen

Seit dem Jahr 2012 wickelt die SCHIG mbH das gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit), Sektion II/Abteilung Infra 1, entwickelte „Beihilfenprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen“ ab. Durch dieses Beihilfenprogramm werden jene Produktionsformen des Schienengüterverkehrs (SGV) unterstützt, durch die bereits bisher ein großer Anteil an umweltfreundlichen Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbracht wurde, die aber aufgrund der gegenüber dem Straßengüterverkehr höheren systemimmanenten Kosten ohne öffentliche Unterstützung nicht bzw. nicht in ausreichendem Ausmaß zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden können:

- Einzelwagenladungsverkehr (EWW)
- Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr (UKV)
- Rollende Landstraße (RoLa)

2017 konnten die im Zuge der Beihilfenabrechnung für das Jahr 2016 ermittelten Daten gesamthaft ausgewertet und folgende grundsätzliche Ergebnisse aufgezeigt werden:

Die in den Produktionsformen des EWW, des UKV und der RoLa im Jahr 2016 erbrachten Verkehrsleistungen decken mit 13,09 Mrd. Tonnenkilometern (tkm) ein Ausmaß von rund 62,79 % der gesamten in Österreich erbrachten SGV-Leistungen ab.

ANTEIL DES BEIHILFEFÄHIGEN SGV IM JAHR 2016	TONNEN	ANTEIL IN %	TKM	ANTEIL IN %
gesamter SGV*	99.783.960	100,00	20.855.881.000	100,00
EWW	26.349.056	26,99	6.874.278.672	32,96
UKV	27.000.942	27,65	5.407.026.927	25,93
RoLa	6.765.372	6,93	814.614.555	9,91
SUMME BEIHILFEFÄHIGER SGV	60.115.370	61,57	13.095.920.154	62,79

Tabelle 1: Anteil des beihilfefähigen SGV am gesamten SGV im Jahr 2016

*Quelle: Statistik Austria: Schienengüterverkehr aller Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem österreichischen Schienenverkehrsnetz im Jahr 2016

Durch die im Jahr 2016 im Rahmen des Förderprogramms „Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen“ erbrachten Transporte wurden 3,26 Mio. LKW-Fahrten in Österreich vermieden. Mit einem Beihilfebetrug von EUR 103,27 Mio. wurden somit im Jahr 2016 externe Kosten in der Höhe von EUR 349,00 Mio. eingespart. Mit EUR 1,00 dieser Beihilfe konnten somit EUR 3,39 an externen Kosten eingespart werden.

Im Bereich des EWW blieb im Jahr 2016 das Transportaufkommen in Tonnen mit einem geringfügigen Rückgang von -0,59 % bzw. mit einem geringfügigen Anstieg der Transportleistung in tkm um +0,93 % gegenüber dem Jahr 2015 nahezu unverändert. Im Bereich des UKV konnte sowohl im Aufkommen (+5,45 %) als auch in der Transportleistung (+9,5 %) gegenüber dem Vorjahr neuerlich eine deutliche Steigerung erzielt werden. Im RoLa-Verkehr blieb allerdings im Jahr 2016 das Transportaufkommen um -5,05 % und das Transportvolumen um -5,77 % unter den entsprechenden Werten des Vorjahres. Der Rückgang im RoLa-Bereich wurde durch Einstellung der Transporte auf der Brennerachse durch die Lokomotion verursacht.

Der zwischenzeitig vorliegende Vergleich des 1. Halbjahres 2016/2017 zeigt hinsichtlich des in den geförderten Produktionsarten erbrachten Güteraufkommens folgende Entwicklung: Beihilfefähige SGV-Produktionsart;

Aufkommen in to:	
EWW	+2,64 %
UKV	+2,64 %
RoLa	-3,40 %

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.

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

BEIHLIFEFÄHIGE SGV-PRODUKTIONSART	BEIHLIFE IN EUR	AUFKOMMEN IN TONNEN	GEFÖRDERTE TRANSPORTLEISTUNG IN TKM	ANZAHL VERMIEDENER LKW-FAHRTEN	VERMIEDENE EXTERNE KOSTEN IN EUR	BEIHLIFE-EFFIZIENZ*
EWW	48.227.942	26.349.056	6.874.278.672	1.514.314	183.543.241	3,81
UKV	38.928.654	27.000.942	5.407.026.927	1.551.778	144.367.619	3,71
RoLa	16.122.920	6.765.372	814.614.555	192.742	21.750.209	1,35
GESAMT	103.279.516	60.115.370	13.095.920.154	3.258.834	349.661.068	3,39

Tabelle 2: Wirksamkeit der SGV-Beihilfen im Jahr 2016
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.
* vermiedene externe Kosten in EUR je 1 EUR Beihilfe

JAHRESVERGLEICH 2015–2016	2015			2016			Veränderung in %		
	TONNEN	TKM	BEIHLIFE IN EUR	TONNEN	TKM	BEIHLIFE IN EUR	TONNEN	TKM	BEIHLIFE IN EUR
EWW	26.504.566	6.810.998.948	48.209.591	26.349.056	6.874.278.672	48.227.942	-0,59 %	0,93 %	0,04 %
UKV	25.605.307	4.937.862.508	36.972.537	27.000.942	5.407.026.927	38.928.654	5,45 %	9,50 %	5,29 %
RoLa	7.125.374	864.477.789	16.366.340	6.765.372	814.614.555	16.122.920	-5,05 %	-5,77 %	-1,49 %
GESAMT	59.235.248	12.613.339.245	101.548.469	60.115.370	13.095.920.154	103.279.516	1,49 %	3,83 %	1,70 %

Tabelle 3: Jahresvergleich SGV-Beihilfen in den Jahren 2015 und 2016

Förder- programm ETCS – Level 2

Das bmvit hat den Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Förderprogramm für die Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ETCS – Level 2 (European Train Control System) EUR 45 Mio. zur Verfügung gestellt. Mit der Vorbereitung und Abwicklung des Förderprogrammes hat das bmvit die SCHIG mbH beauftragt.

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.

Insgesamt wurden 13 Förderanträge für die Ausrüstung von 56 Neubaufahrzeugen und für die Umrüstung von 401 Bestandsfahrzeugen mit einer Projektsumme von rund EUR 139 Mio. eingereicht. Zwölf Anträge wurden seitens des Beirats als förderungswürdig bestätigt und die entsprechenden Förderverträge mit den Fördernehmerinnen und Fördernehmern abgeschlossen. Von den vorgesehenen 490 ETCS-L2-Systemen wurden tatsächlich 448 Systeme rechtzeitig in die jeweiligen Schienenfahrzeuge eingebaut und abgerechnet.

Mit 31.12.2017 sind sämtliche Förderverträge endabgerechnet und mittels Investitionsprüfberichten entsprechend dokumentiert.

Insgesamt wurden Fördermittel in Höhe von EUR 41.892.768,68 ausbezahlt.

Anschluss- bahn- und Terminal- förderung

Mit Ablauf dieses Geschäftsjahres endete auch die Gültigkeit der Sonderrichtlinien für die Anschlussbahn- und Terminalförderung der Periode 2012 bis 2017. Dieser Zeitraum war von zahlreichen Veränderungen geprägt, denen aber immer die Intentionen des Gesamtverkehrsplanes des bmvit zugrunde lagen, Anreize für die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene zu schaffen und die Rückverlagerung von Transportaufkommen auf die Straße zu vermeiden.

In der abgelaufenen Förderperiode wurden 119 Projektanträge eingereicht und in elf Jury- bzw. Beiratssitzungen evaluiert. Getrennt nach Fördermaßnahme sind 67 Projekte dem Bereich Unterstützung des Neubaus und der Erweiterung von Anschlussbahnanlagen und Terminals und 52 Projekte dem Bereich der Förderung von Bestandsinvestitionen, die der Optimierung von bestehenden Anlagen dienen, zuzuordnen. Die annähernd ausgewogene Verteilung der Anzahl von Anträgen auf die beiden bestehenden Fördermöglichkeiten zeigt die Sinnhaftigkeit, die beiden Varianten der Förderung weiterhin nebeneinander bereitzustellen.

Im Rahmen der Projektbegutachtungen wurden 84 Projekte zur Förderung genehmigt, 32 Projekte erhielten eine Förderabsage, und in drei Fällen ist die Förderentscheidung noch offen. Die Investitionskosten der genehmigten Projekte betragen rund EUR 139 Mio. und wurden mit EUR 36,9 Mio. gefördert.

Wie bereits im Geschäftsbericht 2016 angekündigt, wurden die erforderlichen Vorarbeiten zur Erstellung der notwendigen Unterlagen termingerecht begonnen, um die Notifizierung der Sonderrichtlinien bei der Europäischen Kommission in die Wege zu leiten. Die Verlängerung des „Beihilfe-programms für die Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen sowie von Umschlaganlagen des Intermodalen Verkehrs vom 01.01.2018 bis 31.12.2022“ wurde von der Europäischen Kommission mit dem Schreiben vom 15.09.2017 unter dem Titel „Staatliche Beihilfe SA.48485 – Österreich“ genehmigt. Somit steht der Anschlussbahn- und Terminalförderung für die nächsten fünf Jahre wieder eine rechtliche Grundlage zur Verfügung.

Eine weitere Aufgabe für die Abwicklungsstelle der SCHIG mbH wird in diesem Zusammenhang wieder die Information, Betreuung und Unterstützung der Verantwortlichen im System Anschlussbahn sein. Neben zahlreichen Informationsgesprächen, Vorträgen bei themenspezifischen Veranstaltungen und dem Austausch über die entsprechenden Plattformen ist der vor drei Jahren ins Leben gerufene Newsletter weiterhin eine gezielte und von den Adressaten geschätzte Maßnahme, die aktuellen Themen der Anschlussbahn- und Terminalförderung den Interessentinnen und Interessenten nahezubringen.

Urbane E-Mobilität

Auf Basis der von der SCHIG mbH in Kooperation mit dem bmvit und der Austria Tech im Jahr 2014 erstellten Sonderrichtlinie „Urbane E-Mobilität“ wurden in den letzten Jahren die beiden Umsetzungsprojekte E-Taxi Wien und KombiMo Graz betreut.

Die Entwicklungspfade dieser beiden Demonstrationsprojekte waren sehr unterschiedlich, wie auch eine von der SCHIG mbH auftragsgemäß durchgeführte Zwischenevaluierung des Förderprogrammes bestätigt.

Die im Projekt KombiMo Graz entwickelten und laufend umgesetzten intermodalen Knoten („TIM“) entwickelten sich hervorragend. Die Nachfrage nach Fördermitteln für den Ankauf von E-Taxis (als integraler Bestandteil dieser TIM-Knoten) ist hoch, die neuen integrierten Mobilitätsdienstleistungen werden von der Bevölkerung hervorragend angenommen. Das Projekt KombiMo erhielt für die herausragenden Leistungen den Staatspreis 2017 und gilt zwischenzeitlich auch für andere Städte Österreichs als Prototyp für nachhaltige innerstädtische Verkehrslösungen.

Das Projekt E-Taxi Wien konnte die vorgesehenen Ziele (insbesondere die maßgebliche Erhöhung der Anzahl von im Einsatz befindlichen E-Taxis) nur teilweise erreichen. Daher kam es hier im Jahr 2017 zu einer einvernehmlichen Änderung des Fördervertrages, wodurch Programmbudgets frei wurden.

Die freigewordenen Programmmittel werden – im Rahmen der bestehenden Förderrichtlinie – für die Durchführung einer zweiten Ausschreibung im Jahr 2018 genutzt, in welche die „lessons learned“ der Evaluierung der ersten Ausschreibung entsprechend einfließen werden.

Intelligente Verkehrssysteme

Acht Jahre lang gestaltete die SCHIG mbH – gemeinsam mit dem bmvit und Akteuren aus ganz Österreich (Infrastrukturbetreibern, Ländern, Gemeinden, Verbänden, Verkehrsunternehmen, Forschungseinrichtungen, ÖAMTC und ORF) – die Umsetzung einer Vielzahl wegweisender Vorhaben im Bereich der Informationstechnologien im Verkehrsbereich.

Insgesamt 21 Projekte mit einem Fördervolumen von rund EUR 35 Mio. (Projektvolumen ca. EUR 70 Mio.) wurden abgewickelt und – gemeinsam mit dem bmvit – inhaltlich gesteuert.

Die Aufgabenstellungen der SCHIG mbH als Förderstelle betrafen:

- Die Entwicklung der Themenschwerpunkte, die Durchführung von Ausschreibungen und die Abwicklung der Projekte
- Das Einnehmen einer Vermittlerrolle bei unterschiedlichen Interessenlagen beteiligter Akteure
- Die Kontrolle, dass im Rahmen der Umsetzung auch entsprechende Geschäfts- bzw. Betriebsmodelle für den nachhaltigen Betrieb der entwickelten Technologien/ Prozesse und der geschaffenen Strukturen gestaltet werden.

Mit Ende 2017 sind, bis auf drei noch laufende Projekte, die Aktivitäten des „IVS-Umsetzungsplanes“ des bmvit in der SCHIG mbH weitgehend abgeschlossen.

Folgeaktivitäten, insbesondere im für die SCHIG mbH hochrelevanten Bereich der Floating-Phone-Daten zur Erhebung von Nachfragezahlen im Schienenpersonenverkehr, wurden im Jahr 2017 gestartet.

Intermodale Schnittstellen im Radverkehr (ISR)

068

Zwischen 2008 und 2017 unterstützte das bmvit im Rahmen des Förderprogramms „Intermodale Schnittstellen im Radverkehr“ konkrete Infrastruktur- und Begleitmaßnahmen im Bereich der Verknüpfungspunkte zwischen Fahrrad- und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV). Folgerichtig steht dabei die Haltestelle – der intermodale Umsteigepunkt – selbst im Zentrum der Initiative, aber auch Verbesserungen der zur Haltestelle führenden Wege (und deren Sicherheit) sind für eine Unterstützung qualifiziert.

Das Förderprogramm ist darauf ausgerichtet, die Akzeptanz des Fahrrads in Österreich weiter zu erhöhen und Zugangsbarrieren zu reduzieren. Das vorliegende Programm unterstützt vielfältige Maßnahmen, die dazu beitragen sollen, dass künftig noch mehr Wege im Alltag, insbesondere auch Teilstrecken einer intermodalen Wegekette, mit dem Fahrrad oder E-Bike zurückgelegt werden und schafft darüber hinaus Impulse zur Gestaltung einer attraktiven und verkehrssicheren Radinfrastruktur in Gemeinden und Städten.

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

Mit einem Fördervolumen von rund EUR 7 Mio. wurden im Rahmen dieser Förderschiene mehr als 115 Radverkehrsprojekte abgewickelt und schwerpunktmäßig Infrastrukturinvestitionen wie etwa die Errichtung von über 13.000 qualitativ hochwertigen Fahrradabstellplätzen oder auch die Schaffung von lückenschließenden Radwegen gefördert.

