

**SCHÍG**

Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

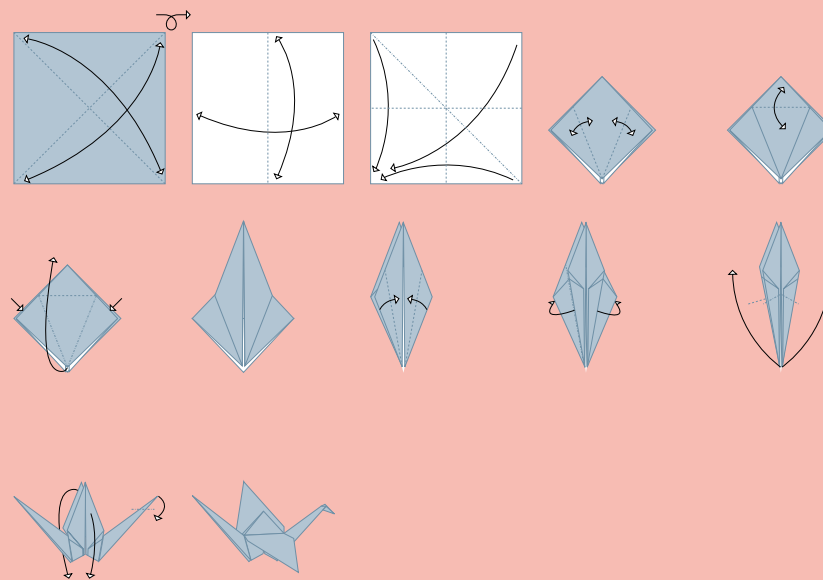
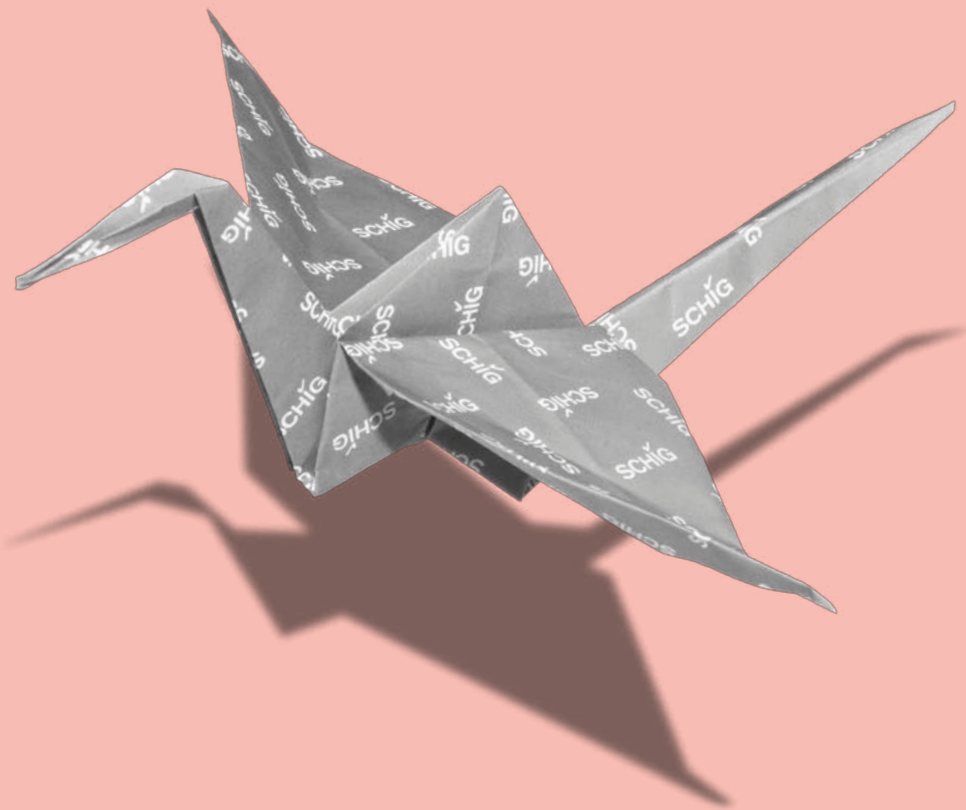


# GEWUSST WIE

Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH **Geschäftsbericht 2008**

# GEWUSST WIE

Mittelverwendungskontrolle mit Know-how



# DER KRANICH

Er ist wachsam,  
wissend und weitblickend.

# INHALT

<b>8</b>	<b>Der Kranich – Einleitung</b>	<b>60</b>	<b>Der Schwan – Kernthemen der SCHIG mbH</b>
<b>10</b>	<b>Die Libelle – Überblick 2008</b>	<b>62</b>	Mittelverwendungskontrolle gemäß § 42 Bundesbahngesetz
<b>12</b>	Highlights 2008	<b>67</b>	Strategische Infrastrukturentwicklung
<b>14</b>	Organigramm	<b>71</b>	Aufbau der Benannten Stelle
<b>15</b>	Die SCHIG mbH in Zahlen	<b>74</b>	Weitere Schwerpunkte im Jahr 2008
<b>16</b>	Vorwort Doris Bures	<b>76</b>	<b>Der Gecko – SCHIG mbH Organisation</b>
<b>18</b>	Bericht des Aufsichtsrates	<b>78</b>	Organigramm
<b>23</b>	Mitglieder des Aufsichtsrates	<b>79</b>	Die Abteilungen
<b>24</b>	Bericht der Geschäftsführung	<b>86</b>	<b>Der Elefant – Jahresabschluss 2008</b>
<b>28</b>	Mitglieder der Geschäftsführung	<b>89</b>	Gewinn- und Verlustrechnung für 2008
<b>30</b>	<b>Der Bär – Interview mit der SCHIG mbH-Geschäftsführung</b>	<b>90</b>	Bilanz zum 31. Dezember 2008
<b>44</b>	<b>Das Pferd – Unser Service</b>	<b>92</b>	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden
<b>46</b>	Abwicklungsstelle der Anschlussbahn- und Terminalförderung (ATF)	<b>95</b>	Erläuterungen zur Bilanz
<b>50</b>	Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds	<b>104</b>	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
<b>53</b>	Kundenbefragung	<b>107</b>	Sonstige Angaben
<b>54</b>	Zuweisungsstelle	<b>108</b>	Bestätigungsvermerk
<b>56</b>	Registrierungsstelle	<b>110</b>	<b>Glossar</b>
<b>58</b>	Interessentensuche für Nebenbahnen		

# GEWUSST WIE

## Mittelverwendungskontrolle mit Know-how

In diesem Jahr zieren Kunstwerke aus gefaltetem Papier – sogenanntes Origami – unseren Geschäftsbericht. Bereits seit dem 14. Jahrhundert ist diese Faltechnik in Japan und China bekannt. Dabei wurden immer neue Origami-Formen entwickelt, noch schwerere Figuren gefaltet und die Faltechnik damit zur absoluten Perfektion getrieben. Künstler haben so gezeigt, dass wirkliches Können nicht nur mit Geschick, sondern auch mit dem „Gewusst wie“ zusammenhängt. Engagement und Talent alleine sind zu wenig. Nur wer es versteht, sein Wissen einzusetzen um etwas daraus zu machen, wird Erfolg haben.





Genau das will unser Geschäftsbericht über das abgelaufene Jahr verdeutlichen. Die SCHIG mbH hat in den letzten Jahren gezielt auf das Wissen und Know-how der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gesetzt. Direkt aus der Praxis und den unterschiedlichsten Bereichen sowie mit hoher Einsatzbereitschaft und Teamgeist schaffen sie es, die an das Unternehmen gestellten Herausforderungen und Aufgaben bestmöglich zu lösen.