Zusätzlich wurden auch bewusstseinsbildende Initiativen (insbesondere PR- und Marketingmaßnahmen) und interessante Studienprojekte zur Förderung herangezogen. Die geförderten Projekte machen Bahnhöfe und Haltestellen, verteilt in ganz Österreich, für hunderttausende Einwohnerinnen bzw. Einwohner attraktiver.

Bis zum Jahr 2014 wurde das Förderprogramm im Auftrag des Klima- und Energiefonds (KLI.EN) abgewickelt. Für das Jahr 2017 (achte Ausschreibung) erfolgte eine Beauftragung zur Abwicklung des Förderprogramms durch das bmvit. Im Rahmen dieser Ausschreibung wurden 14 Projekte zur Förderung eingereicht und zwölf Projekte nach Jurybeschluss und Förderentscheidung des bmvit, bei einem Projektvolumen in Höhe von rund EUR 1,9 Mio., mit einem Fördervolumen von rund EUR 1 Mio., zur Förderung empfohlen. Die hohe Nachfrage nach den Fördermitteln lässt sich an den jährlich in den Förderanträgen eingereichten Fördersummen festmachen. Diese waren (wie auch bei dieser Ausschreibung) immer höher als die Förderbudgets, welche in den einzelnen Jahren zur Verfügung standen.

Schließlich wurde im Jahr 2017 – in Abstimmung mit dem bmvit – eine „ISR-Publikation“ erarbeitet, die der breiten Öffentlichkeit einen Einblick in die Radverkehrsförderangebote der SCHIG mbH geben soll.

Statistische Informationen über Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot zeigen, dass es in Österreich noch ein großes Potenzial zum Ausbau des Radverkehrs gibt. Übergeordnete politische Strategien – wie der Gesamtverkehrsplan Österreich – setzen auf gezielte und intelligente Verknüpfung von Verkehrsmitteln und sehen dabei den Radverkehr als bedeutsame Säule. Genau hier setzt mit den daraus abgeleiteten Zielen und Maßnahmen das Programm „Intermodale Schnittstellen im Radverkehr“ an.

069

Mikro-ÖV-Systeme im ländlichen Raum

070

Lokale und kleinregionale ÖV-Systeme, sogenannte Mikro-ÖV-Systeme, sind integrale Bestandteile 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 im ländlichen Raum“ gestartet und jährlich bis 2014 weitergeführt. Im Rahmen der Jahresprogramme von 2011 bis 2014, die von der SCHIG mbH für den Klima- und Energiefonds abgewickelt wurden, sind österreichweit 64 Projekte (Grundlagenarbeiten und Umsetzungsprojekte) zur Förderung ausgewählt worden. Insgesamt wurde für alle Projekte eine Fördersumme von EUR 2,32 Mio. beantragt. Seit 2016 wird die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle für das Förderprogramm „Mikro-ÖV-Systeme“ durch das bmvit beauftragt. Im Rahmen der laufenden Ausschreibung (Start Oktober 2017) des bmvit werden einerseits Umsetzungsprojekte unterstützt:

- neue Mikro-ÖV-Systeme (Neuerrichtung innovativer bedarfsorientierter (Klein)-Lösungen für den Personennahverkehr im ländlichen Raum) oder
- Erweiterungen eines bestehenden Mikro-ÖV-Systems

Andererseits werden Grundlagenarbeiten zur Vorbereitung von innovativen Mikro-ÖV-Pilotregionen bzw. Musterlösungen geleistet. Antragsberechtigt sind diesmal Gebietskörperschaften auf Landes- und Gemeindeebene, Zusammenschlüsse mehrerer Gebietskörperschaften (Gemeindeverbände, Regionalverbände), kommunale Gesellschaften, Verkehrsverbundgesellschaften und Vereine. Im letzten Geschäftsjahr wurden auch die ersten Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung zum Förderprogramm insgesamt vorgelegt. Zusammenfassend wird festgehalten, dass das Förderprogramm als Anschubfinanzierung für Mobilitätsprojekte im nachfrageschwachen ländlichen Raum jedenfalls sehr positiv zu bewerten ist und dass viele Gemeinden und Regionen stark von der Unterstützung des Klima- und Energiefonds profitieren bzw. profitiert haben.

Weiters wurde von der SCHIG mbH eine neue Bewertungsmethode für Mikro-ÖV-Systeme entwickelt, um die eingereichten Projekte nach ÖV-Güteklassen und Bevölkerungsrasern beurteilen zu können und damit auch den Jurorinnen und Juroren ein zusätzliches Entscheidungskriterium zur Verfügung zu stellen.

071

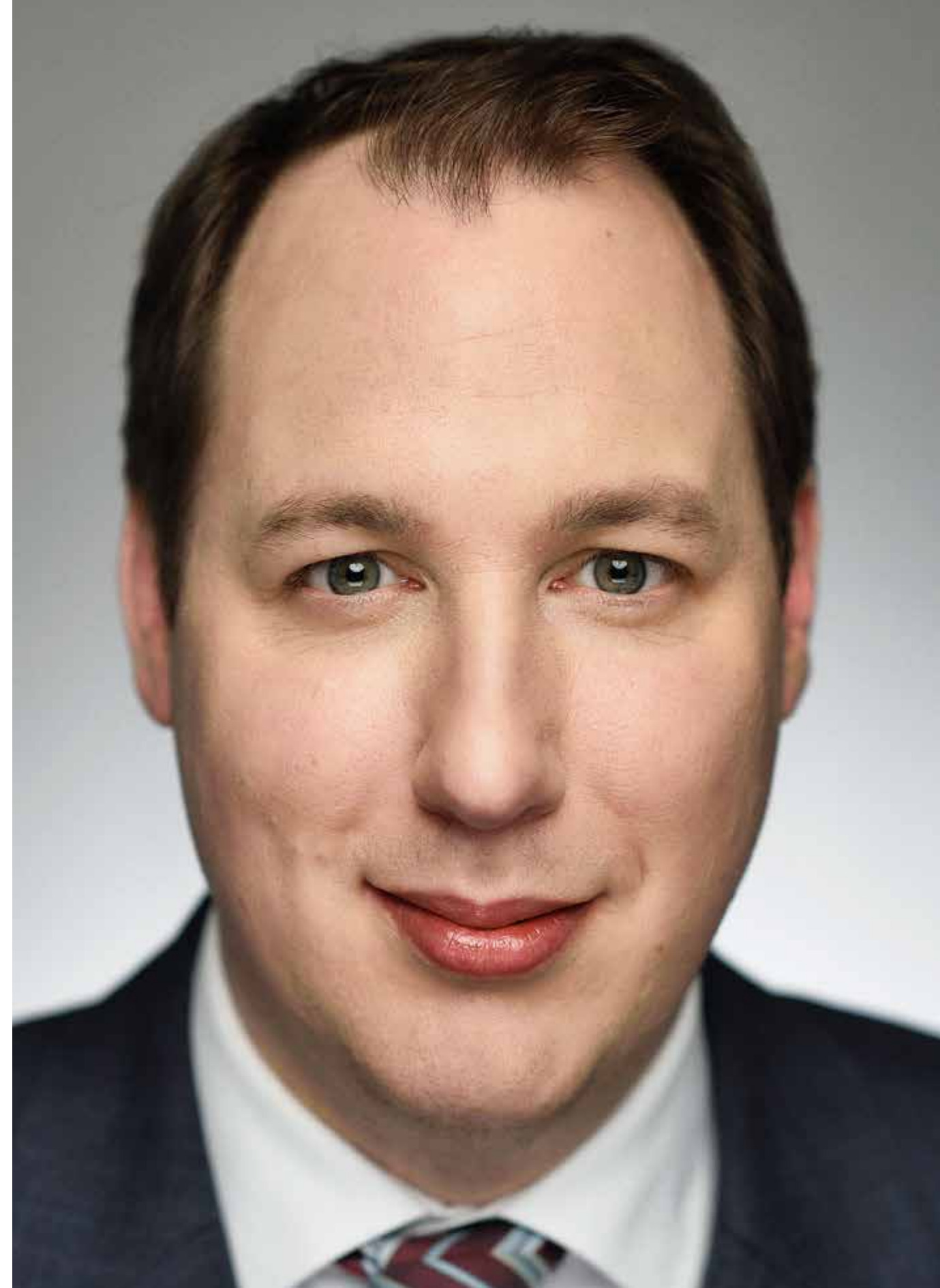
Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH zeichnen sich durch hohe fachliche Kompetenz, Engagement und proaktives Handeln aus.

072

Peter Walder-Wintersteiner

Administration
und IT

K 4



Abwicklung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienen- personenverkehr im Auftrag des bmvit

Abschluss Verkehrsdiensteverträge

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.

Verkehrsdiensteverträge mit der ÖBB-Personenverkehr AG

Den größten Bestellumfang hat der mit der ÖBB-PV 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 2017 im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) österreichweit 58,337 Mio. Zugkm und für ergänzende Leistungen im gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) weitere 13,759 Mio. Zugkm bestellt. Der Verkehrsdienstevertrag (VDV) räumte der SCHIG mbH das Recht ein, die ÖBB-PV AG zu verpflichten, neues Schienenrollmaterial zur Qualitätsverbesserung für einzelne Teilleistungen oder den gesamten Leistungsumfang einzusetzen. Die SCHIG mbH zog die eingeräumte Option, der Einsatz der Neufahrzeuge wurde ab Fahrplanwechsel im Dezember 2015 bestellt. Im Fahrplanjahr 2017 erbrachte die ÖBB-PV AG rund 7,287 Mio. Zugkilometer mit den Neufahrzeugen. Insgesamt wurden dafür EUR 685,2 Mio. aufgewendet.

Zur besseren Erreichbarkeit der Landeshauptstädte Graz und Linz untereinander hat die SCHIG mbH im Auftrag des bmvit einen VDV 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 2017 insgesamt 150.804 Zugkm sowie im Abschnitt Graz – Selzthal insgesamt 1.456 Kurswagenverbindungen bestellt. Insgesamt wurden dafür im Jahr 2017 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.

Seit 01.01.2016 erfolgt auch die Erhebung der abweichenden Zugbildung automatisch durch die elektronische Datenbank der SCHIG mbH. Des Weiteren überprüft die SCHIG mbH seit dem Fahrplan 2016 anhand der elektronischen Datenbank auch die tatsächlich erbrachten Leistungen der Neufahrzeuge. Zum Jahresende erfolgt eine Spitzabrechnung der erbrachten Leistungen durch die Neufahrzeuge.

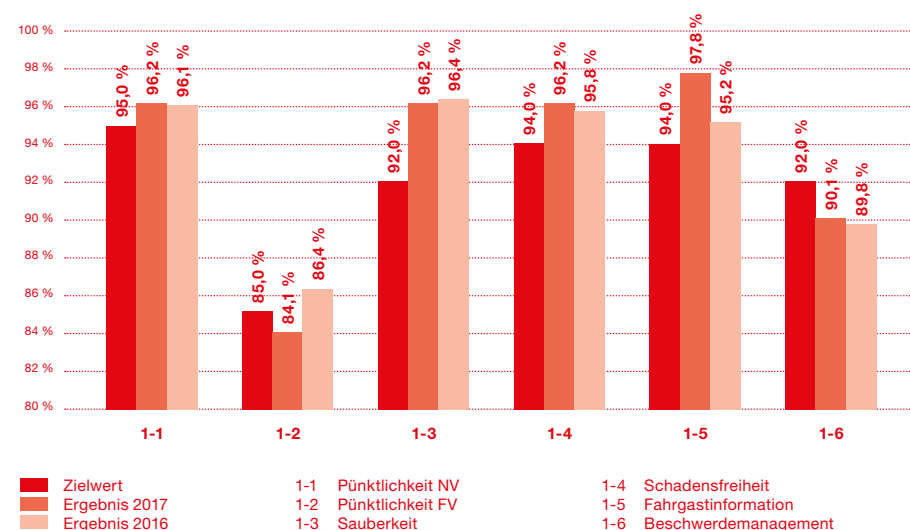
Als Leistungsstörungen sind im VDV mit der ÖBB-Personenverkehr AG mehrere Sachverhalte definiert:

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

Im Falle einer Leistungsstörung ist die auf die entsprechende Leistung entfallende Abgeltung nicht auszubezahlen oder anteilig zu kürzen bzw. wird ein Pönale verrechnet. Im Jahr 2017 sind rund 323.020 Zugkilometer als ausgefallen registriert worden. Dies entspricht etwa 0,45 % 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 0,24 % der Fälle wurde die Zugbegleitung nicht in der vertraglich vorgesehenen Form erbracht, weshalb die Abgeltung entsprechend gemindert wurde.

076

ERGEBNISSE DER MESSUNG DER OBJEKTIVEN QUALITÄTSPARAMETER:



Für eine abweichende Zugbildung, die mit Komforteinbußen oder einer Verringerung der Sitzplatzanzahl einherging, wurde ebenfalls die Abgeltung gekürzt. Diesbezüglich wurde die Abgeltung für 2017 um rund 0,4 % gekürzt. Ein Pönale wird verrechnet, wenn das vertraglich vereinbarte Serviceniveau bei Bordgastronomie oder Nachtzugservice nicht gewährleistet ist. Dies wurde 2017 bei rund 16,7 % beanstandet, in denen ein entsprechendes Pönale in Abzug gebracht wurde.

Als vertragskonform erbracht werden Leistungen akzeptiert, die temporär im Schienenersatzverkehr gefahren werden. Dies waren 2017 rund 1,44 % der bestellten Leistungen, für die die vertraglich vereinbarte Abgeltung geleistet wird.

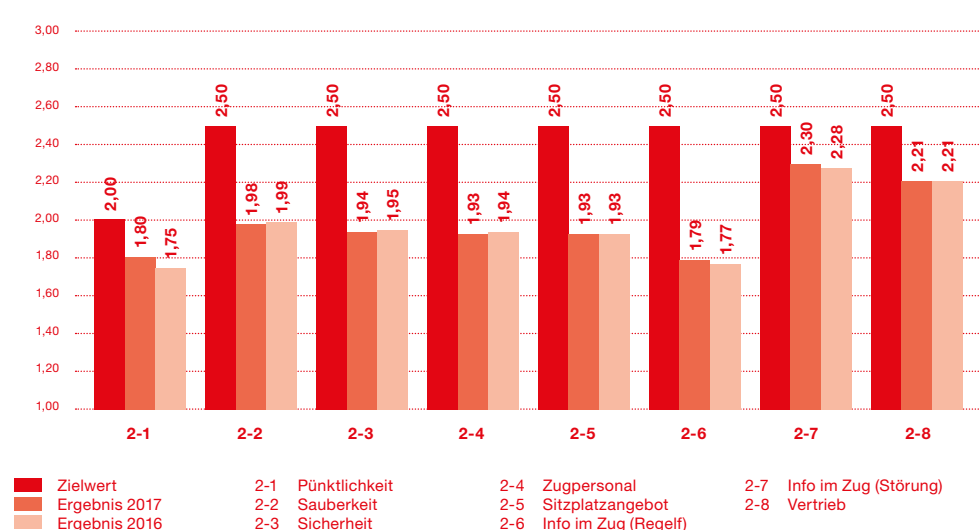
Insgesamt kam es beim Hauptvertrag und dem VDV Graz – Linz im Jahr 2017 zu einem Abzug aufgrund von Leistungsstörungen in Höhe von EUR 3,4 Mio.

Überwachung des Qualitätsstandards

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

077

ERGEBNISSE DER MESSUNG DER SUBJEKTIVEN QUALITÄTSPARAMETER:



Zur Messung der objektiven Qualitätsparameter bei der ÖBB-PV AG wurden im Jahr 2017 von der SCHIG mbH 609 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 2017 von der SCHIG mbH 1.799 Erhebungsbögen ausgefüllt und ausgewertet.

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

In Summe konnte die ÖBB-PV AG einen Qualitätsbonus für den Leistungszeitraum 2017 in Höhe von EUR 2,9 Mio. lukrieren.

Verkehrsdiensteverträge Privatbahnen

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 abgeschlossen. Auch diese wurden als Direktvergabe gemäß VO (EG) 1370/2007 vergeben. Mehrere dieser Verträge, die allesamt eine Laufzeit vom 01.01.2011 bis 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 6,029 Mio. Zugkilometer bei den Privatbahnen als Grundangebot für 2017 bestellt, für deren Abgeltung rund EUR 55,5 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 2017 zwischen 0,06 % und 17,83 % 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 im Jahr 2017 bei sämtlichen Privatbahnen insgesamt 456 Zugfahrten als Stichproben von der SCHIG mbH 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 2017 von der SCHIG mbH bei den Privatbahnen 645 Erhebungsbögen ausgefüllt und ausgewertet.

Sämtliche Privatbahnen konnten für den Leistungszeitraum 2017 einen Qualitätsbonus in Höhe von insgesamt EUR 0,95 Mio. lukrieren.

Mit kompetenter Beratung unterstützen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH bedarfsgerechte und leistbare Mobilitätslösungen.

080

Katja Ulbrich

Infrastrukturkontrolle
& Notified Body

K5



Infrastrukturregister im EU-Kontext

082

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

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

Zur Erreichung dieses Zieles sieht die Richtlinie die Führung eines Eisenbahn-Infrastrukturregisters vor, das eine internetbasierte, computergestützte Abbildung der europäischen Eisenbahninfrastruktur ermöglichen soll.

Erfasst werden die Daten zu folgenden Teilsystemen des europäischen Eisenbahnnetzes:

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

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 Mitgliedstaat) 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 Union Agency for Railways – ERA) beauftragt. Für die Entwicklung und den Betrieb des nationalen Infrastrukturregisters ist jeder Mitgliedstaat selbst verantwortlich.

083

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 ERA durch das bmvit im März 2015 ist die SCHIG mbH als jene Stelle notifiziert worden, die für die Einrichtung und Verwaltung des Infrastrukturregisters verantwortlich ist.

Die Eisenbahngesetz-Novelle von November 2015 hat der SCHIG mbH

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

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

Dementsprechend hat die SCHIG mbH ein mit den Vorgaben der ERA und der Europäischen Kommission kompatibles IT-System unter dem Namen „Switchman“ entwickelt.

Dieses System ermöglicht den betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine einfache, den komplexen Strukturen und den Vorgaben des Register of Infrastructure (RINF) entsprechende Datenerfassung und Datenaktualisierung und erleichtert die Dateneingabe für Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 verschiedenen 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 2017

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 ERA vorgegebenen Deadline durchzuführen.

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

Unter Einhaltung der festgelegten Fristen, die im vom bmvit bei der Europäischen Kommission eingereichten Zeit- und Durchführungsplan enthalten sind, ist es der SCHIG mbH gelungen, 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,

sowie die aktiven Eisenbahninfrastruktureinrichtungen, die nach und vor dem Inkrafttreten der Richtlinie 2008/57/EG am 17. Juni 2008 in Betrieb genommen wurden, fristgerecht im Österreichischen und Europäischen Infrastrukturregister detailliert abgebildet worden.

Durch die Veröffentlichung des nationalen Infrastrukturregisters auf der Internetseite der SCHIG mbH wurden die nationalen Vorgaben des § 111 ff. des Eisenbahngesetzes erfüllt.

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

User name: public, Password: public

<https://www.schig.com/register/infrastrukturregister/zugang-zum-oesterreichischen-infrastrukturregister/>

SOLAS

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

Die SCHIG mbH hatte das bmvit im Jahr 2016 bei der Konzeption und Umsetzung des SOLAS-Verzeichnisses unterstützt und im Auftrag des bmvit das öffentlich zugängliche SOLAS-Verzeichnis aufgebaut, das seither auch laufend betreut und aktualisiert wird. Mit Ende 2017 waren knapp 430 Unternehmen im Verzeichnis eingetragen.

Am 19. Juli 2017 trat, in Umsetzung des internationalen SOLAS-Abkommens, die 192. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die „Bestimmung der bestätigten Bruttomasse (Verified Gross Mass – VGM) von Seefrachtcontainern (VGM-V)“ in Kraft.

Mit diesem Tag ging die inhaltliche Verantwortung innerhalb des bmvit von der Sektion II/Abteilung Infra 4 an die Sektion IV/Abteilung W1 über.

Führung des Einstellungsregisters (National Vehicle Register – NVR)

Dieses Register wird von der SCHIG mbH seit 2007 als unabhängige Stelle geführt, beinhaltet rd. 47.000 aktive Fahrzeuge und Außerdienststellungen und ist Teil des europäischen Registers (Virtual Vehicle Register – VVR). Es liefert einen Gesamtüberblick über den aktuellen Fahrzeugbestand und beinhaltet neben fahrzeugspezifischen Eigenschaften, Informationen über die gültige Inbetriebnahmegenehmigung sowie die aktuelle Fahrzeugeigentümerin bzw. den aktuellen Fahrzeugeigentümer, Halterin bzw. Halter und die für die Instandhaltung zuständige Stelle (Entity in Charge of Maintenance – ECM). Die Zugangsberechtigten können entsprechend den benutzerspezifischen Leserechten und den zugewiesenen Zugangsdaten die vorhandenen Informationen im Register direkt einsehen.

Die SCHIG mbH hat seit der Aufnahme der Tätigkeit als Registrierungsstelle im zweiten Halbjahr 2007 rund 2.150 Anträge bearbeitet, womit unter zahlreichen Änderungs- und Rücknahmeanträgen rund 14.000 neue Fahrzeugcodes zugeteilt wurden. Pro Jahr bearbeitet die SCHIG mbH rund 230 Anträge zum Einstellungsregister. Mit Dezember 2017 befanden sich im Einstellungsregister 30.164 aktiv registrierte Fahrzeuge.

Ausstellung der Fahrerlaubnis und Führung des Fahrerlaubnis- Registers

Seit 1. November 2011 erfolgen die Ausstellung der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer für die rund 6.500 Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer und die Führung des Fahrerlaubnisregisters durch die SCHIG mbH. Seit der Aufnahme der operativen Tätigkeit rund um die Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer wurden bis Dezember 2017 von der SCHIG mbH 5.802 Fahrerlaubnisse ausgestellt.

Das Fahrerlaubnis-Register umfasst alle ausgestellten, in ihren Einzelangaben aktualisierten, entzogenen oder als verloren, gestohlen oder zerstört gemeldeten Fahrerlaubnisse. Anhand der Datenbank erfolgen auch die Überprüfungen der physischen Eignung, der arbeitspsychologischen Eignung und der allgemeinen Fachkenntnisse für das selbstständige Bedienen und Führen von Triebfahrzeugen.

Durch das gemäß der Verordnung EU 1024/2012 eingeführte Binnenmarkt-Informationssystem „Internal Market Information System (IMI)“ hat die Europäische Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten eine über das Internet zugängliche Software-Anwendung entwickelt, welche die Kommunikation und Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten erleichtert. Unter strengen Zugriffs- und Datenschutzbestimmungen können die jeweiligen Behörden Anfragen zu Fahrerlaubnissen stellen und beantworten.

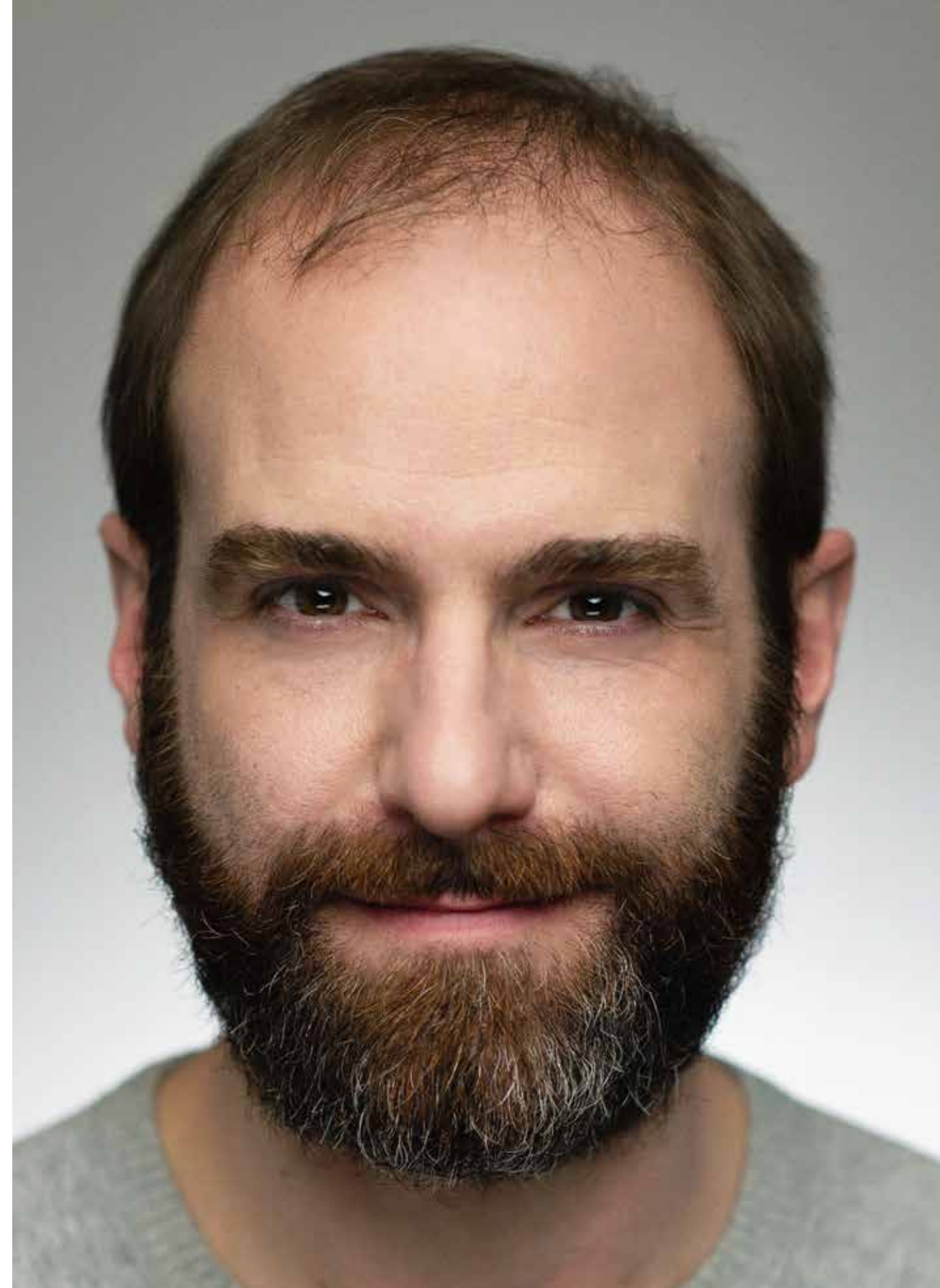
Mit Know-how, Erfahrung
und Leidenschaft gestalten
die Mitarbeiterinnen und
Mitarbeiter der SCHIG mbH
effiziente Lösungen für eine
nachhaltige Mobilität.

092

Peter Calließ

Infrastrukturkontrolle
& Notified Body

K6



Open Rail Lab – um die sinnvollste Mobilität zur besten zu machen

Die Digitalisierung der Bahn bringt vielfältige Änderungen mit sich. So werden unter dem Schlagwort Mobilität 4.0 unter anderem Vernetzung, intelligente Systeme, Datenverfügbarkeit und das Zusammenspiel von Mensch und Maschine zusammengefasst. Dabei geht es um Gestaltungschancen für Unternehmen, Beschäftigte, Sozialpartner und Politik. Die Nutzung dieser Chancen zum Wohl aller Beteiligten geht mit ebenso großen Erwartungen wie Unsicherheiten einher.

Hieraus entsteht ein großer Forschungsbedarf über die zukünftige Ausrichtung der Bahn. Dabei steht die Entwicklung von wettbewerbsfähigen Lösungen für Zubringerstrecken (Nebenbahnen), als Beitrag zur intermodalen Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene, im Fokus.

Neben den verkehrspolitischen Zielen werden auch wirtschaftspolitische Ziele unterstützt. Das Open Rail Lab sorgt für eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit österreichischer Unternehmen am Weltmarkt, schafft innovative Berufsbilder und nachhaltige Arbeitsplätze und ermöglicht die Entwicklung von Start-ups und KMUs im Bereich Bahntechnologie.

Ein Open Rail Lab ist dementsprechend an Unternehmen, Forschungseinrichtungen und weitere Institutionen gerichtet, die Anregungen zur Umsetzung der Digitalisierung und der Mobilität der Zukunft suchen. Die Forschungs- und Innovationseinrichtung soll insbesondere durch Praxisbeispiele einen anschaulichen Beitrag leisten und Impulse geben, die Chancen der Mobilität 4.0 erfolgreich zu nutzen.

Open Rail Lab – Raum für Innovationen im Bahnbereich

Zielsetzung ist es, das System Bahn von Grund auf zu erneuern und mit neuen Technologien den Fortbestand der Eisenbahn auf Nebenstrecken zu ermöglichen. Mithilfe eines Forschungsprogramms und Partnerschaften in der Industrie werden klare Vorgaben gegeben und im Open Rail Lab umgesetzt, weil Bahn mehr kann. Dadurch ist eine Beständigkeit der Bahn in den Regionen sichergestellt und ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der österreichischen Klimaziele möglich.