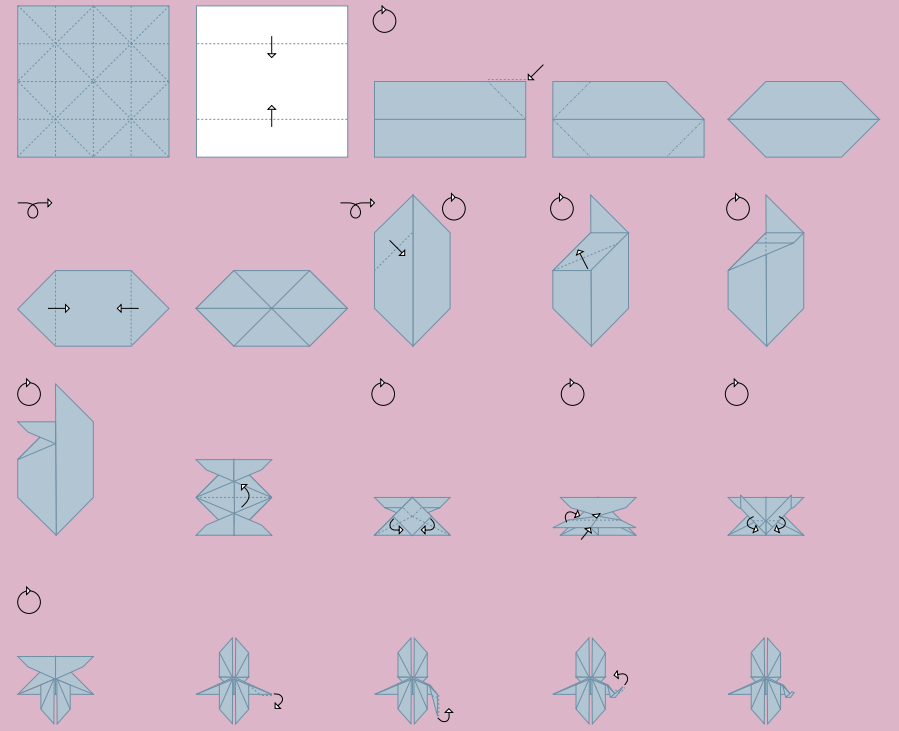
Schmökern Sie im Geschäftsbericht und überzeugen Sie sich anhand konkreter Beispiele, wie die SCHIG mbH durch das große Fachwissen an der Weiterentwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens mitwirkt, Einsparungsmöglichkeiten bei Großprojekten aufzeigt und gefragte Dienstleistungen am liberalisierten Eisenbahnmarkt anbietet.

Mit dem Geschäftsbericht liefern wir Ihnen außerdem Falanleitungen und dazu passendes „SCHIG mbH-Papier“. Die Anleitungen finden Sie bei den einzelnen Kapiteln, denen wir in diesem Jahr Tiere mit ganz klaren Eigenschaften und Charakterzügen gewidmet haben. Sie werden merken, dass nur mit dem „Gewusst wie“ aus einem einfachen Blatt Papier wunderschöne Figuren gezaubert werden können.

Wir wünschen viel Spaß beim Lesen und Falten!

## Faltlegende

-  Talfaltung
-  Bergfaltung
-  Papier wenden
-  Schritt auf weiteren Seiten wiederholen



# DIE LIBELLE

Sie bewahrt stets  
den Überblick.

# HIGHLIGHTS 2008

---

## SCHIG mbH ist ISO-zertifiziert

Am 12. und 13. Juni 2008 wurde das Zertifizierungsaudit nach ISO 9001:2000 erfolgreich abgeschlossen. Besonders positiv wurden das aufgesetzte Qualitätsmanagement-System mit einer Abbildung aller Prozesse in einem webbasierten Tool, das Berichtswesen als eine der führenden Kernkompetenzen, die Fachexpertise der Mitarbeiter sowie die Mitarbeitergespräche mit Zielvorgaben und Leistungsbeurteilung hervorgehoben. Insgesamt hat das Qualitätsmanagement die Abläufe der SCHIG mbH optimiert und alle Mitarbeiter im Unternehmen haben intensiv an der Umsetzung mitgewirkt. Die Einführung von Qualitätsstandards, Arbeitsdokumenten und messbaren Prozesskennzahlen garantiert systematische, effizientere und einheitliche Arbeitsvorgänge. Im Zuge der Vorbereitungen wurden auch Funktions- und Stellenbeschreibungen für das gesamte Unternehmen erstellt.

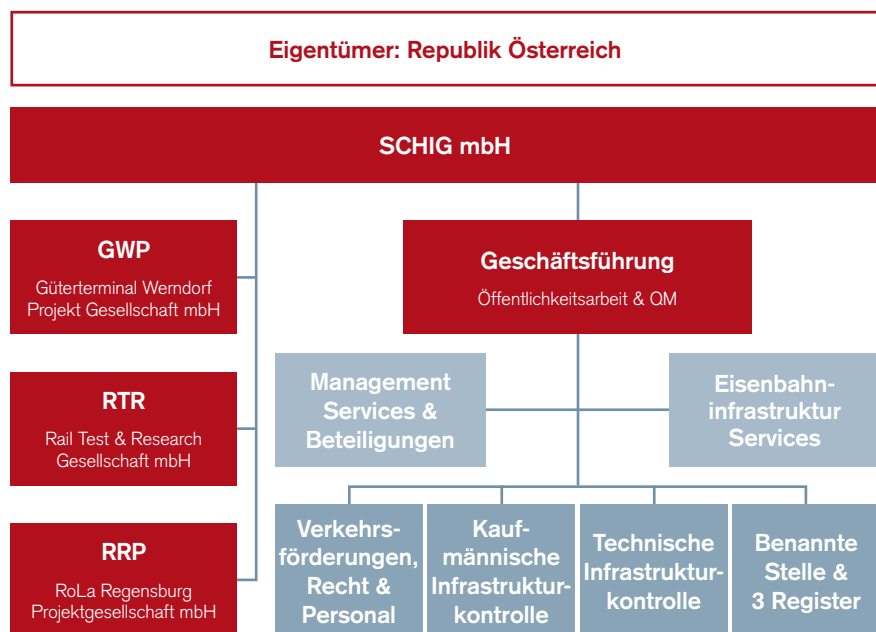
## Erstes Dritt-EVU auf dem Netz der Privatbahnen zugewiesen

Erstmalig fuhr 2008 auch ein Dritt-Eisenbahnunternehmen (Dritt-EVU) auf dem Netz einer Privatbahn. Die Vertragsgestaltung und die Trassenzuweisung wurden in diesem Fall ohne Konflikte und in sehr kurzer Zeit durchgeführt.

## Anschlussbahn- und Terminalförderung

Mitte des Vorjahres hat die SCHIG mbH ihr Dienstleistungsportfolio erweitert: Seit 1. Juni 2008 unterstützt die SCHIG mbH das BMVIT bei der Abwicklung von Programmen, mit denen im Sinne des Umwelt- und Klimaschutzes Maßnahmen zur Verbesserung der Entwicklungschancen von Schienengüterverkehren gefördert werden (Anschlussbahn- und Terminalförderung – siehe auch Kapitel „Unser Service“).

# ORGANIGRAMM



# DIE SCHIG MBH IN ZAHLEN

Bilanzsumme	EUR 70.034.950
Anlagevermögen	EUR 66.558.928
Forderungen an die Republik Österreich	EUR 1.609.106
Eigenkapital	EUR 10.074.816
Verbindlichkeiten	EUR 42.243.494
davon kurzfristige	EUR 4.910.161
davon langfristige	EUR 37.333.333
Jahresgewinn	EUR -319.579
EGT	EUR 68.417
Umsatzerlöse	EUR 6.203.741
MitarbeiterInnen im Durchschnitt 2008	55



# VORWORT DORIS BURES

---

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Leserinnen und Leser!

Das österreichische Eisenbahnnetz wird in den nächsten Jahren grundlegend modernisiert – Sanierungen, Bahnhofsum- und zahlreiche Streckenneubauten werden das Bild der heimischen Schienenlandschaft prägen. Noch nie ist so viel Geld in die Bahninfrastruktur investiert worden. Mit gutem Grund: denn so wird nicht nur der Standort Österreich mit einem zeitgemäßen Schienennetz aufgewertet, sondern auch Arbeitsplätze geschaffen und die Wirtschaft gestützt.