Der Wandel zur Mobilität 4.0 erfordert es, bestehende Strukturen und Prozesse grundlegend zu hinterfragen und bedarfsgerecht anzupassen. Ein Open Rail Lab soll diesen Wandel mit einer Laborumgebung und einer offenen Strecke widerspiegeln. Auf der Teststrecke soll die Funktion von verschiedenen Entwicklungsfeldern von Schienenfahrzeugen (Antriebssteuerung für automatisiertes Fahren, Türen, Überwachung des Fahrwegs, Hybridsysteme, Kommunikation Fahrzeug-Infrastruktur) auf ihr Systemverhalten hin überprüft werden. Die offene Strecke stellt dabei einen wesentlichen Beitrag dar, weil hiermit alle möglichen Umwelteinflüsse für die neuen Systeme der Bahn im Bereich Digitalisierung und Mobilität 4.0 der Bahn abgedeckt werden können.

Aktivität, Agilität und Offenheit für Neuerungen sind Grundsätze des Handelns im Zusammenhang mit dem Projekt Open Rail Lab, um die Entwicklung in der Mobilität 4.0 voranzutreiben. Innovationen sind der Schlüssel für Wachstum, Unternehmenserfolg und um die Zukunft zu gestalten. Der Schwerpunkt liegt insbesondere in der Schaffung eines erweiterten Zugangs zu Lösungsinformationen durch die Kombination interner und externer Fähigkeiten.

Das Open Rail Lab erstellt eine Forschungsroadmap und konkrete Zielsetzungen, die die Basis für eine Zusammenführung aller interessierten wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Akteure darstellt. Somit ist eine gemeinsame Schwerpunktfestlegung des Innovations- und Forschungsbedarfs gewährleistet. Die Projekte werden in Kooperation mit Partnern in abgegrenzten Projektrahmen durchgeführt. Durch diese Zusammenarbeit, Proaktivität und Zukunftsorientierung bietet das Open Rail Lab, gemeinsam mit den Partnern, die kompetentesten Antworten zu allen Fragen im Bereich der Mobilität 4.0.

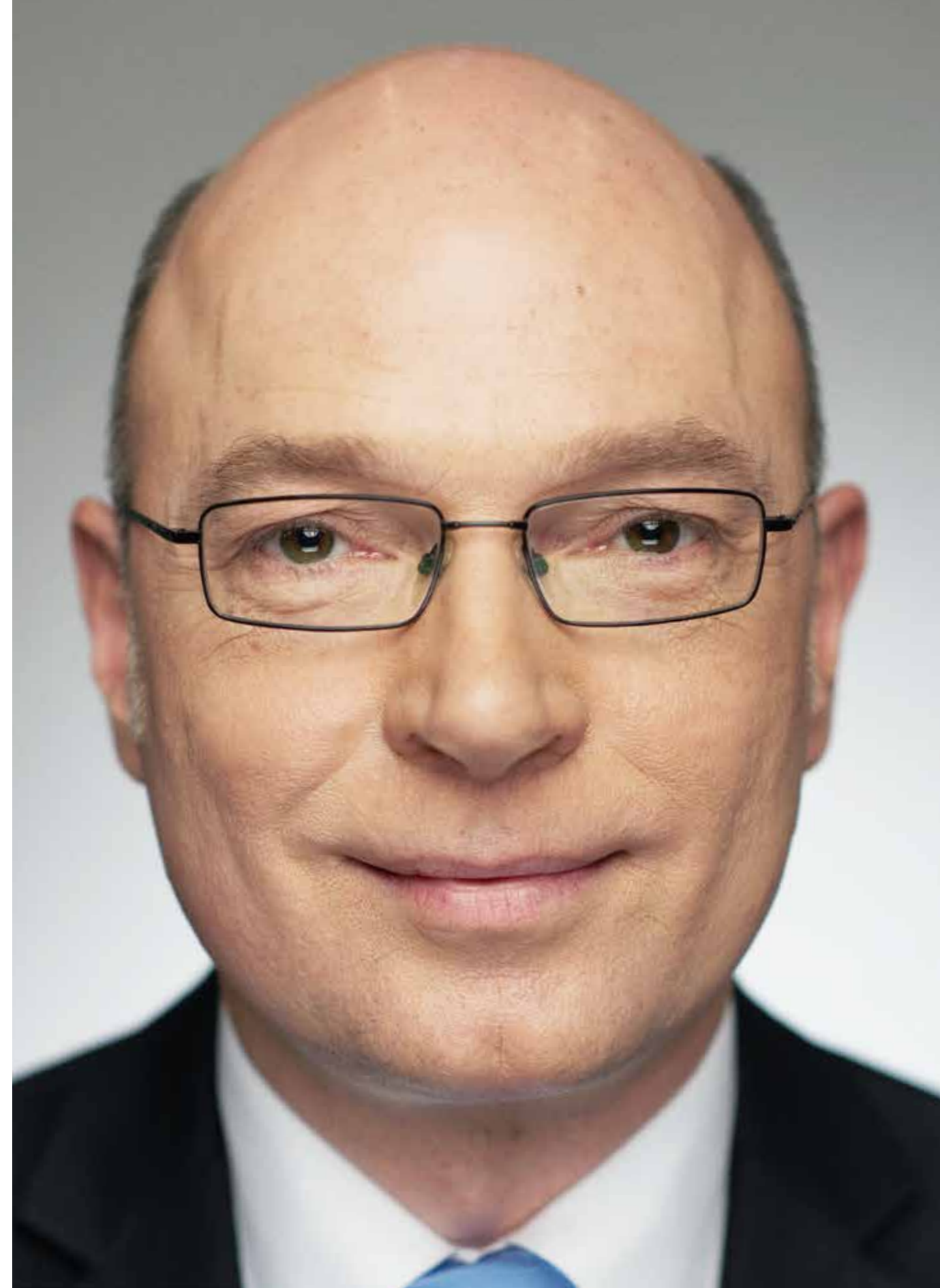
Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH unterstützen ihre Kundinnen und Kunden mit Expertise und Erfahrung bei der Entwicklung einer intelligenten Infrastruktur.

098

Georg Kaufmann

Finanzen
& Controlling

K7



Bilanz zum 31. Dezember 2017

AKTIVA	31.12.2017 EUR	31.12.2017 EUR	VERGLEICHSAZAHLEN 31.12.2016 EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile	390.361,02		264.196,77
2. geleistete Anzahlungen	0,00		17.583,95
		390.361,02	281.780,72
II. Sachanlagen			
1. Bauten auf fremdem Grund	3.642,40		32.186,86
2. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	63.292,34		100.731,63
		66.934,74	132.918,49
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	3.160.000,00		3.160.000,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.343.750,00		2.531.250,00
		5.503.750,00	5.691.250,00
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
1. unfertige Erzeugnisse		26.873,12	3.943,20
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00/Vj. 0,00	519.472,91		701.800,94
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 4.065.806,77/Vj. 4.687.721,08	11.274.806,77		12.943.721,08
3. sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00/Vj. 0,00	13.176.126,01		8.851.003,14
		24.970.405,69	22.496.525,16
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten			
		308.987.817,67	184.272.479,64
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
1. Transitorische Posten		52.297,19	36.702,85
SUMME AKTIVA		339.998.439,43	212.915.600,06

PASSIVA	31.12.2017 EUR	31.12.2017 EUR	VERGLEICHSAZAHLEN 31.12.2016 EUR
A. EIGENKAPITAL			
I. eingefordertes Stammkapital			
1. Stammkapital davon eingezahlt 2.000.000,00/Vj. 2.000.000,00		2.000.000,00	2.000.000,00
II. Kapitalrücklagen			
1. nicht gebundene		7.767.655,19	7.767.655,19
III. Bilanzgewinn/Bilanzverlust			
davon Verlustvortrag -30.055,70/Vj. -105.720,99		46.272,07	-30.055,70
SUMME EIGENKAPITAL		9.813.927,26	9.737.599,49
B. RÜCKSTELLUNGEN			
1. Rückstellungen für Abfertigungen	107.348,37		90.971,71
2. sonstige Rückstellungen	8.214.762,63		10.844.949,76
		8.322.111,00	10.935.921,47
C. VERBINDLICHKEITEN			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 187.500,00/Vj. 187.500,00 davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 2.062.500,00/Vj. 2.250.000,00	2.250.000,00		2.437.500,00
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 74.929.579,22/Vj. 66.419.054,12 davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00/Vj. 0,00	74.929.579,22		66.419.054,12
3. sonstige Verbindlichkeiten davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 100.797,42/Vj. 94.262,47 davon aus Steuern 163.334,57/Vj. 258.424,09 davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 1.116.960,88/Vj. 1.103.676,82 davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00/Vj. 0,00 davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr 76.234.040,10/Vj. 67.710.230,94 davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 2.062.500,00/Vj. 2.250.000,00	1.116.960,88		1.103.676,82
		78.296.540,10	69.960.230,94
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
		243.565.861,07	122.281.848,16
SUMME PASSIVA		339.998.439,43	212.915.600,06

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Jänner 2017 bis 31. Dezember 2017

	2017 EUR	2017 EUR	VERGLEICHSAZAHLEN 2016 EUR
1. UMSATZERLÖSE		7.509.902,47	7.626.533,08
2. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE			
a. Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	450,00		0,00
b. Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	1.674.387,62		32.140,20
c. übrige	740.938.741,58		718.718.856,36
		742.613.579,20	718.750.996,56
3. BETRIEBSLEISTUNG		750.123.481,67	726.377.529,64
4. AUFWENDUNGEN FÜR MATERIAL UND SONSTIGE BEZOGENE HERSTELLUNGSLEISTUNGEN			
a. Aufwendungen für bezogene Leistungen	-742.720.202,03		-715.947.812,85
		-742.720.202,03	-715.947.812,85
5. PERSONALAUFWAND			
a. Gehälter	-4.100.481,18		-3.978.153,15
b. Soziale Aufwendungen			
ba. Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-76.208,16		-87.997,78
bb. Aufwendungen für Altersversorgung	-159.645,71		-154.023,54
bc. Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-1.072.201,39		-1.075.834,16
bd. sonstige Sozialaufwendungen	-136.026,43		-123.776,17
		-5.544.562,87	-5.419.784,80
6. ABSCHREIBUNGEN AUF IMMATERIELLE GEGENSTÄNDE DES ANLAGEVERMÖGENS UND SACHANLAGEN			
a. planmäßige Abschreibungen	-277.767,72		-249.024,13
		-277.767,72	-249.024,13

102

	2017 EUR	2017 EUR	VERGLEICHSAZAHLEN 2016 EUR
7. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN			
a. Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen und Ertrag fallen	-1.835,74		-4.658,09
b. übrige	-1.579.113,31		-4.756.249,77
		-1.580.949,05	-4.760.907,86
8. ZWISCHENSUMME AUS Z 1 BIS 7 (BETRIEBSERGEBNIS)		0,00	0,00
9. ERTRÄGE AUS ANDEREN WERTPAPIEREN UND AUSLEIHUNGEN DES FINANZANLAGEVERMÖGENS <i>davon aus verbundenen Unternehmen 8.883,15 / Vj. 12.483,47</i>		8.883,15	12.483,47
10. SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE <i>davon aus verbundenen Unternehmen 970.155,68 / Vj. 1.694.706,25</i>		2.033.439,79	1.738.274,29
11. ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN <i>davon an verbundene Unternehmen 1.057.920,00 / Vj. 39.040,00</i>		-1.965.995,17	-1.675.092,47
12. ZWISCHENSUMME AUS Z 9 BIS 11 (FINANZERFOLG)		76.327,77	75.665,29
13. ERGEBNIS VOR STEUERN (ZWISCHENSUMME AUS Z 8 UND Z 12)		76.327,77	75.665,29
14. ERGEBNIS NACH STEUERN		76.327,77	75.665,29
15. JAHRESÜBERSCHUSS		76.327,77	75.665,29
16. VERLUSTVORTRAG		-30.055,70	-105.720,99
17. BILANZGEWINN / BILANZVERLUST		46.272,07	-30.055,70

103

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Jahresabschluss wurde gemäß den Bestimmungen der § 189 ff. des Unternehmensgesetzbuches (UGB) in der zum Stichtag geltenden Fassung sowie dem Rechnungslegungsänderungsgesetz 2014 (RÄG 2014) erstellt.

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

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses wurden die Grundsätze der 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 drohenden Verluste, die im Geschäftsjahr 2017 oder in einem der früheren Geschäftsjahren entstanden sind, wurden berücksichtigt.

Anlagevermögen

Immaterielles Anlagevermögen

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet, vermindert um planmäßige Abschreibungen entsprechend der Nutzungsdauer. Die planmäßigen Abschreibungen werden linear vorgenommen. Als Nutzungsdauer wird ein Zeitraum von 3 bis 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 2017 planmäßig fortgeführten Abschreibungen bewertet. Zur Ermittlung der Abschreibungssätze wird generell die lineare Abschreibungsmethode gewählt.

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

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

Geringwertige Vermögensgegenstände bis zu einem Einzelanschaffungswert von EUR 400,00 werden im Jahr des 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 2017 wurden – wie im Vorjahr – keine außerplanmäßigen Abschreibungen durchgeführt.

Umlaufvermögen

Vorräte

Unfertige Erzeugnisse

Die unfertigen Erzeugnisse sind zu Herstellungskosten bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

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

Rückstellungen

Rückstellungen für Anwartschaften auf Abfertigungen

Die Abfertigungsrückstellung wurde nach finanzmathematischen Grundsätzen auf Basis eines Nominalzinssatzes von 2,94 % (Vorjahr 3,36 %), unter Berücksichtigung geplanter Bezugssteigerungen von 1,98 % (Vorjahr 1,73 %) und eines Pensionseintrittsalters von 65 Jahren bei Frauen und Männern ermittelt (gesetzliches Pensionsalter wird verwendet).

Sonstige Rückstellungen

Die Rückstellungen wurden mit dem bestmöglich zu schätzenden Erfüllungsbetrag bewertet. Rückstellungen aus Vorjahren werden, soweit sie nicht verwendet werden und der Grund für ihre Bildung weggefallen ist, über sonstige betriebliche Erträge aufgelöst.

Verbindlichkeiten

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

Änderungen von Bewertungsmethoden

Änderungen von Bewertungsmethoden wurden nicht durchgeführt.

Erläuterungen zur Bilanz

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 154.951,66 (Vorjahr EUR 105.742,86) vorgenommen.

Sachanlagen

Im Bereich des Sachanlagevermögens wurden nutzungsbedingte Abschreibungen in Höhe von EUR 122.213,18 (Vorjahr EUR 140.054,67) vorgenommen.

108

109

ANLAGENSPIEGEL	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten						Abschreibungsbewegungen						Buchwerte		
	01.01.2017 EUR	ZUGÄNGE EUR	DAVON AKT. ZINSEN EUR	ABGÄNGE EUR	UMBU- CHUNG EUR	31.12.2017 EUR	KUMULIERTE AFA 01.01.2017 EUR	AFA LAUFEND EUR	ZU- SCHREI- BUNGEN EUR	ZUGANG EUR	ABGANG EUR	UMBU- CHUNG EUR	KUMULIERTE AFA 31.12.2017 EUR	31.12.2017 EUR	31.12.2016 EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN															
I. Immaterielle Vermögensgegenstände															
1. gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile	760.921,96	264.134,84	0,00	0,00	17.583,95	1.042.640,75	496.725,19	155.554,54	0,00	0,00	0,00	0,00	652.279,73	390.361,02	264.196,77
2. geleistete Anzahlungen	17.583,95	0,00	0,00	0,00	-17.583,95	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17.583,95
II. Sachanlagen															
1. Bauten auf fremdem Grund	328.346,86	0,00	0,00	0,00	0,00	328.346,86	296.160,00	28.544,46	0,00	0,00	0,00	0,00	324.704,46	3.642,40	32.186,86
2. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	777.562,54	56.448,19	0,00	45.991,39	0,00	788.019,34	676.830,91	93.668,72	0,00	0,00	45.772,63	0,00	724.727,00	63.292,34	100.731,63
III. Finanzanlagen															
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	14.060.925,12	0,00	0,00	0,00	0,00	14.060.925,12	10.900.925,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10.900.925,12	3.160.000,00	3.160.000,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.531.250,00	0,00	0,00	187.500,00	0,00	2.343.750,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.343.750,00	2.531.250,00	
SUMME	18.476.590,43	320.583,03	0,00	233.491,39	0,00	18.563.682,07	12.370.641,22	277.767,72	0,00	0,00	45.772,63	0,00	12.602.636,31	5.961.045,76	6.105.949,21

Finanzanlagen

Die Anteile an verbundenen Unternehmen setzen sich wie folgt zusammen:

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

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen bestehen in Höhe von EUR 2.343.750,00 (Vorjahr EUR 2.531.250,00) gegenüber der Rail Test & Research GmbH. Davon hat ein Betrag in Höhe von EUR 187.500,00 eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Umlaufvermögen

Vorräte

Unfertige Erzeugnisse

Der Bestand an unfertigen Erzeugnissen beträgt EUR 26.873,12 (Vorjahr EUR 3.943,20) 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	
	31.12.2017 EUR	31.12.2016 EUR	31.12.2017 EUR	31.12.2016 EUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	519.472,91	701.800,94	0,00	0,00
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	11.274.806,77	12.943.721,08	4.065.806,77	4.687.721,08
sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	13.176.126,01	8.851.003,14	0,00	0,00
SUMME	24.970.405,69	22.496.525,16	4.065.806,77	4.687.721,08

Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen zum 31.12.2017 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 2.800.000,00 (Vorjahr EUR 3.800.000,00) nachrangig.

Dies bedeutet, dass die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH im Rang hinter alle anderen Gläubiger der Rail Test & Research GmbH zurücktritt, sodass die bestehende Forderung im Ausmaß von EUR 2.800.000,00 nur insoweit befriedigt wird, als die Rail Test & Research GmbH nach Befriedigung der anderen Gläubiger zur Begleichung der Forderung an die Gesellschaft in der Lage ist.

Sonstige Forderungen

Die sonstigen Forderungen gliedern sich in folgende Positionen:

	Summe		davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	
	31.12.2017 EUR	31.12.2016 EUR	31.12.2017 EUR	31.12.2016 EUR
Forderungen aus der Verrechnung mit Abgabenbehörden	11.937.111,95	5.949.259,32	0,00	0,00
Darlehen und Vorschüsse an Dienstnehmer	12.178,98	10.184,62	0,00	0,00
andere sonstige Forderungen	1.226.835,08	2.891.559,20	0,00	0,00
SUMME	13.176.126,01	8.851.003,14	0,00	0,00

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 1.226.535,08 (Vorjahr EUR 2.891.259,20) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden. Darin sind Forderungen gegenüber bmvit für gemeinwirtschaftliche Leistungen in Höhe von EUR 1.085.165,95 (Vorjahr EUR 1.414.684,67) enthalten.

Der im Vorjahr in Höhe von EUR 2.948.701,30 in den sonstigen Forderungen enthaltene Rückforderungsanspruch der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH gegenüber der Montafonerbahn AG aufgrund überhöhter Abgeltungsbeträge wurde im Jahr 2017 von der Montafonerbahn AG anerkannt, abgegolten und entsprechend ausgebucht.

Aktive Rechnungsabgrenzung

Transitorische Posten

Die transitorischen Posten werden mit EUR 52.297,19 (Vorjahr EUR 36.702,85) ausgewiesen und umfassen alle Ausgaben, die erst im Folgejahr im Sinne einer periodenreinen Gewinnermittlung aufwandswirksam verrechnet werden.

Eigenkapital

Kapitalrücklagen

Nicht gebundene Kapitalrücklagen

Die Kapitalrücklage beträgt zum 31.12.2017 EUR 7.767.655,19 (Vorjahr EUR 7.767.655,19) und wurde von der Republik Österreich bereits bei der Gründung der Gesellschaft eingebracht.

Bilanzgewinn

Der Bilanzgewinn für 2017 beläuft sich auf EUR 46.272,07 (Vorjahr Bilanzverlust EUR -30.055,70). In diesem Betrag ist ein Verlustvortrag aus dem Jahr 2016 in Höhe von EUR -30.055,70 enthalten.

Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen bestehen aus folgenden Positionen:

	31.12. 2017 EUR	31.12.2016 EUR
Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Arbeitnehmern	203.653,97	195.487,02
Sonstige Rückstellungen	8.011.108,66	10.649.462,74
SUMME	8.214.762,63	10.844.949,76

In den sonstigen Rückstellungen sind u. a. die Rückstellungen für noch nicht konsumierte Urlaube in Höhe von EUR 152.153,36 (Vorjahr EUR 148.796,18), für Zeitguthaben in Höhe von EUR 51.500,61 (Vorjahr EUR 46.690,84), für ausstehende Eingangsrechnungen in Höhe von EUR 33.891,41 (Vorjahr EUR 37.390,00), für Prämien für Mitarbeiter in Höhe von EUR 454.000,00 (Vorjahr EUR 448.000,00), für drohende Verluste aus einem Zinsswap-Geschäft in Höhe von EUR 7.209.000,00 (Vorjahr EUR 8.256.000,00), für Prozesskosten in Höhe von EUR 186.700,00 (Vorjahr EUR 182.000,00), für die Behindertenausgleichstaxe in Höhe von EUR 7.337,00 (Vorjahr EUR 6.024,00) und für Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten in Höhe von EUR 120.180,25 (Vorjahr EUR 105.641,68) enthalten. In den sonstigen Rückstellungen ist im Vorjahr ein Betrag in Höhe von EUR 1.614.407,06 für den Rechtsstreit mit der Montafonerbahn AG enthalten.

Verbindlichkeiten

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

		SUMME EUR	Restlaufzeit		
			BIS 1 JAHR EUR	ZW. 1 UND 5 JAHREN EUR	ÜBER 5 JAHRE EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2017	2.250.000,00	187.500,00	750.000,00	1.312.500,00
	2016	2.437.500,00	187.500,00	750.000,00	1.500.000,00
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2017	74.929.579,22	74.929.579,22	0,00	0,00
	2016	66.419.054,12	66.419.054,12	0,00	0,00
Sonstige Verbindlichkeiten	2017	1.116.960,88	1.116.960,88	0,00	0,00
	2016	1.103.676,82	1.103.676,82	0,00	0,00
SUMME	2017	78.296.540,10	76.234.040,10	750.000,00	1.312.500,00
SUMME	2016	69.960.230,94	67.710.230,94	750.000,00	1.500.000,00

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -187.500,00 auf EUR 2.250.000,00. Zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen für den Klima-Wind-Kanal der Rail Test & Research GmbH wurde im Jahr 2009 ein Darlehen in Höhe von EUR 3.750.000,00 aufgenommen. Zum Bilanzstichtag haftet das Darlehen mit einem Betrag in Höhe von EUR 2.250.000,00 (Vorjahr EUR 2.437.500,00) 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
Verbindlichkeiten gegenüber Abgabenbehörden	2017	163.334,57	163.334,57	0,00	0,00
	2016	258.424,09	258.424,09	0,00	0,00
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungsträgern	2017	100.797,42	100.797,42	0,00	0,00
	2016	94.262,47	94.262,47	0,00	0,00
Sonstige Verbindlichkeiten	2017	852.828,89	852.828,89	0,00	0,00
	2016	750.990,26	750.990,26	0,00	0,00
SUMME	2017	1.116.960,88	1.116.960,88	0,00	0,00
SUMME	2016	1.103.676,82	1.103.676,82	0,00	0,00

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Aufwendungen in Höhe von EUR 152.990,95 (Vorjahr EUR 136.313,86) 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 243.565.861,07 (im Vorjahr EUR 122.281.848,16) 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.

GARANTIEERKLÄRUNG FÜR		HAFTUNGSHÖHE EUR	HAFTUNGSENDE
Rail Test & Research GmbH	2017	19.999.991,81	30.12.2029
	2016	19.999.979,58	30.12.2029
RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH	2017	746.166,36	31.03.2036
	2016	786.499,72	31.03.2036
	2017	461.500,00	31.12.2030
	2016	497.000,00	31.12.2030
SUMME	2017	21.207.658,17	
SUMME	2016	21.283.479,30	

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 295.324,85 (Vorjahr EUR 302.547,87) und in den nächsten fünf Jahren insgesamt auf EUR 1.466.481,67 (Vorjahr EUR 1.494.865,32). 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 7.509.902,47 (Vorjahr EUR 7.626.533,08).

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

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen EUR 742.613.579,20 (Vorjahr EUR 718.750.996,56) und gliedern sich wie folgt:

	2017 EUR	2016 EUR
Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen	450,00	0,00
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	1.674.387,62	32.140,20
Übrige sonstige betriebliche Erträge	740.938.741,58	718.718.856,36
SUMME	742.613.579,20	718.750.996,56

Übrige betriebliche Erträge

Die übrigen betrieblichen Erträge betragen EUR 740.938.741,58 (Vorjahr EUR 718.718.856,36) und bestehen aus folgenden Positionen:

	2017 EUR	2016 EUR
Zuschüsse	742.276.484,14	715.163.436,07
Erträge iZm Rückforderung MBS	-1.372.062,56	3.553.614,79
Sonstige Erlöse	34.320,00	1.805,50
SUMME	740.938.741,58	718.718.856,36

Aufwendungen für bezogene Leistungen

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen gliedern sich wie folgt:

	2017 EUR	2016 EUR
Bezogene gemeinwirtschaftliche Leistungen VDV	742.276.484,14	715.163.436,07
Bezogene Leistungen Rückforderung MBS	242.344,50	604.913,49
Bezogene Leistungen IKN	86.203,85	61.380,72
Bezogene Leistungen FVK	40.756,12	67.912,29
Bezogene Leistungen Infra4	31.705,05	17.441,24
Kartenrohlinge	22.266,80	18.192,51
Bezogene Leistungen ATF	11.418,26	2.364,03
Bezogene Leistungen KLI.EN	9.023,31	12.172,50
SUMME	742.720.202,03	715.947.812,85

Personalaufwand

Der Personalaufwand hat sich gegenüber dem Vorjahr von EUR 5.419.784,80 um EUR 124.778,07 auf EUR 5.544.562,87 verändert.

Aufwendungen Angestellte

	2017 EUR	2016 EUR
Gehälter	4.100.481,18	3.978.153,15
Abfertigungen	16.376,66	29.739,30
Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	59.831,50	58.258,48
Aufwendungen für Altersversorgung	159.645,71	154.023,54
Gesetzlicher Sozialaufwand	766.467,67	735.367,38
Vom Entgelt abhängige Abgaben	305.733,72	340.466,78
Sonstige Sozialaufwendungen	136.026,43	123.776,17
SUMME	5.544.562,87	5.419.784,80

Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen

	2017 EUR	2016 EUR
Dotierung Abfertigungsrückstellung	16.376,66	29.739,30
Beiträge an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	59.831,50	58.258,48
SUMME	76.208,16	87.997,78

Abschreibungen auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Planmäßige Abschreibungen

Die planmäßigen Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr EUR 277.767,72 (Vorjahr EUR 249.024,13) und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 28.743,59.

	2017 EUR	2016 EUR
Planmäßige Abschreibung immaterieller Vermögensgegenstände	154.951,66	105.742,86
Planmäßige Abschreibung Sachanlagen	122.213,18	140.054,67
Sofortabschreibung geringwertiger Vermögensgegenstände	602,88	3.226,60
SUMME	277.767,72	249.024,13

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Steuern, soweit nicht Steuern vom Einkommen oder Ertrag

Die nicht ertragsabhängigen Steuern beliefen sich im Geschäftsjahr auf EUR 1.835,74 (Vorjahr EUR 4.658,09) und gliedern sich wie folgt:

	2017 EUR	2016 EUR
sonstige Steuern und Abgaben	1.835,74	4.658,09
SUMME	1.835,74	4.658,09

Übrige betriebliche Aufwendungen

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen betragen EUR 1.579.113,31 (Vorjahr EUR 4.756.249,77) und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR -3.177.136,46. Die übrigen betrieblichen Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

	2017 EUR	2016 EUR
Instandhaltungen und Reparaturen	268.054,95	249.373,51
Reinigung durch Dritte	41.541,97	40.153,42
Versicherungen	46.783,32	46.274,56
Transporte durch Dritte	284,50	391,50
Reise- und Fahrtspesen, Diäten	62.589,93	54.144,01
Post- und Telefongebühren	53.611,03	43.184,55
Miet- und Pachtaufwand, Leasing	308.024,90	305.903,40
Energieverbrauch, Betriebskosten	63.464,70	72.909,21
Kfz-Kosten PKW	5.720,71	4.478,25
Kosten für beigestelltes Personal	0,00	22.693,15
Aufsichtsratsvergütungen	29.500,00	30.500,00
Büromaterial	13.407,51	28.340,83
Aufwand für Fachliteratur und Zeitungen	25.074,75	27.164,40
Werbe- und Repräsentationsaufwand	76.541,99	120.463,18
Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwand	409.176,51	535.280,86
Aus- und Fortbildung	135.965,56	148.849,67
Mitgliedsbeiträge	16.929,61	14.325,86
Spesen des Geldverkehrs	2.709,95	2.668,01
Forderungsausfälle (Einzelwertberichtigung)	0,00	1.474.350,65
Verluste aus Anlagenabgängen	218,76	949,98
Dotierung sonstige Rückstellung iZm Montafonerbahn	0,00	1.474.350,65
Sonstige betriebliche Aufwendungen	20.357,99	60.519,51
Skontoerträge auf übrige betriebliche Aufwendungen	-845,33	-1.019,39
SUMME	1.579.113,31	4.756.249,77

Die im Geschäftsjahr entfallenden Aufwendungen für den Abschlussprüfer betragen für die Prüfung des Jahresabschlusses EUR 9.500,00 (Vorjahr EUR 7.933,68) und für sonstige Leistungen EUR 0,00 (Vorjahr EUR 56.520,00).