Große Investitionen erfordern den zielgerichteten, konzentrierten und verantwortungsvollen Einsatz dieser Budgetmittel. Laufende Kontrollen des Budgetmitteleinsatzes durch unabhängige Stellen sind daher unabdingbar. Die SCHIG mbH hat sich in den letzten Jahren als Kontrollinstrument bewährt und aktiv an der Verbesserung der bestehenden Kontrollmechanismen mitgearbeitet.

Die SCHIG mbH hat sich vor allem durch das aufgebaute Personal-Know-how und durch die professionelle und unabhängige Abwicklung sämtlicher angebotener Dienstleistungen zu einem verlässlichen Partner für den Eigentümer und alle weiteren Kunden entwickelt. Dabei deckt das Unternehmen mit ihren gut ausgebildeten Expertinnen und Experten unzählige Themengebiete – teils auch in sehr fachspezifischen Nischen – ab. Dieses Know-how wird auch in dem vorliegenden Geschäftsbericht thematisiert.



Das BMVIT als Eigentümerversorger wird auch in Zukunft die Weiterentwicklung des Unternehmens unterstützen, auf bestehende Fachexpertisen der SCHIG mbH vertrauen und darauf zurückgreifen. In diesem Sinne wünsche ich der Geschäftsführung und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SCHIG mbH alles Gute für das neue Geschäftsjahr und die bevorstehenden Aufgaben und Herausforderungen.

Wien, im Mai 2009

A handwritten signature in black ink that reads "Doris Bures". The signature is written in a cursive, flowing style.

Doris Bures

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

# BERICHT DES AUFSICHTSRATES



Aufsichtsratsvorsitzender  
Sektionschef  
Mag. Dr. Gerhard H. Gürtlich

## Grundsätzliche Bemerkungen

Auf Basis der Bestimmungen des Gesetzes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung sowie auf Grund der speziellen gesetzlichen Normierungen für die Gesellschaft „Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH“ (SCHIG mbH) hat der Aufsichtsrat der Gesellschaft auch im Jahr 2008 die Tätigkeit der Gesellschaft überwacht, über die strategische Weiterentwicklung des Unternehmens diskutiert und beratend an deren Weiterentwicklung der SCHIG mbH mitgewirkt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates haben mit der Geschäftsführung über die Auswirkungen von Plänen und Maßnahmen diskutiert sowie die von der Geschäftsführung eingeschlagene Geschäftsstrategie und die laufende Geschäftsentwicklung im Detail hinterfragt.

Im Jahr 2008 wurde entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen in jedem Quartal mindestens eine Sitzung des Aufsichtsrates abgehalten. Die dem Aufsichtsrat durch die Geschäftsführung vorgelegten Unterlagen zeigen, dass den

Regelungen des Insolvenzrechtsänderungsgesetzes vollständig Rechnung getragen wurde. Die Geschäftsführung hat den Aufsichtsrat laufend in Form mündlicher, vor allem aber schriftlicher Berichte über die Lage der Gesellschaft und über wichtige Fragen der Geschäftsführung informiert. Die entsprechenden Berichte liegen vor und sind ausführlich diskutiert worden.

## Folgende gesetzliche Aufträge hat die SCHIG mbH im abgelaufenen Geschäftsjahr 2008 erfüllt und abgearbeitet

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

Dabei handelt es sich in erster Linie um die Mitwirkung bei der Vorbereitung und Durchführung des sechsjährigen Zuschussvertrages gemäß § 42 Bundesbahngesetz und bei der sechsjährigen Rahmenplanung gemäß § 43 Bundesbahngesetz sowie um die Kontrolle der Mittelverwendung in diesen Bereichen, inklusive der Begleitenden Kontrolle großer Infrastrukturprojekte (Koralmbahn, Hauptbahnhof Wien, Unterinntal).

In den Sitzungen des Ausschusses „Infrastruktur-Kontrolle“ sind aktuelle Erkenntnisse und Empfehlungen der Tätigkeiten der Kaufmännischen und Technischen Infrastrukturkontrolle der Gesellschaft diskutiert worden, die sich aus der Prüfung von

Infrastrukturprojekten der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) ergeben haben. Dabei konnten die Aufsichtsräte einen umfassenden Einblick in die zahlreichen von der Gesellschaft zu prüfenden Infrastrukturprojekte der ÖBB erlangen.

Die laufende Erarbeitung von Stellungnahmen zu geplanten Projekten im Wege von Bedarfsprüfungen sowie die Prüfung der Abrechnung der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen von RCA AG und einzelnen Privatbahnen ergänzen das Leistungsportfolio der Gesellschaft.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat sich die Gesellschaft auch als Abwicklungsstelle von Förderprogrammen etabliert. Seit 2007 ist die Gesellschaft eine von vier Abwicklungsstellen des Klima- und Energiefonds im Bereich Schienengüterverkehr und öffentlicher Personennahverkehr. Seit Jahresmitte 2008 hat die Gesellschaft vom BMVIT auch die Aufgaben der Anschlussbahn- und Terminalförderung – ATF (vormals AST) – übertragen bekommen.

Weiters hat die Gesellschaft die Aufgabe einer Zuweisungsstelle für integrierte Eisenbahnunternehmen wahrgenommen und in der Fahrplanperiode 2008/09 Zugtrassen im Umfang von 4,3 Millionen Zugkilometern zugewiesen.

Auch die Vergabe der Fahrzeugcodes und die Führung des Einstellungs-, Infrastruktur- und Schienenfahrzeugregisters gehören zu den Aufgabengebieten der Gesellschaft.

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

Neben den laufenden gesetzlichen Tätigkeiten hat die SCHIG mbH im vergangenen Jahr ein Qualitätsmanagement-System nach ISO 9001:2000 implementiert. Die Zertifizierung war eine erforderliche Voraussetzung für den Aufbau einer „Benannte Stelle Interoperabilität“. Im Frühjahr 2009 soll der Antrag beim zuständigen Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend gestellt werden, sodass die Benannte Stelle der Gesellschaft nach erfolgreicher Notifizierung (der Vorstufe einer Akkreditierung) aktiv werden kann.

## Zusammenfassend ist festzustellen:

- Die Geschäftsführung hat den Aufsichtsrat über die Ergebnisse der wirtschaftlichen Tätigkeit des Unternehmens laufend informiert und die zur Beschlussfassung benötigten Unterlagen in ausreichendem Maße zur Verfügung gestellt. So konnte der Aufsichtsrat mit entsprechenden Beschlüssen die Tätigkeit des Unternehmens unterstützen und diese überwachen.
- Sowohl der Lagebericht als auch der Jahresabschluss 2008 wurden dem Aufsichtsrat rechtzeitig von der Geschäftsführung zur Verfügung gestellt. Mit den Wirtschaftsprüfern der Gesellschaft hat der Aufsichtsrat die zur Verfügung gestellten Dokumente erörtert und geprüft. Der Inhalt des Jahresabschlusses 2008 wurde vom Aufsichtsrat zur Kenntnis genommen, er hat im Zusammenhang mit den Ergebnissen des vergangenen Jahres keinen Grund zur Beanstandung gefunden. Anzumerken ist, dass der Jahresabschluss nach konservativen Bewertungsrichtlinien erstellt wurde.
- Durch den Aufsichtsrat wurden weiters die im Jahresabschluss enthaltenen Daten analysiert. Es wurde festgestellt, dass die Möglichkeit für eine weitere erfolgreiche

Tätigkeit der Gesellschaft gegeben ist. Dazu wurde dem Aufsichtsrat die von der Geschäftsführung benötigte Hilfestellung gegeben und Unterstützung gewährt.

- Die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2008 wurde durch die BDO Auxilia Treuhand GmbH, Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, vorgenommen und ergab keine Beanstandung. Dem Jahresabschluss wurde der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk erteilt.
- Der Aufsichtsrat nimmt daher den von der Geschäftsführung vorgelegten Jahresabschluss und Bericht über das Geschäftsjahr 2008 zur Kenntnis und wird den Jahresabschluss und den Bericht der Generalversammlung zur Beschlussfassung vorlegen.