Finanzielles Ergebnis

Das finanzielle Ergebnis schlägt sich im Geschäftsjahr mit EUR 76.327,77 (Vorjahr EUR 75.665,29) nieder. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Veränderung von EUR 662,48.

Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

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

	2017 EUR	2016 EUR
Zinserträge aus Ausleihungen	8.883,15	12.483,47
davon aus verbundenen Unternehmen	8.883,15	12.483,47
SUMME	8.883,15	12.483,47

Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge gliedern sich wie folgt:

	2017 EUR	2016 EUR
Zinserträge	81.019,79	80.734,29
davon aus verbundenen Unternehmen	75.655,68	76.206,25
Zinserträge Swap	1.952.420,00	1.657.540,00
davon aus verbundenen Unternehmen	894.500,00	1.618.500,00
SUMME	2.033.439,79	1.738.274,29

Im Jahr 2017 wurde die Darstellung der Zinserträge umgestellt. Diese werden nun nicht mehr saldiert mit den entsprechenden Aufwendungen gezeigt. Da aus diesem Grund die Vorjahreszahlen angepasst werden, sind diese nicht mit dem geprüften Jahresabschluss zum 31.12.2016 vergleichbar.

Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen gliedern sich wie folgt:

	2017 EUR	2016 EUR
Haftungsentgelt	4.691,94	5.068,75
Zinsen für Bankkredite, Darlehen, Hypotheken	8.883,23	12.483,72
Zinsaufwand Swap	1.952.420,00	1.657.540,00
davon an verbundene Unternehmen	1.057.920,00	39.040,00
SUMME	1.965.995,17	1.675.092,47

Im Jahr 2017 wurde die Darstellung der Zinsaufwendungen umgestellt. Diese werden nun nicht mehr saldiert mit den entsprechenden Erträgen gezeigt. Da aus diesem Grund die Vorjahreszahlen angepasst werden, sind diese nicht mit dem geprüften Jahresabschluss zum 31.12.2016 vergleichbar.

Bilanzgewinn

Der Jahresgewinn des Geschäftsjahres 2017 beträgt EUR 76.327,77 und veränderte sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 662,48 (Vorjahresergebnis EUR 75.665,29). Durch die Auflösung des Verlustvortrages aus dem Geschäftsjahr 2016 errechnet sich ein Bilanzgewinn von EUR 46.272,07.

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

Zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos hat die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (als Fixzinsszahler) 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 31.12.2017 einen negativen beizulegenden Zeitwert von EUR 7.208.589,68 (Vorjahr EUR 8.255.146,48) ergeben.

Im Jahresabschluss 2017 wird das Finanzderivat – wie im Vorjahr – nicht als Bewertungseinheit mit dem Fremdfinanzierungsgeschäft qualifiziert, daher ist eine bilanzielle Berücksichtigung des negativen beizulegenden Zeitwertes in Form einer Drohverlustrückstellung in Höhe von EUR 7.209.000,00 (Vorjahr EUR 8.256.000,00) erforderlich.

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

Sonstige Angaben

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer betrug 73 (Vorjahr 70), davon 73 Angestellte (Vorjahr 70) 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	2017	16.376,66	0,00	0,00	16.376,66
	2016	29.739,30	0,00	0,00	29.739,30
Betriebliche Mitarbeitervorsorge	2017	59.831,50	2.273,24	5.172,76	52.385,50
	2016	58.258,48	2.250,66	5.030,51	50.977,31
Aufwendungen für Pensionen (Pensionskassenbeiträge)	2017	138.720,71	12.607,50	9.657,72	116.455,49
	2016	135.123,54	12.607,50	9.600,06	112.915,98
SUMME	2017	214.928,87	14.880,74	14.830,48	185.217,65
SUMME	2016	223.121,32	14.858,16	14.630,57	193.632,59

124

Geschäftsführer der Gesellschaft ist:

DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Die Vergütung des Geschäftsführers belief sich im Geschäftsjahr 2017 – ohne Berücksichtigung der unter Punkt 4.b. dargestellten Beträge – auf insgesamt EUR 148.580,45 (Vorjahr EUR 147.104,46).

Der Aufsichtsrat setzte sich im Geschäftsjahr 2017 aus folgenden Personen zusammen:

Ministerialrat Mag. Roland Schuster, MBA
(Vorsitzender)

Sektionschefin Mag. Ursula Zechner
(Stellvertreterin des Vorsitzenden)

Ministerialrat Mag. Bernhard Bauer

DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill

Mag. Stefan Rust

Ministerialrat DI Dr. Thomas Spiegel

Patrycja Feichter

Peter Calließ

Mag. Martina Lew-Schlapschy

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

125

Verbundene Unternehmen

Rail Test & Research GmbH, Wien

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR -2.798.774,80 (Vorjahr EUR -3.775.866,26); Jahresüberschuss 2017 EUR 977.091,46 (Vorjahr Jahresfehlbetrag EUR -955.664,66)

RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH, Regensburg

Anteil am Stammkapital: 100 %, Eigenkapital EUR 89.449,03 (Vorjahr EUR 78.554,70); Jahresüberschuss 2017 EUR 10.894,33 (Vorjahr Jahresüberschuss EUR 13.221,26)

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die im Jahresabschluss nicht berücksichtigt sind

Nach dem Bilanzstichtag hat es keine wesentlichen Ereignisse gegeben, die im Jahresabschluss nicht berücksichtigt sind.

Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung wird der Generalversammlung vorschlagen, den Bilanzgewinn in Höhe von EUR 46.272,07 (Vorjahr Bilanzverlust EUR -30.055,70) auf neue Rechnung vorzutragen.

Angaben über Beziehungen des Unternehmens zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Die Aufgaben der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH sind insbesondere in § 3 Abs. 1 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geregelt, wobei der dort definierte Umfang der Tätigkeiten durch die Übertragung weiterer Aufgaben durch 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 2017 auf EUR 6.677.449,24 (Vorjahr EUR 6.741.912,45).

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 2017 auf in Summe EUR 121.201,96 (Vorjahr EUR 118.825,44). 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 46.258,33) verrechnet wird.

Die Republik Österreich stellte der Gesellschaft aufgrund einer zur Aufnahme eines Darlehens gewährten Bundeshaftung im Geschäftsjahr 2017 ein Haftungsentgelt von EUR 4.691,94 (Vorjahr EUR 5.068,75) in Rechnung.

Wien, am 23. April 2018



DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Lagebericht

Lagebericht gem. §§ 243 und 267 UGB
der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH für das Geschäftsjahr 2017

Struktur der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und Angaben über Beteiligungen

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH („SCHIG mbH“) besteht als Gesellschaft seit 21 Jahren und wurde im November 1996 als Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH gegründet. Im Zuge der ÖBB-Reform 2005 ist der Finanzierungsbereich der SCHIG mbH zu den ÖBB transferiert worden. Die SCHIG mbH wurde gem. § 2 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz idgF per 1. Jänner 2005 als „Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH“ neu gegründet (Abspaltung zur Neugründung).

Aufgrund des Fachwissens der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie durch die kontinuierliche Erweiterung ihrer Expertise hat sich die SCHIG mbH seit ihrer Neupositionierung im Sinne des gesetzlichen Auftrages u. a. zu einem Spezialisten für Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Abwicklung von Förderungen, der Mittelverwendungskontrolle im Eisenbahnwesen und der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen entwickelt. Das Know-how, über welches die SCHIG mbH im Bereich Mobilität verfügt, wird sowohl dem Bund (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 (CEF);
- Mitwirkung bei der Erstellung und Weiterentwicklung der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz sowie die Kontrolle der Einhaltung dieser Zuschussverträge;
- Betreiben einer akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle (Benannten Stelle oder Notified Body) auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens;
- Durchführung von Sachverständigentätigkeiten gemäß österreichischem Eisenbahnrecht.

Als zentrale Aufgabe im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie obliegt der SCHIG mbH gem. § 3 Abs. 1 Z 9 SCHIG der Abschluss von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Zusammenhang mit § 7 des Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes 1999, BGBl. I Nr. 204, und deren Abwicklung.

Weiters ist die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle für Förderprogramme des bmvit (Anschlussbahn- und Terminalförderungen (ATF), Beihilfenprogramm für Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen, ETCS – Level 2, urbane E-Mobilität, Mikro-ÖV, Intermodale Schnittstelle Radverkehr, Innovationsförderung Kombierter Verkehr) sowie für die Förderprogramme zur Umsetzung des nationalen Aktionsplanes „Intelligente Verkehrssysteme (IVS)“ des Klima- und Energiefonds (KLI.EN) tätig.

Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Liberalisierung des Eisenbahnwesens

Im Rahmen der Liberalisierung des Eisenbahnwesens ist sowohl von europäischer als auch nationalstaatlicher gesetzlicher Seite eine unabhängige Stelle gefordert.

Derzeit werden folgende Aufgaben und Tätigkeiten im Sinne der Liberalisierung des österreichischen Eisenbahnwesens von der SCHIG mbH übernommen:

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

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

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

Die RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (Rollende Landstraße – RoLa) hat mit dem RoLa-Standort Regensburg das erste grenzüberschreitende PPP-Projekt dieser Art für die SCHIG mbH realisiert. Infrastrukturbetreiber des RoLa-Terminals ist die Bayernhafen GmbH. Der operative Betrieb der RoLa-Verbindung Trento – Regensburg wurde vorläufig eingestellt, eine neue Betreibergesellschaft wird derzeit gesucht.

Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage

Gesamtwirtschaftliches Umfeld, Marktumfeld und Trends

In ihrer gesamtwirtschaftlichen Prognose für Österreich 2017 bis 2020 vom Dezember 2017¹ hat die Oesterreichische Nationalbank (OeNB) die Wachstumsaussichten des realen BIP für 2017 gegenüber dem Vorjahr 2016 mit 3,1 % angesetzt. Damit liegt der Wert deutlich über dem Stand der Prognose zur Jahresmitte 2017, in welcher für dieses Jahr von einem Wachstum der österreichischen Wirtschaft von 2,2 % ausgegangen wurde.

Für 2018 prognostiziert die OeNB im Dezember 2017 ein Wachstum des realen BIP von 2,8 %. Dies bedeutet zwar einen leichten Rückgang gegenüber dem Jahr 2017, das Wachstum soll dennoch ebenfalls sehr stark ausfallen. Dieses Wachstum wird sowohl von der Auslands- als auch der Inlandsnachfrage getragen. Der Exportwirtschaft kommt dabei die gute internationale Konjunktur, im Besonderen die wirtschaftliche Erholung des Euroraums und die starke Nachfrage aus den südöstlichen und östlichen Nachbarstaaten zugute. Die starke Entwicklung der Inlandsnachfrage wird von der OeNB als eine zentrale Konjunkturstütze gesehen. Vor allem das starke Beschäftigungswachstum in Österreich (für die Arbeitslosenquote gemäß Eurostat wird ein Rückgang von einem Wert von 6,0 % im Jahr 2016 auf 5,1 % im Jahr 2018 prognostiziert) und steigende Löhne wirken sich stimulierend auf die Konsumausgaben privater Haushalte aus. Dies setzt wichtige Impulse und bedingt in der Folge einen Anstieg der Ausrüstungsinvestitionen heimischer Unternehmen.

Neben den Ausrüstungsinvestitionen haben sich im Jahr 2017 Nichtwohnbauinvestitionen und andere Investitionen (darin enthalten die für Infrastrukturprojekte maßgeblichen Tiefbauinvestitionen) mit einem Anstieg um 2,8 % sehr positiv entwickelt. In dem Bereich wird für das Jahr 2018 ein Rückgang des Wachstums auf 2,3 % von der OeNB erwartet.

Für die Folgejahre geht die OeNB davon aus, dass die Wachstumsraten der österreichischen Wirtschaft wieder zurückgehen und sich damit dem langfristigen Trend annähern. Für das Jahr 2019 erwartet die OeNB daher einen Rückgang des BIP-Wachstums für Österreich auf 1,9 %.

Ähnlich der Einschätzung der OeNB prognostizierte auch das WIFO zu Beginn des Jahres 2018 einen starken Anstieg des Wachstums des realen BIP, in seinem Fall in der Höhe von 3,0 %, für dieses Jahr. Hier zeigen sich nach Einschätzung des WIFO ebenfalls die Auswirkungen der gleichen Faktoren, die von der OeNB als maßgeblich angeführt wurden. Zu nennen sind hier insbesondere die positive Entwicklung der internationalen Konjunktur (vor allem im Euroraum), die Verbesserung der Situation auf dem österreichischen Arbeitsmarkt, der Anstieg des privaten Konsums und die Ausweitung der Ausrüstungsinvestitionen. Nach der hohen Dynamik zu Jahresbeginn erwartet das WIFO im Jahresverlauf eine schrittweise Abkühlung der Konjunktur. Das Wachstum im Jahr 2019 wird daher bereits abgeschwächt mit 2,2 % prognostiziert.