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

Wien, im Mai 2009



Sektionschef Mag. Dr. Gerhard H. Gürtlich  
Vorsitzender des Aufsichtsrates der SCHIG mbH

# MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATES

**Sektionschef Mag. Dr. Gerhard H. Gürtlich** (Vorsitzender, Leiter der Sektion IV – Schiene, Wasser und Verkehrs-Arbeitsinspektorat im BMVIT)

**Univ.-Doz. Dr. Heinz Handler** (Stv. Vorsitzender)

**Generalsekretär und Sektionschef DI Herbert Kasser** (Mitglied des Präsidiums, Generalsekretär und Leiter der Sektion V – Infrastrukturplanung und -Finanzierung, Koordination im BMVIT)

**Mag. Walter Andrie** (Kaufmännischer Geschäftsführer der Wiener Linien)

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

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

**DI Dr. Thomas Bachner** (Arbeitnehmersvertreter und Betriebsrat)

**Mag. Gerald Benal, MAS** (Arbeitnehmersvertreter und Betriebsrat bis 31. August 2008)

**Peter Calließ** (Arbeitnehmersvertreter, Betriebsrat)

# BERICHT DER GESCHÄFTS- FÜHRUNG

## „Die SCHIG mbH steht für Qualität.“

Als Dienstleistungsunternehmen ist Qualität für die SCHIG mbH besonders wichtig. Arbeit auf qualitativ höchstem Niveau ist die SCHIG mbH ihrem Financier, dem Steuerzahler, schuldig. Nur wenn professionelle, fundierte und korrekte Arbeit geleistet wird, erfüllt das Unternehmen seinen Zweck.

Was die SCHIG mbH von den von ihr überprüften Unternehmen verlangt, muss sie selbst erst recht erfüllen. Deswegen wurde im Jahr 2008 ein besonderes Augenmerk auf Qualität und Qualitätssteigerung gelegt. Mit der erfolgreichen Einführung eines Qualitätsmanagementsystems nach ISO 9001 im August wurde ein Grundpfeiler für Qualitätserhalt und Verbesserung aufgestellt. Die Implementierung dieser ISO-Norm erfolgte mit einer Effizienz und Professionalität, die der Auditor als vorbildlich bezeichnete. Im Falle eines Dienstleistungsunternehmens wie der SCHIG mbH bedeutet ISO 9001 vor allem Klarheit in Abläufen und Prozessen, Definition von aussagekräftigen Kennzahlen, Termintreue und – wesentlich – ein einheitliches und exaktes Berichtswesen, sodass Berichte nicht nur rechtzeitig, sondern auch mit der benötigten Tiefe und mit exakten Aussagen an den Empfängerkreis übermittelt werden können.



In diesem Sinne wurde das Berichtswesen der SCHIG mbH vereinheitlicht. Ein Bericht der SCHIG mbH hat nunmehr immer die gleiche Struktur und dadurch findet sich sowohl der eilige als auch der genaue Leser schnell zurecht. Für den einen finden sich die wesentlichen Aussagen konzentriert zusammengefasst, für den anderen die Sachverhalte und deren Bewertung durch die SCHIG mbH sowie allfällige Handlungsempfehlungen fundiert aufbereitet. Im Bereich der Technischen Infrastrukturkontrolle wurde von der starren Quartalsberichterstattung zu zeitnahen und flexiblen Statusberichten, kombiniert mit einem umfassenden Jahresbericht gewechselt. Und schließlich – Qualitätssteigerung ist nie beendet – bietet die SCHIG mbH den Empfängern der Berichte über einen mitgelieferten Fragebogen die Möglichkeit, Kritik zu üben bzw. Verbesserungspotential aufzuzeigen.

## Die Arbeit trägt Früchte

Die Aussagen der SCHIG mbH haben Gewicht. Das merkt man vor allem an der Reaktion auf die getätigten Feststellungen und Empfehlungen; die Vorschläge aus den Prüfberichten werden aufgenommen. So wurde auf Betreiben der SCHIG mbH der Zuschussvertrag 2009 überarbeitet. Auch hier wurde die Sinnhaftigkeit und Nachhaltigkeit der Verbesserungsvorschläge vom Auftraggeber erkannt und großteils umgesetzt. Dabei wurden sowohl die von der EU-Kommission empfohlenen Kriterien für

Mehrjahresverträge zur Qualitätssicherung der Schieneninfrastruktur berücksichtigt als auch eigene Kennzahlen erarbeitet, mit denen die Qualität des Schienennetzes und damit die korrekte Mittelverwendung leicht und aussagekräftig überprüft werden kann.

Im Bereich der Zuweisungsstelle und der Registertätigkeit wurde zum Zwecke der Hebung von qualitätssteigernden Potentialen eine Kundenbefragung durchgeführt. Das Ergebnis fiel für die SCHIG mbH ausgesprochen erfreulich aus: Den Mitarbeitern wurde Freundlichkeit, Kundenorientierung und eine hohe Beratungsqualität bescheinigt. Verbesserungsmöglichkeiten, die aufgezeigt wurden, konnten sogleich umgesetzt werden. Neben der gebotenen Sorgfalt im Umgang mit Kundendaten und der effizienten Betreuung des Kunden ging es hier vor allem um die rasche Abwicklung der Kundenanfragen.

Eine zentrale Herausforderung für qualitätssteigernde und qualitätserhaltende Maßnahmen stellte der bereits im Vorjahr begonnene Aufbau des Geschäftsbereiches „Benannte Stelle“ dar. Hier sind die Anforderungen an Ausbildung und Praxiserfahrung der Mitarbeiter das Qualitätskriterium schlechthin. Die für Benannte Stellen vorgeschriebene ISO-Norm 17020, die besonders hohe und strenge Maßstäbe setzt, wurde in der SCHIG mbH implementiert. Auch diese Herausforderungen konnte die SCHIG mbH meistern, sodass das Akkreditierungsverfahren für die Benannte Stelle im Frühjahr 2009 eingeleitet werden kann.

Das hohe Maß an Qualität, das die internen Prozesse und Abläufe in der SCHIG mbH aufweisen, zeigte sich auch an der raschen und nahezu reibungsfreien Implementierung der Abwicklungsstelle der Anschlussbahn- und Terminalförderung. Mit 31. Mai 2008 wurden von der SCHIG mbH die bis dahin von der Abwicklung- und Koordinierungsstelle Anschlussbahnförderung des BMVIT durchgeführten Agenden

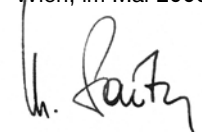
übernommen. Die Aufbauarbeiten zur Errichtung dieser Abwicklungsstelle, wie insbesondere der Aufbau eines Claim Management Systems, Definition von Vergabekriterien und Implementierung eines Beirates konnten effizient und zügig durchgeführt werden. Zusammen mit den Tätigkeiten als Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds wurde die SCHIG mbH zur maßgeblichen Förderagentur des Bundes im Bereich der schienengebundenen Verkehre.

## Unser Know-how sind die Mitarbeiter

All diese Erfolge konnten nur mit Hilfe der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SCHIG mbH realisiert werden. Die Qualität des Unternehmens liegt nämlich in ihren Händen. Ohne Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ständig bemüht sind, beste Arbeit zu leisten und daran interessiert sind, Verbesserungspotentiale zu heben, kann Qualität auf hohem Niveau nicht gehalten werden bzw. ist eine Qualitätssteigerung nicht möglich.

Wir bedanken uns daher bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihre erbrachten Leistungen. Bei den Mitgliedern des Aufsichtsrates, ebenso wie den Eigentümervertretern und den Kunden sowie allen Behörden und Unternehmen, mit denen wir zusammenarbeiten, bedanken wir uns für ihr Engagement und für ihre Kooperation, die den Erfolg des Jahres 2008 ermöglicht haben.

Wien, im Mai 2009



Mag. Martin Santer



Ing. Gottfried Schuster

# MITGLIEDER DER GESCHÄFTS- FÜHRUNG

## Geschäftsführer Mag. Martin Santer

Mag. Martin Santer wurde 1969 in Klagenfurt geboren. Nach der Matura absolvierte er das Studium der Rechtswissenschaften an der Karl-Franzens-Universität Graz. Seine berufliche Laufbahn startete er 1998 nach dem Gerichtsjahr in der pharmazeutischen Branche als Jurist.



Im Jahr 2000 wechselte er zu den ÖBB, wo er unter anderem für rechtliche Angelegenheiten und Beteiligungsmanagement verantwortlich war. 2003 wurde er ins Kabinett des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie berufen und war dort zuständiger Fachreferent für den Bereich Seil- und Schienenbahnen. Er war maßgeblich an der Strukturreform der ÖBB beteiligt. Im April 2005 wurde Mag. Santer zum Geschäftsführer der SCHIG mbH bestellt.

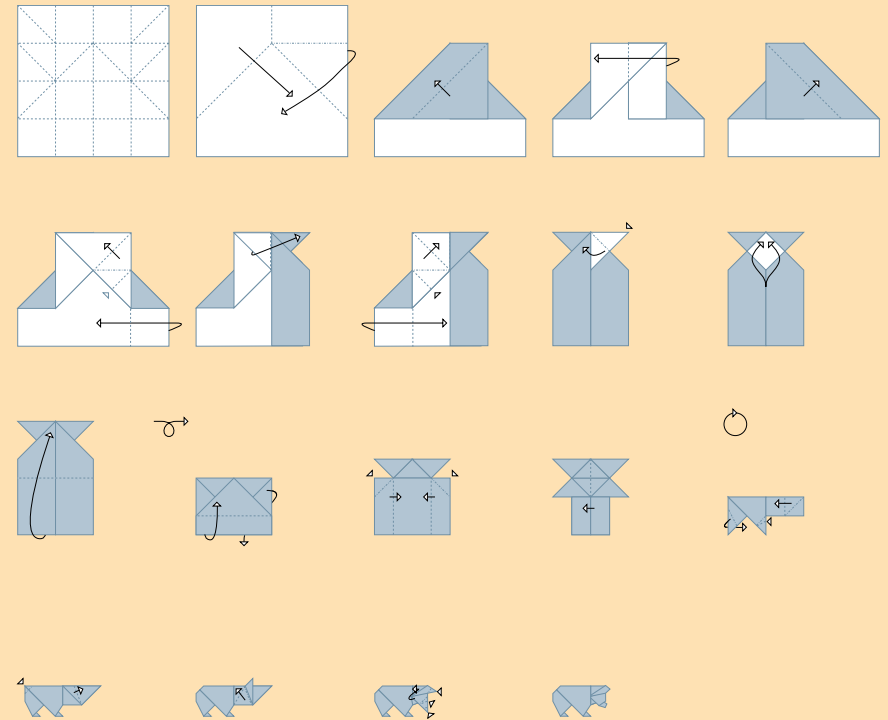
## Geschäftsführer Ing. Gottfried Schuster

Ing. Gottfried Schuster wurde 1950 in Wien geboren, ist verheiratet und hat zwei Söhne. Als Ingenieur für elektrische Nachrichtentechnik und Elektronik begann er seine berufliche Laufbahn 1971 bei den ÖBB als Systemingenieur für Fernmelde- und Signaltechnik.



Von 1987 bis 1991 war er Leiter des Büros des ÖBB-Vorstandsdirektors für Infrastruktur und Technik, danach bis 1995 Leiter der Abteilung „Informations- und Innovationsmanagement“ der ÖBB.

Seine ÖBB-Karriere setzte sich bis 2003 über mehrere Stationen fort. Er war in dieser Zeit Leiter des Controlling bei ÖBB-Infrastruktur/Fahrweg, Leiter der Mobilitätsplanung und der Bahnhofsoffensive beim ÖBB-Personenverkehr sowie Projektleiter „Verkehrsstationen“ bei den ÖBB-Immobilien. 2003 wechselte Ing. Schuster in das Büro des Staatssekretärs im BMVIT, wo er als Referent für den Bereich Schiene und das Großprojekt „ÖBB-Reform“ tätig war. Bei der SCHIG mbH begann er seine Tätigkeit 2005 zunächst als Leiter der Abteilung Verkehrsförderungen, bevor er im Februar 2006 zum Geschäftsführer bestellt wurde.



# DER BÄR

Er behütet und zeigt  
im richtigen Moment Stärke.



# INTERVIEW MIT DER SCHIG MBH- GESCHÄFTS- FÜHRUNG

**Müller:** Die Bahn erlebt in Österreich, aber auch weltweit eine Renaissance. Österreich investiert bis zum Jahr 2013 nicht weniger als 13,9 Milliarden Euro in das System Bahn. Dazu kommen noch weitere 700 Millionen Euro aus dem aktuellen Konjunkturpaket der Regierung. Was macht die Bahn in Österreich so attraktiv, dass in sie so viel Geld investiert wird?

**Santer:** Die arbeitsteilige Wirtschaft, der EU-Binnenmarkt und die Globalisierung haben in den vergangenen Jahren den internationalen Warenaustausch deutlich verstärkt. So haben sich die österreichischen Importe und Exporte seit dem Jahr 1995 verdoppelt, was ein klarer Beweis für die wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung ist. Als besonders expansiv haben sich die Märkte in Mittel- und Südosteuropa herausgebildet. Das wirtschaftliche Wachstum hat aber auch den Güterverkehr ansteigen lassen. So lag im Jahr 2007 die Beförderungsleistung in Österreich bei 62,6 Milliarden Tonnenkilometern (Tkm); davon entfielen 20,2 Milliarden Tkm auf die Schiene. Bis zum Jahr 2020 wird sich die Gesamt-Güterverkehrsleistung auf 90,3 Milliarden Tkm steigern, wobei sich der Anteil der Schiene auf 27,6 Milliarden Tkm erhöhen wird. Auf nationaler Ebene zeichnet sich eine gegenteilige Entwicklung ab: Dabei wird der Anteil nationaler Verkehre von derzeit 67 Prozent auf 62 Prozent zurückgehen, so sagen es Prognosen voraus. Eine besonders hohe Zunahme wird für den Transitverkehr vorhergesagt.



Diese Annahmen waren die Basis für die Investitionsentscheidungen. Das Konjunkturpaket zielt vor allem auf eine Abfederung der Folgen der Wirtschaftskrise und führt großteils zu einem Vorziehen bereits beschlossener Projekte.

**Schuster:** Der Güterverkehr auf der Straße kann den steigenden Transportbedarf nicht mehr auffangen. Die Zeit spricht daher eindeutig für die Bahn. Umweltbelastungen durch Lärm- und Abgasemissionen sowie Sicherheitsaspekte bewirken einen Schwenk zugunsten der Schiene. Deren Umweltbilanz sieht im Vergleich zur Straße unbestritten besser aus. Wir haben in Österreich einen starken Aufholbedarf beim Ausbau der Schieneninfrastruktur. Verkehrsministerin Doris Bures hat es bei der Präsentation des Rahmenplans für die Infrastrukturprojekte der Österreichischen Bundesbahnen sehr treffend zum Ausdruck gebracht: Das österreichische Bahnnetz stammt zu 70 Prozent aus der Zeit der Monarchie. Daher ist es besonders wichtig, heute in die Bahn zu investieren, um sie für die Herausforderungen von morgen fit zu machen.

**Müller:** *Die österreichische Verkehrspolitik zielt darauf ab, den Modal-Split zwischen Straße und Schiene zugunsten der Schiene zu beeinflussen. Das soll u.a. mit einer gezielten Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene gelingen. Welchen Beitrag leistet die SCHIG mbH zur Umsetzung der politischen Ziele?*

**Schuster:** Den Verkehrsträger zu stärken und den Modal-Split zwischen Straße und Schiene zugunsten der Bahn zu ändern, ist ein verkehrspolitisches Ziel. Nicht nur in Österreich, sondern auch in anderen europäischen Ländern. Österreich bemüht sich seit vielen Jahren um eine systematische Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und kann dabei Erfolge vorweisen. Ein Beispiel dafür ist die „Rollende Landstraße“, die sich eines großen Zuspruchs erfreut. Mit politischen Maßnahmen wie Förderungen auf der einen Seite, aber auch Beschränkungen auf der



anderen Seite, wie beispielsweise Lkw-Roadpricing, Lkw-Fahrverboten und Lkw-Fahrbeschränkungen wird eine weitere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene angestrebt.