Das Bauwesen profitiert laut WIFO vom weiterhin starken Wirtschaftswachstum am meisten unter den Wirtschaftssektoren. Dabei hat der Tiefbau den Wohnbau bereits im Jahr 2017 als wesentlicher Wachstumstreiber abgelöst; dieser Trend wird sich in den kommenden Jahren im Großen und Ganzen fortsetzen, da eine Vielzahl europäischer Länder derzeit versucht, den durch die Finanzmarktkrise entstandenen Investitionsstau im Infrastrukturbereich zu beseitigen. Das WIFO geht davon aus, dass sich im Bereich Tiefbau in Europa vor allem der Straßen- und Bahnanlagenbau positiv entwickeln. Diese Entwicklung kann auch in Österreich festgestellt werden. Laut WIFO kam es im Jahr 2017 zu einer kräftigen Steigerung der Bauleistung im Bereich Transportinfrastruktur. Hierbei war der Beitrag des Straßenbaus wesentlich größer als der des Bahnanlagenbaus. Das WIFO merkt hierzu an, dass die Rahmenpläne der beiden großen Infrastrukturbetreiber ÖBB und ASFINAG für beide Bereiche in den nächsten Jahren weitere Impulse erwarten lassen.²

Die lebhaftere Konjunktur im Euro-Raum zu Beginn des Jahres 2018 manifestiert sich auch in einer starken Zunahme österreichischer Exporte. Im Bereich der davon profitierenden Sachgüterindustrie nehmen dadurch Produktion und Beschäftigung weiter zu. Im Zusammenspiel mit dem privaten Konsum wirkt sich dies derzeit sehr positiv auf das Expansionstempo der österreichischen Wirtschaft aus. Das WIFO hat daher seine Wachstumsprognosen mittlerweile nach oben revidiert, für 2018 wird nun ein Wirtschaftswachstum von 3,2 % erwartet.³

Auch das IHS hat seine Prognose vom Dezember 2017 leicht nach oben revidiert, nun wird für 2018 ein Wachstum der österreichischen Wirtschaft von 2,8 % erwartet. Für das Jahr 2019 wiederum wird ein Rückgang des Wachstums auf 1,9 % prognostiziert.⁴

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

Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse der SCHIG mbH beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 7,5 Mio. (Vj. rd. EUR 7,6 Mio.), pro beschäftigter Person bedeutet das bei einem durchschnittlichen Personalstand von 73 Personen (Vj. 70) einen Betrag von rd. TEUR 103 (Vj. rd. TEUR 109). Dies entspricht einem Rückgang der Umsatzerlöse der SCHIG mbH um rd. TEUR -117 oder rd. -1,5 % gegenüber dem GJ 2016. Der überwiegende Umsatzanteil resultiert aus der Kostentragungspflicht des Bundes laut § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz.

¹ Gesamtwirtschaftliche Prognose der OeNB für Österreich 2017 bis 2020 (Dezember 2017): https://www.oenb.at/dam/jcr:36b75f73-836f-42c2-9d77-167e9d6fa80d/SH_Prognose_Dezember%202017.pdf, abgerufen am 15. März 2018

² WIFO-Monatsberichte 2018, 91 (1), S. 3 ff. und S. 8; 91 (2), S. 139, S. 141 sowie S. 145 f.

³ Prognose für 2018 und 2019: Österreichs Wirtschaft weiter auf Expansionskurs (18. März 2018): http://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=61009&mime_type=application/pdf, abgerufen am 19. März 2018

⁴ Prognose der Österreichischen Wirtschaft 2018–2019 (15. März 2018): https://www.ihs.ac.at/fileadmin/public/2016_Files/Documents/20180316_Presseinfo_MaerzPrognose2018.pdf, abgerufen am 19. März 2018

Ertragslage

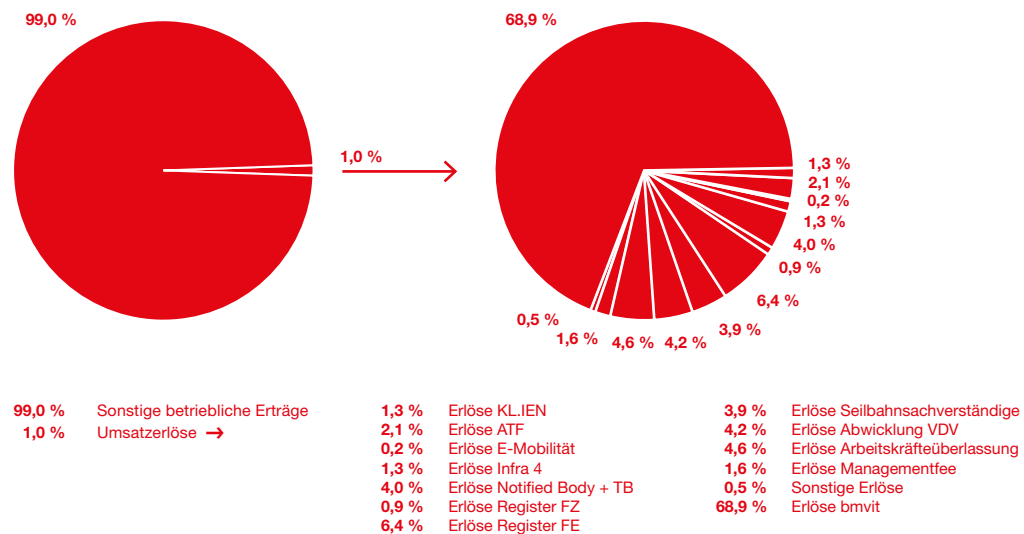
Seit dem Jahr 2010 unterstützt die SCHIG mbH das bmvit bei der Neugestaltung der Verkehrsdienstverträge für den gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr gemäß den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Nachdem am 3. Februar 2011 rückwirkend mit 1. April 2010 der Verkehrsdienstvertrag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

In Summe betrug der damit für den Zeitraum von 1. Jänner 2017 bis 31. Dezember 2017 erfolgte Bestellumfang der SCHIG mbH ca. 78,3 Mio. (Vj. 77,7 Mio.) Zug-Kilometer.

Dabei handelt es sich um Schienenpersonenverkehrsleistungen im Nah- und Regionalverkehr im gesamten Bundesgebiet – die das Grundangebot des Bundes gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 darstellen – sowie ergänzende Leistungen im Fernverkehr, die ebenfalls aufgrund gemeinwirtschaftlicher Zielsetzungen beauftragt werden. Im Vertragszeitraum 1. Jänner 2017 bis 31. Dezember 2017 wendet der Bund für die bestellten Verkehrsleistungen im Wege der SCHIG mbH EUR 742,2 Mio. (Vj. EUR 714,6 Mio.) auf; unter Berücksichtigung von Leistungsstörungen und der Ergebnisse der Qualitätskontrollen im Jahr 2017 beläuft sich der Gesamtaufwand auf EUR 742,7 Mio. (Vj. EUR 715,3 Mio.). Dieser Betrag ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen sowie in den Aufwendungen für bezogene Leistungen der SCHIG mbH enthalten.

Der nachfolgende Überblick über die Betriebsleistung im GJ 2017 zeigt deren Zusammensetzung sowie Details zu den Umsatzerlösen.

ÜBERSICHT BETRIEBSLEISTUNG 2017

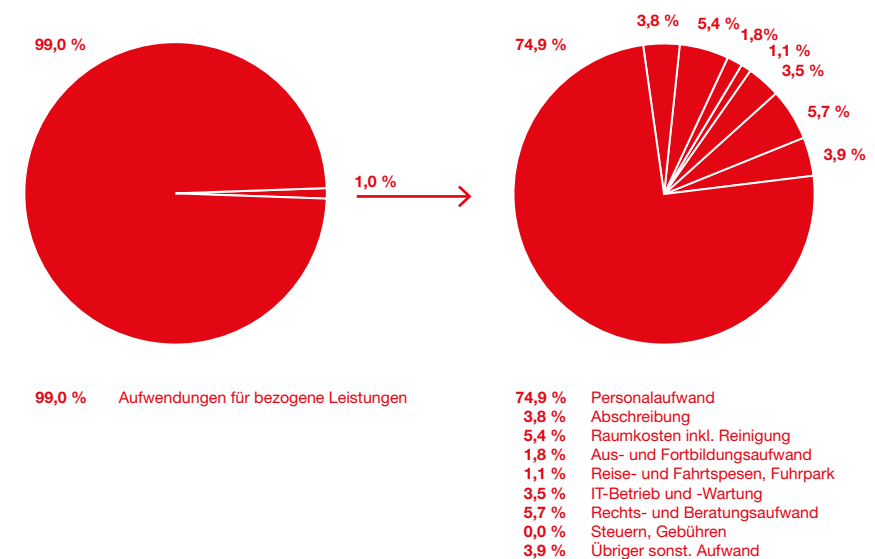


Am 6. Dezember 2016 hat die SCHIG mbH von dem ihr gemäß § 5 Abs. 2 des mit der ÖBB-Personenverkehr AG abgeschlossenen Verkehrsdienstvertrags eingeräumten Recht neuerlich Gebrauch gemacht, die ÖBB-Personenverkehr AG zu verpflichten, für bestimmte beauftragte Verkehrsleistungen ab Dezember 2017 neue Elektrotriebwagen einzusetzen. Dadurch erhöht sich der von der SCHIG mbH an die ÖBB-Personenverkehr AG zu leistende jährliche Abgeltungsbetrag. Im Fahrplanjahr 2019 beträgt die entsprechende Erhöhung schließlich rund EUR 22,4 Mio.

Auch im GJ 2017 wurde weiterhin an der Verbesserung der Abwicklungseffizienz gearbeitet. Der Personalaufwand verzeichnete im Berichtsjahr mit rd. EUR 5,5 Mio. (Vj. EUR 5,4 Mio.) einen leichten Anstieg gegenüber dem Vorjahr, der durchschnittliche Personalaufwand pro beschäftigter Person der SCHIG mbH im Berichtsjahr ging auf rd. TEUR 76 (Vj. rd. TEUR 77) zurück. Die durchschnittliche Anzahl an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern stieg um drei Personen von 70 auf 73 im GJ 2017.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund der in den Verkehrsdienstverträgen vorgesehenen Wertanpassung im Berichtsjahr insgesamt auf rd. EUR 742,7 Mio. (Vj. rd. EUR 715,9 Mio.). Die Intensität der Aufwendungen für bezogene Leistungen blieb mit rd. 99,0 % im GJ 2017 gegenüber dem Vorjahr (98,6 %) nahezu unverändert.

ÜBERSICHT AUFWENDUNGEN 2017



Überblick zur Ertragslage

Die SCHIG mbH erzielte im Berichtsjahr ein positives Finanzergebnis von rd. TEUR 76 (Vj. rd. TEUR 76). Das EBIT 2017 betrug rd. TEUR 90 (Vj. rd. TEUR 93).

Im Geschäftsjahr 2017 wurde der Ausweis der Auswirkungen aus dem Zinsswap auf das Finanzergebnis in selbigem geändert. Statt der bisherigen Saldierung der Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Zinsswap werden diese nun unsaldiert im Finanzergebnis gezeigt. Die aus dem Zinsswap resultierenden Zinsaufwendungen

wurden, dem Fachgutachten KFS/BW 3 der Kammer der Steuerberater und Wirtschaftsprüfer entsprechend, bei der Ermittlung des EBIT aufgrund ihrer außerordentlichen Bedeutung dem Ergebnis vor Steuern nicht hinzugerechnet.

Die Umsatzrentabilität lag im GJ 2017 mit rd. 1,2 % (Vj. rd. 1,2 %) auf Vorjahresniveau. Da sowohl das Finanzergebnis als auch das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen unverändert sind, blieb auch die Eigenkapitalrentabilität im GJ 2017 mit rd. 0,8 % gleich.

ÜBERBLICK ZUR ERTRAGSLAGE	2017	2016	VERÄNDERUNG
EBIT (in TEUR)	90	93	-3
EBIT-Marge (Umsatzrentabilität) (in %)	1,2 %	1,2 %	0,0 %
Ergebnis vor Steuern (in TEUR)	76	76	1
Eigenkapitalrentabilität (Ergebnis vor Steuern/ Eigenkapital) (in %)	0,8 %	0,8 %	0,0 %

Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung

Die Struktur der Gewinn- und Verlust-Rechnung der SCHIG mbH hat sich im GJ 2017 gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich nicht wesentlich verändert; maßgeblichster Einflussfaktor ist die Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen aus bezogenen Leistungen im Zusammenhang mit den Verkehrsdiensteverträgen. Das Finanzergebnis blieb mit TEUR 76 unverändert.

STRUKTUR DER GUV-RECHNUNG	2017 TEUR	%	2016 TEUR	%	VERÄNDE- RUNG TEUR
Umsatzerlöse	7.510	1,0 %	7.627	1,0 %	-117
Sonstige betriebliche Erträge	742.614	99,0 %	718.751	99,0 %	23.863
Betriebsleistung	750.123	100,0 %	726.378	100,0 %	23.746
Aufwendungen für bezogene Leistungen	742.720	99,0 %	715.948	98,6 %	26.772
Personalaufwand	5.545	0,7 %	5.420	0,7 %	125
Abschreibungen	278	0,0 %	249	0,0 %	29
Sonstige betriebliche Aufwendungen	1.581	0,2 %	4.761	0,7 %	-3.180
Gesamtaufwand	750.123	100,0 %	726.378	100,0 %	23.746
Betriebsergebnis	0	0,0 %	0	0,0 %	0
Finanzergebnis	76	0,0 %	76	0,0 %	1
Ergebnis vor Steuern	76	0,0 %	76	0,0 %	1

Vermögens- und Finanzlage

Der starke Anstieg der Bilanzsumme im Berichtsjahr auf rd. EUR 340,0 Mio. resultiert weitestgehend aus den Auswirkungen der Verkehrsdiensteverträge auf die entsprechenden Positionen des Nettoumlaufvermögens.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen (Anlagenintensität) ging aufgrund des Anstiegs der Bilanzsumme auf 1,8 % (Vj. 2,9 %) zurück. Der Anlagendeckungsgrad I lag bei 164,6 % (Vj. 159,5 %), der Anlagendeckungsgrad II bei 201,0 % (Vj. 197,8 %).

ÜBERBLICK ZUR VERMÖGENS- UND FINANZLAGE	31.12.2017	31.12.2016	VERÄNDERUNG
Bilanzsumme (in TEUR)	339.998	212.916	127.083
Anlagenintensität (in %)	1,8 %	2,9 %	-1,1 %
Anlagendeckungsgrad I (in %)	164,6 %	159,5 %	5,2 %
Anlagendeckungsgrad II (in %)	201,0 %	197,8 %	3,2 %
Eigenmittelquote nach URG (in %)	2,9 %	4,6 %	-1,7 %

136

Entwicklung der Bilanzstruktur:

BILANZSTRUKTUR	31.12.2017 TEUR	STRUKTUR 2017	31.12.2016 TEUR	STRUKTUR 2016	VERÄNDE- RUNG TEUR
Langfristiges Vermögen	10.027	2,9 %	10.794	5,1 %	-767
Kurzfristiges Vermögen	329.972	97,1 %	202.122	94,9 %	127.850
Bilanzsumme	339.998	100,0 %	212.916	100,0 %	127.083
Eigenkapital	9.814	2,9 %	9.738	4,6 %	76
Langfristiges Fremdkapital	2.170	0,6 %	2.341	1,1 %	-171
Kurzfristiges Fremdkapital	328.015	96,5 %	200.837	94,3 %	127.178

Das Nettoumlaufvermögen ist zum 31. Dezember 2017 gegenüber dem Vorjahr auf rd. EUR 2,0 Mio. (Vj. rd. EUR 1,3 Mio.) angestiegen.