**Santer:** Die Verkehrspolitik bemüht sich engagiert, mit gezielten Fördermaßnahmen der verladenden Wirtschaft den Umstieg von der Straße auf die Schiene zu erleichtern. Als Beispiele dafür nenne ich die ATF-Förderung, für die die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle fungiert. Oder die gemeinwirtschaftliche Leistungsabgeltung im Kombinierten Güterverkehr durch die öffentliche Hand. So gehört es zu den Aufgaben der SCHIG mbH, die Abrechnung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen systematisch zu kontrollieren. Die SCHIG mbH hat dazu beigetragen, dass heute die Dokumentation der gemeinwirtschaftlichen Geldflüsse und die Datensammlung vereinfacht und strukturiert abgewickelt werden kann. Das Ergebnis dieser Bemühungen: Es gibt deutlich weniger Abweichungen der Ist-Abrechnungssumme im Vergleich zur Soll-Abrechnungssumme.

*Müller: Wer so viel Geld in die Hand nimmt, um die Bahn auf Vordermann zu bringen, will auch wissen, ob das eingesetzte Kapital wirtschaftlich punktgenau und sparsam verwendet wird. Der österreichische Steuerzahler möchte sicher sein, dass jeder Euro bestimmungsgerecht eingesetzt wird. Welche Rolle spielt die SCHIG mbH als Kontrollinstanz der Republik, damit der Steuerzahler ruhig schlafen kann?*

**Santer:** Die SCHIG mbH hat sich in den vergangenen Jahren zu einem hochspezialisierten Kontrollorgan gewandelt. Im Mittelpunkt unserer Arbeit steht die Kontrolle der zweckgerichteten Finanzmittelverwendung. Die Kontrolltätigkeit umfasst dabei mehrere Möglichkeiten und basiert auf verschiedenen gesetzlichen Grundlagen. Beispiele dafür sind die laufenden § 42-Prüfungen bei der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG. Hier geht es darum, die zielgenaue Verwendung von einer Milliarde Euro aus öffentlichen Mitteln für die Instandhaltung und den Betrieb der ÖBB-Infrastruktur zu überwachen. Die SCHIG mbH hat grundlegende Änderungen des Zuschussvertrages mit Kennzahlen und anderen Details ausgearbeitet. Durch eine genaue Festlegung der Leistungen und Ziele, die von der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG zu erfüllen sind, kann eine exakte und nachvollziehbare Kontrolle der Zielerreichung sichergestellt werden. Dieses Vertragsmodell wurde größtenteils auch übernommen.

**Schuster:** Der SCHIG mbH obliegen aber auch noch andere Kontrollaufgaben. Dazu gehören Bedarfsprüfungen und Prüfaufträge des Eigentümers bei Projekten wie beispielsweise Koralmbahn, Neubaustrecke Wien – St. Pölten oder Semmeringbasistunnel. Zunehmende Bedeutung bekommt die strategische Infrastrukturkontrolle, mit der die betrieblichen Erfordernisse und die technische Umsetzung von Bauprojekten evaluiert werden. 2008 waren es insgesamt 17 Projekte mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 1,4 Milliarden Euro, die von der SCHIG mbH überprüft wurden.

Darüberhinaus überprüfen wir die gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Güterverkehrsbe- reich und das mittelfristige Investitionsprogramm für Privatbahnen.

*Müller: Konnte die SCHIG mbH im vergangenen Jahr im Rahmen ihrer Controlling-Tätigkeit Einsparungspotenziale aufzeigen und somit Geld sparen helfen?*

**Schuster:** Mit unserer Tätigkeit helfen wir Einsparungspotenziale aufzuzeigen. Unsere Mitarbeiter können dank ihrer jahrelangen Berufserfahrung Projekte in einem übergeordneten Rahmen sehen und sehr schnell und professionell erkennen, wo Optimierungen möglich sind. In der Begleitenden Kontrolle werden Projekte auf Termine, Kosten, Qualität und Projektorganisation laufend überprüft. Allerdings ist es schwierig, hier genaue Zahlen zu nennen.

**Santer:** Konkrete Möglichkeiten für Einsparungen ergeben sich etwa bei den Bedarfsprüfungen. Solche werden beispielsweise durchgeführt, bevor der Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur Bau AG eine Entscheidung für ein Projekt trifft. Hier gibt die SCHIG mbH ihre Expertenempfehlungen ab, die bei einzelnen Projekten im Sinne der Kostenoptimierung zu Änderungen geführt haben. Im vergangenen Jahr 2008 haben wir bei 14 Projekten eine Bedarfsprüfung durchgeführt. Die Güterterminals Inzersdorf und Wörgl gehörten dazu ebenso wie der Bau eines Stammgleises in Kundl oder der Ausbau in Herzogenburg und der Umbau des Bahnhofs in Leibnitz. Wir haben hier Einsparungen von über 60 Millionen Euro aufgezeigt.

*Müller: In Europa kristallisiert sich eine Konzentration unter den großen Eisenbahngesellschaften heraus. Es gibt Prognosen, wonach Bahnen wie Deutsche Bahn, SNCF und Rail Cargo Austria im europäischen Güterverkehr die großen Player von morgen sein werden. Wie schätzt man bei der SCHIG mbH die Entwicklung bei den Bahnen in Europa ein?*

**Schuster:** Dass eine politisch lancierte Liberalisierung zu Konzentrationen führen kann ist bekannt und die Luftfahrt gibt dafür ein gutes Beispiel ab. Auf dem Bahnsektor zeichnet sich unzweifelhaft ebenfalls eine Konzentrationstendenz ab: Die Deutsche Bahn mit DB



Schenker Logistik beispielsweise agiert längst europaweit und hat in den Niederlanden und Dänemark die dortigen Güterbahngesellschaften übernommen. In Österreich hat Rail Cargo Austria, der Güterverkehrsbereich der Österreichischen Bundesbahnen, die ungarische MAV Cargo übernommen und ist so zum größten Bahnunternehmen in Südosteuropa aufgestiegen.

**Santer:** Ich denke, dass die aktuelle wirtschaftliche Entwicklung die Konzentrations-tendenz beschleunigen wird. Die Folgen lassen sich zwar noch nicht abschätzen, aber tendenziell trifft es die kleineren Bahngesellschaften zuerst, und sie könnten von größeren Akteuren übernommen werden. Der EU-Kommission kommt meines Erachtens eine wichtige Rolle zu, wenn es darum geht, den Wettbewerb unter den Bahngesellschaften sicherzustellen.

**Müller:** Die Liberalisierung des Bahnverkehrs in Europa ist eine der großen Herausforderungen im Verkehrsbereich. Welche Erfolge hat die Liberalisierung dem System Bahn in Österreich bislang gebracht?

**Santer:** Die Österreichischen Bundesbahnen haben – wie in anderen europäischen Ländern auch – als ehemalige Staatsbahn eine marktbeherrschende Stellung und daran wird sich so bald nichts ändern. Dennoch hat sich in Österreich im Zuge der Liberalisierung schon viel getan. Neue Eisenbahnverkehrsunternehmen wie beispielsweise LTE, LogServ etc. sind entstanden und sind mit neuen Produkten und Services auf den Markt gekommen. Dieser Wettbewerb hat dazu geführt, dass die Beförderungsqualität gestiegen ist und sich die Preisbildung zum Besseren verändert hat. Interessant wird es, wenn die Westbahn Management GmbH in den österreichischen Markt eintreten und Personenverkehrsdienstleistungen auf der Westbahnstrecke anbieten wird.

**Schuster:** Bei den Rahmenbedingungen für die Liberalisierung im Schienenverkehr steht Österreich an vorderer Reihe. Laut dem Liberalisierungsindex 2007 von IBM und Humboldt-Universität rangiert Österreich auf Platz fünf von insgesamt 27 Ländern (EU-25-Ländern einschließlich Schweiz und Norwegen).