Die Eigenmittelquote nach § 23 URG beträgt zum 31. Dezember 2017 rd. 2,9 % (Vj. rd. 4,6 %), was bedeutet, dass sie den im § 22 leg cit festgelegten Schwellenwert von 8,0 % unterschritten hat. Die fiktive Schuldentilgungsdauer gemäß § 24 URG ist – wie im Vorjahr – nicht ermittelbar. Im Ergebnis liegen jedoch die Voraussetzungen für die Vermutung eines Reorganisationsbedarfes im Sinne des § 22 Abs. 1 Z 1 leg cit nicht vor, da zum Bilanzstichtag die liquiden Mittel der SCHIG mbH deren Verbindlichkeiten überstiegen.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Free Cashflow belief sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 124,9 Mio. (Vj. rd. EUR 59,9 Mio.). Die zahlungswirksame Veränderung des Fonds der liquiden Mittel stieg von rd. EUR 59,7 Mio. im Vorjahr auf rd. EUR 124,7 Mio. an. Dies resultiert im Wesentlichen aus der Veränderung der Forderungen, der Verbindlichkeiten sowie der passiven Rechnungsabgrenzung, welche im Zusammenhang mit den Verkehrsdiensteverträgen stehen.

AUSZUG AUS DER KAPITALFLUSSRECHNUNG	2017 TEUR	2016 TEUR	VERÄNDERUNG TEUR
Kapitalfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	125.035	59.933	65.102
Kapitalfluss aus der Investitionstätigkeit	-133	-67	-65
Free Cashflow	124.903	59.866	65.037
Kapitalfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-188	-188	0
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	124.715	59.679	65.037
Liquide Mittel zu Jahresbeginn	184.272	124.594	59.679
Liquide Mittel am Jahresende	308.988	184.272	124.715

137

Personalbericht

Der Personalstand (Angestellte) zum 31. Dezember 2017⁵ 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 | |

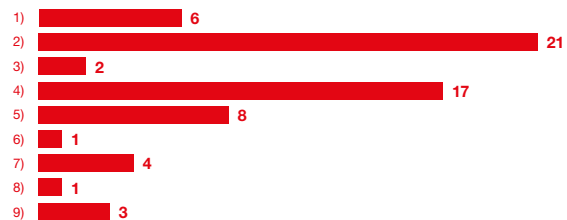
BILANZSTICHTAG 31.12.2017

Anzahl 70



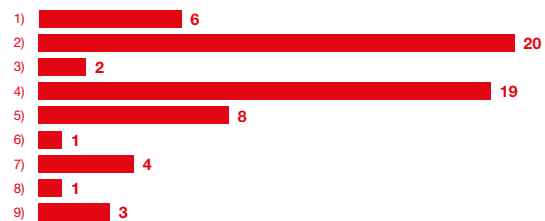
BILANZSTICHTAG 31.12.2016

Anzahl 63



BILANZSTICHTAG 31.12.2015

Anzahl 64



⁵ In Karenz befindliche Personen (4) sind in der Zahl der Angestellten per 31. Dezember 2017 wie auch in den Vorjahren nicht enthalten.

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

PERSONALFLUKTUATION (KOPFZAHL)	2017	2016
Neuaufnahmen	13	8
Abgänge	-6	-6

Die Neuaufnahmen des Jahres 2017 enthalten auch vier geringfügig Angestellte, die davor als freie Dienstnehmer für die SCHIG mbH tätig waren.

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
31.12.2017	20,0 %	61,4 %	18,6 %	40,0 %	39,8 Jahre
31.12.2016	15,9 %	63,5 %	20,6 %	42,9 %	41,1 Jahre

MA nach absolvierten Ausbildungen per 31. Dezember 2017

	GESAMT		DAVON FRAUEN		DAVON MÄNNER	
	ABSOLUT	IN %	ABSOLUT	IN %	ABSOLUT	IN %
MA gesamt	70	100 %	28	40 %	42	60 %
MA mit Universitätsabschluss	39	56 %	13	33 %	26	67 %
MA mit Fachhochschulabschluss	8	11 %	3	38 %	5	63 %
MA mit Matura (HAK, HTL, AHS)	18	26 %	10	56 %	8	44 %
übrige MA	5	7 %	2	40 %	3	60 %

Sozialleistungen

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

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

Bericht über die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens und Risikobericht

Voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens

In den kommenden Jahren ist eine der wesentlichen Zielsetzungen des Bundes und der Länder bei der Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets die Harmonisierung des derzeit bestehenden dualen Bestellsystems. Dabei soll die SCHIG mbH hinkünftig als zentrale Beauftragungs- und Abwicklungsstelle aller von Bund und Ländern zu finanzierenden gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen agieren. Dadurch soll eine effiziente und kompetente Beauftragung und Abwicklung von gemeinwirtschaftlich beauftragten Schienenpersonenverkehrsleistungen nach für ganz Österreich einheitlichen Leistungs- und Qualitätsstandards gewährleistet werden.

Demnach wird die SCHIG mbH vom Bund beauftragt werden, für das jeweilige Bundesland ein zuvor von Bund und Bundesland gemeinsam festgelegtes Gesamtangebot bei dazu geeigneten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu beauftragen und in weiterer Folge die Vertragsabwicklung durchzuführen. Im Jahr 2016 wurde damit begonnen, die dafür notwendigen Umsetzungsmaßnahmen zu definieren. Für die Bundesländer Vorarlberg, Steiermark und Kärnten wurde vom bmvit die beabsichtigte Vergabe des vom Bund und dem jeweiligen Land abgestimmten Gesamtangebots im Schienenpersonennahverkehr für den Zeitraum 2019 bis 2028 vorangekündigt. Dies geschah auch für das Bundesland Tirol, dieser Vertrag tritt aber erst ein Jahr später in Kraft. Weitere Vorankündigungen in den übrigen Bundesländern betreffend die zu beauftragenden Verkehrsleistungen werden vorbereitet.

Der Benannten Stelle ist es im GJ 2017 gelungen, das geplante Umsatzziel von TEUR 250 (Vj. TEUR 250) deutlich zu überschreiten.

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

Risikobericht

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

Eine laufende, systematische und nachvollziehbare Auseinandersetzung mit Risiken, aber auch Chancen, ist jedenfalls essenziell. Das Risiko- und Chancenmanagement stellt somit ein zentrales Instrumentarium dar, um das Management der SCHIG mbH bei der Erreichung der Unternehmensziele zu unterstützen, weshalb es auch laufend überprüft und 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 Fixzinssahler mit der Republik Österreich, vertreten durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur, abgeschlossen (Laufzeit bis Ende 2029). Die Zeitwertermittlung zum 31. Dezember 2017 erfolgte im Rahmen einer finanzmathematischen „Mark to Market“-Bewertung unter Zugrundelegung der Marktverhältnisse zum Bilanzstichtag und ergab einen negativen beizulegenden Zeitwert iHv rd. EUR 7,2 Mio. (Vj. EUR 8,3 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 2017 weiter am Ausbau eines risikoorientierten Kontrollumfelds gearbeitet und wird dies auch im Geschäftsjahr 2018 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 Management Frameworks des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) und bietet dem Management ein umfassendes Analyse- und Steuerungsinstrument. Unterstützt wird das IKS von einem Qualitätsmanagement-System, wofür die SCHIG mbH im Jahr 2008 erstmals die Zertifizierung nach ISO 9001:2008 erhalten hat, die Rezertifizierung im Jahr 2017 erfolgte dann nach der neuen ISO 9001:2015.

Das 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 2017 grundsätzlich auf EDV-Anlagen mittels der Software RZL. Die Bilanzierung wurde im Geschäftsjahr 2017 von der Kanzlei Schachner & Partner Wirtschaftsprüfung und Steuerberatung GmbH & Co KG durchgeführt. Der Jahresabschluss wurde im Berichtsjahr von der Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. geprüft.

Die Verantwortung für die unternehmensweite fortlaufende Überwachung obliegt der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat; in der operativen Durchführung werden diese 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.

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.

Am 30. Dezember 2016 wurde die Verlängerung der Projektlaufzeit von 24 Monate auf 36 Monate vertraglich vereinbart. Das Projekt hatte somit eine Laufzeit von Jänner 2015 bis Dezember 2017, mit einem Gesamtbudget von rund TEUR 600, die zu 100 % von der Europäischen Kommission gedeckt werden. Während das abgeschlossene Projekt mit März 2018 abgerechnet wird, markierte der 1. Jänner 2018 bereits den Startschuss für das Folgeprojekt. Dieses wird mit ähnlichem Inhalt bis 2020 laufen.

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

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

Die Konzeption des Projektes durch die SCHIG mbH (inkl. Partnersuche und Einrichtung der Testumgebung) soll bis Ende 2018 abgeschlossen sein. Zeitgleich wird die Forschungstätigkeit aufgenommen, ab 2020 sollen erste marktfähige Projekte vorliegen.

Anmerkungen zum Lagebericht

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

Wien, am 23. April 2018

Der Geschäftsführer:



DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Kapital- flussrechnung 2017

Kapitalflussrechnung	2017 EUR	2016 EUR
Ergebnis vor Steuern	76.328	75.665
-/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang vom Anlagevermögen	-231	950
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	277.768	249.024
Zunahme/Abnahme von langfristigen Rückstellungen	16.377	29.739
Cashflow aus dem ordentlichen Ergebnis	370.241	355.379
Zunahme/Abnahme von kurzfristigen Rückstellungen	-2.630.187	2.478.519
Zunahme/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-2.512.405	-2.665.895
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	129.807.822	59.765.455
Nettogeldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	125.035.471	59.933.457
Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	450	0
Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang und sonstigen Finanzinvestitionen	187.500	187.500
Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	-320.583	-254.897
Nettogeldfluss aus der Investitionstätigkeit	-132.633	-67.397
Auszahlungen für Tilgung von (Finanz-)Krediten	-187.500	-187.500
Nettogeldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-187.500	-187.500
Nettogeldfluss gesamt	124.715.338	59.678.560
Liquide Mittel zu Jahresbeginn	184.272.480	124.593.919
Liquide Mittel am Jahresende	308.987.818	184.272.480

Bestätigungs- vermerk

Bericht zum Jahresabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Jahresabschluss der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Wien, bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2017, der Gewinn- und Verlustrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Anhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der beigefügte Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. Dezember 2017 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Hinweis auf sonstige Sachverhalte

Der Abschluss der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH für das am 31. Dezember 2016 endende Geschäftsjahr wurde von einem anderen Abschlussprüfer geprüft, der einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk zu diesem Abschluss am 24. April 2017 abgegeben hat.

Verantwortlichkeiten des gesetzlichen Vertreters und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss

Der gesetzliche Vertreter ist verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner ist der gesetzliche Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig erachtet, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses ist der gesetzliche Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der gesetzliche Vertreter beabsichtigt, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

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

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

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

Darüber hinaus gilt:

→ Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein

aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- Wir beurteilen die Angemessenheit der vom gesetzlichen Vertreter angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der vom gesetzlichen Vertreter dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch den gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.

Wir tauschen uns mit dem Aufsichtsrat unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Bericht zum Lagebericht

Der Lagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Jahresabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Der gesetzliche Vertreter ist verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Lageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Lagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden und steht in Einklang mit dem Jahresabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Jahresabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über die Gesellschaft und ihr Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Lagebericht nicht festgestellt.

Wien, am 23. April 2018

Ernst & Young
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Stefan Uher eh.
Wirtschaftsprüfer

ppa Mag. Gerald Steckbauer eh.
Wirtschaftsprüfer

Berechnung der Kennzahlen

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

Glossar

Abs.	Absatz
abzgl.	abzüglich
AFRAC	Austrian Financial Reporting and Auditing Committee
AG	Aktiengesellschaft
AHS	Allgemeinbildende höhere Schule
ATF	Anschlussbahn- und Terminalförderung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BIP	Bruttoinlandsprodukt
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
CEF	Connecting Europe Facility (Infrastrukturförderprogramm der EU)
Co	Compagnie
COSO	Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission
DI	Diplomingenieur/-in
Dr.	Doktor/-in
EBIT	Earnings before Interest and Tax (Ergebnis vor Zinsen und Steuern)
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EG	Europäische Gemeinschaft
ESTG	Einkommensteuergesetz in der geltenden Fassung
ETCS	European Train Control System (europäisches Zugsicherungssystem)
EU	Europäische Union
EUK	Europäische Kommission
EUR	Euro
Eurostat	Statistisches Amt der EU
f., ff.	folgende
FE	Fahrerlaubnis (-register)
FZ	Fahrzeugeinstellungsregister
gem.	gemäß
GJ	Geschäftsjahr
GmbH, GesmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GuV-Rechnung	Gewinn- und Verlustrechnung
HAK	Handelsakademie
HTL	Höhere Technische Lehranstalt
idgF	in der geltenden Fassung
IHS	Institut für Höhere Studien
iHv	in der Höhe von
IKS	Internes Kontrollsystem

Infra 4	Abteilung Infra 4 – Gesamtverkehr der Sektion II des bmvit
inkl.	inklusive
ISO	International Organization for Standardization
KFS/BW	Fachgutachten des Fachsenats für Betriebswirtschaft der Kammer der Wirtschaftstreuhandler (nunmehr Kammer der Steuerberater und Wirtschaftsprüfer)
KG	Kommanditgesellschaft
KLI.EN	Klima- und Energiefonds
leg cit	Abkürzung für lateinisch „legis citatae“ (Bedeutung: „des zitierten Gesetzes“)
lt.	laut
MA	Mitarbeiter, Mitarbeiterin(nen)
MBA	Master of Business Administration
MBS	Montafonerbahn AG
Mikro-ÖV	Mikro-Öffentlicher-Verkehr (Förderprogramm für lokale und kleinregionale ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum)
Mio.	Million(en)
Nr.	Nummer
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OeNB	Oesterreichische Nationalbank
ÖPNRV-G 1999	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999
p. a.	per annum
PPP	Public Private Partnership
rd.	rund
RL	Richtlinie
RoLa	RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH; Rollende Landstraße
RTR	Rail Test & Research Gesellschaft mbH
S.	Seite
SCHIG	Schieneinfrastrukturfinanzierungsgesetz idgF
SCHIG mbH	Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
TB	Technisches Büro
TEUR	Tausend Euro
u. a.	unter anderem
UGB	Unternehmensgesetzbuch in der geltenden Fassung
URG	Unternehmensreorganisationsgesetz in der geltenden Fassung
VDV	Verkehrsdienstevertrag für den gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr
Vj.	Vorjahr
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
Z	Ziffer
z. B.	zum Beispiel

Herausgeber:

SCHIG mbH
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
Lassallestraße 9b
1020 Wien

Redaktioneller Inhalt:

SCHIG mbH

Konzept & Design:

Halle34 Og für zeitgenössische Kommunikation
www.halle34.com

Papier:

Claro Bulk, Antalis

Fotos:

SCHIG mbH,
bmvit / Zinner