**Müller:** Welche Rolle spielt die SCHIG mbH mit ihrem Know-how bei der Bahn-Liberalisierung in Österreich?

**Santer:** Damit alle Unternehmen in einem liberalisierten Markt gleiche Wettbewerbsbedingungen vorfinden, ist eines sehr wichtig: Allen muss der Zugang zu marktrelevanten Informationen möglich sein und gleichzeitig müssen auch etwaige administrative und betriebliche Beschränkungen für alle im gleichen Ausmaß gelten. Die SCHIG mbH hat hier ganz wichtige Funktionen wie beispielsweise bei der Fahrzeugcodevergabe

und bei der Führung des nationalen Fahrzeugregisters: Jedes Schienenfahrzeug muss vor Inbetriebnahme laut geltendem EU-Recht mit einem Code ausgestattet und in ein Einstellungsregister eingetragen werden. Die SCHIG mbH hat im Jahr 2008 2.500 solcher Fahrzeugcodes vergeben. Die von den Unternehmen zu führenden Infrastrukturregister werden von der SCHIG mbH koordiniert und an die zuständigen EU-Stellen weitergeleitet.

**Schuster:** Die SCHIG mbH hat auch als Zuweisungsstelle eine wichtige Funktion. Diese Aufgabe wurde uns im Jahr 2006 übertragen, und unsere Tätigkeit besteht darin, die Urkunde zu erstellen (früher „Infrastrukturbenutzungsvertrag“), aber auch die Unternehmen bei der Erstellung des Netzfahrplans zu unterstützen. Wir sind zudem zuständig für die Zuweisung von ad-hoc-Trassen. In den Jahren 2008/2009 haben wir 4,3 Millionen Kilometer Zugtrassen zugewiesen.

*Müller: Die SCHIG mbH bereitet sich derzeit auf den Status als so genannte „Benannte Stelle“ vor. Was ist eine „Benannte Stelle“ und welche Dienstleistungen werden Sie künftig für wen anbieten?*

**Santer:** Um die Schienenliberalisierung praktisch umsetzen zu können, müssen Eisenbahnen interoperabel sein. Das heißt: Es müssen einheitliche Standards (TSI) für das gesamte europäische Schienennetz festgelegt und von den Bahnen selbstredend auch eingehalten werden. Eine „Benannte Stelle“ hat die Aufgabe, die Systeme, Teilsysteme und Komponenten auf ihre Interoperabilität zu überprüfen. Die SCHIG mbH als „Benannte Stelle“ wird diese Interoperabilitätsprüfungen künftig für die TSI Energie und Infrastruktur sowie für Tunnelsicherheit für Hochgeschwindigkeitsbahnen und konventionelle Eisenbahnen durchführen. Aber auch die TSI für Personen mit eingeschränkter Mobilität bei Bahnen im Hochgeschwindigkeitsnetz werden von der SCHIG mbH als „Benannte Stelle“ überprüft.



**Schuster:** Damit wir als „Benannte Stelle“ agieren können, müssen wir strenge Auflagen erfüllen: Unabhängigkeit und Unparteilichkeit sowie hohe Fachkompetenz sind die Voraussetzungen dafür. Des Weiteren ist eine Notifizierung bei der EU notwendig und in Österreich müssen wir vom Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend akkreditiert werden. Beide Anträge wurden am 2. April 2009 eingebracht. In weiterer Folge wollen wir als „Benannte Stelle“ in Zukunft sicherlich noch weitere Bereiche abdecken. Die SCHIG mbH bietet auch ihre Kompetenz als Gutachter gemäß § 31a EISbG an. Unsere Kunden sind vor allem die österreichischen Eisenbahnen (ÖBB und Privatbahnen).

*Müller: Die SCHIG mbH agiert als Abwicklungsstelle für die Anschluss- und Terminalförderung in Österreich. Welche Vorteile ergeben sich daraus für Ihren Eigentümer Republik Österreich einerseits und für den Förderungsgeber andererseits?*

**Santer:** Die Anschlussbahn- und Terminalförderung (ATF) bewährt sich seit Jahren, und es gibt immer mehr Anschlussbahnen, die eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene günstig beeinflussen. Durch die Abwicklung der ATF über die SCHIG mbH werden die Förderaufwendungen transparent gemacht. Die SCHIG mbH hat ein Claim-Management mit genauen Vorgaben für die Förderer und den Ablauf der Förderungen aufgebaut. Die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle stellt sicher, dass das ausbezahlte Fördergeld bestmöglich eingesetzt und bei der Abwicklung der ATF sparsam agiert wird. Wir sind gemeinsam mit dem Klima- und Energiefonds die zentrale Förderlaufstelle im Verkehrsbereich.

**Schuster:** Die SCHIG mbH als Abwickler der ATF-Förderung hat für den Antragsteller klare Vorteile: Wir sind der zentrale Ansprechpartner und sozusagen der One-Stop-Shop für die Förderanliegen. Die Entscheidungen kommen aus dem unabhängigen Beirat, und die Vergabekriterien sind klar festgeschrieben.

*Müller: Mit wie viel Geld wurden im Jahr 2008 Anschlussbahn- und Terminalprojekte gefördert?*

**Santer:** Der SCHIG mbH stehen jährlich 17 Millionen Euro für Förderungen zur Verfügung. Als wir die Unterlagen und die Abwicklung der Förderungen übernommen haben, hat es 500 Förderprojekte gegeben. Die Hälfte davon war bereits abgeschlossen; 40 Prozent sind derzeit in der Abwicklungsphase und zehn Prozent in der Startphase. Laufend kommen neue Förderprojekte dazu.

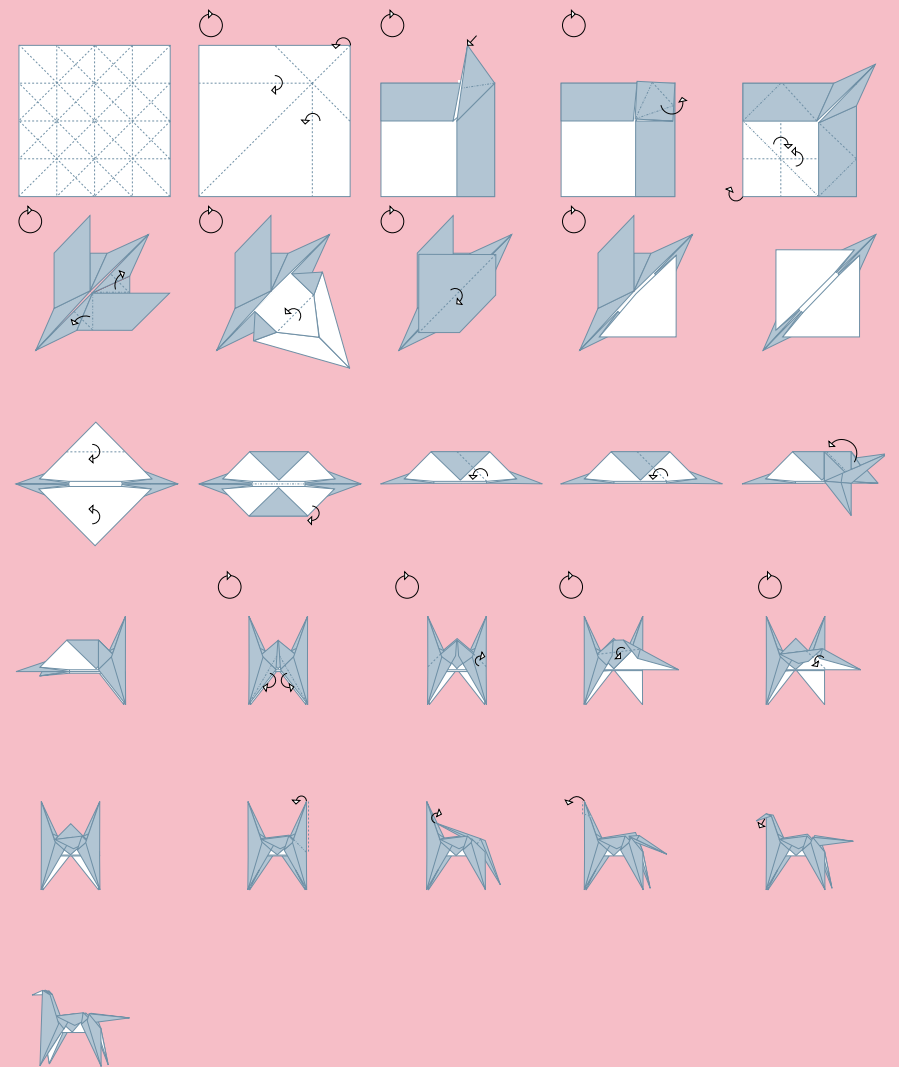
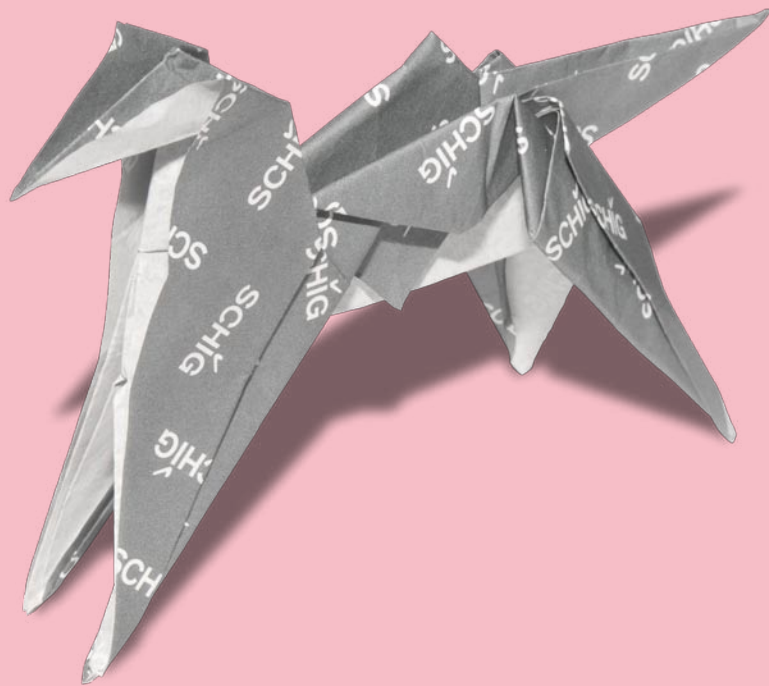
*Müller: In der SCHIG mbH legt man großen Wert auf die Qualität der Mitarbeiter. Ist daran gedacht, das geballte Know-how auch als Exportprodukt zu vermarkten und die verschiedenen Dienstleistungen außerhalb Österreichs anzubieten?*

**Schuster:** Wir sind derzeit dabei, unser Know-how zu vermarkten. Als Registrierungs- und Zuweisungsstelle sind wir mit Kunden in Kontakt und versuchen laufend unseren Service zu verbessern. Die ISO-Zertifizierung hat gezeigt, dass wir Qualität anbieten. Dafür bekamen wir große Zustimmung vom Auditor. Wir haben eine Kundenbefragung durchgeführt und freuen uns über das gute Ergebnis und die große Kundenzufriedenheit mit unseren Dienstleistungen.

*Müller: Wie oft fahren Sie als Geschäftsführer der SCHIG mbH beruflich und privat mit der Bahn?*

**Schuster und Santer:** Wir fahren mit der Bahn so oft es die Zeit zulässt, beruflich sogar sehr oft.

Das Interview führte Josef Müller. Er ist anerkannter Fachjournalist und schreibt seit 29 Jahren über Transport, Logistik und Eisenbahnthemen unter anderem für die Wiener Wochenzeitung Verkehr, Deutsche Logistik Zeitung (DVZ) und ITZ, Basel



# DAS PFERD

Das klassische Symbol  
für Nützlichkeit

# ABWICKLUNGS- STELLE DER ANSCHLUSS- BAHN- UND TERMINAL- FÖRDERUNG (ATF)

## Die Ausgangslage

Im Jahr 1994 wurde ein Förderprogramm zum Ausbau von Anschlussbahnen in Österreich geschaffen, dessen Zielsetzung in der Verbesserung der Entwicklungschancen des schienengebundenen Haus-zu-Haus-Güterverkehrs liegt und das einen wesentlichen Beitrag zur verkehrspolitischen Zielsetzung einer nachhaltigen Abwicklung des Güterverkehrs leistet. Eine Evaluierung des Programmes im Jahr 1999 bestätigte den herausragenden Nutzen des Programmes. Um das Förderinstrumentarium auch im Kontext des zwischenzeitlich erfolgten EU-Beitritts Österreichs mit den beihilferechtlichen Regeln der Gemeinschaft in Einklang zu bringen, wurde eine entsprechende Förderrichtlinie verfasst und bei der Kommission notifiziert. Aufgrund des Erfolges und der weiterhin starken Nachfrage nach Fördermitteln wurde die Richtlinie „Programm zur Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen 1. Jänner 1999

bis 31. Dezember 2006“ mit einigen geringfügigen Veränderungen um weitere sieben Jahre verlängert („Programm zur Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen 1. Jänner 2007 bis 31. Dezember 2012“).

Die Abwicklung der Förderung erfolgte bis 31. Mai 2008 über eine ausgelagerte Stelle der Sektion IV des BMVIT, die „AST“ (Abwicklungs- und Koordinierungsstelle Anschlussbahnförderung). Mit 1. Juni 2008 wurden alle Agenden der AST in die SCHIG mbH übertragen. Hintergrund dafür ist die Strategie des BMVIT, alle Förderagenden im Bereich des schienengebundenen Verkehrs in der SCHIG mbH zu konzentrieren.

Mehrere Vorgaben des BMVIT waren dabei umzusetzen:

1. Erhöhung der Transparenz der Vergabe von Fördermitteln
2. Sicherstellung der bestmöglichen Wirksamkeit der ausbezahlten Gelder (Steigerung der Fördereffizienz)
3. Maximale Sparsamkeit in der Abwicklung

Jährlich steht nun für die Förderung des Ausbaues von Anschlussbahnen und im Bereich der Terminalförderung ein Budget von zirka 17 Millionen Euro zur Verfügung.



## Die Umsetzung

Innerhalb der SCHIG mbH wurde ein Abwicklungsteam zusammengestellt, das nach Abschluss der Vorbereitungsarbeiten mit 1. Juni 2008 die Tätigkeit aufnahm. Dieses Team der „ATF – Anschlussbahn- und Terminalförderung“ übernahm vom BMVIT rund 500 Förderprojekte in unterschiedlichen Stadien des Projektlebenszyklus: Etwa 50 Prozent dieser Projekte waren bereits abgeschlossen, 40 Prozent der Projekte in der Durchführungsphase sowie zehn Prozent in der Antragsphase.

Bei der Umsetzung der Vorgaben des BMVIT als Eigentümervertreter wurden neben der laufenden Betreuung und Beratung von Fördernehmern bzw. Antragstellern und Interessenten folgende Schritte gesetzt:

- **Aufbau eines „Claim Management Systems“:** Jene Unternehmen, die eine Anschlussbahnförderung erhalten, verpflichten sich vertraglich über einen definierten Zeitraum festgelegte Verkehrsaufkommen (Tonnagen, Waggonen) über die geförderte Anschlussbahn abzuwickeln. Die Fördernehmer haben diese Tonnagen (unaufgefordert) durch entsprechende Bestätigungen des mit dem Transport beauftragten EVU nachzuweisen. Nicht alle Unternehmen kamen dieser Verpflichtung nach und wurden von der SCHIG mbH – mit außerordentlich gutem Erfolg – aufgefordert, die notwendigen Unterlagen nachzubringen.
- **Definition von Vergabekriterien:** Die anhaltend starke Nachfrage nach Fördermitteln machte es dringend erforderlich, klare und nachvollziehbare Benchmarks zur Unterstützung der Entscheidungsfindung zu definieren. Unterschiedliche Vorschläge wurden hierzu ausgearbeitet und fanden Eingang in die tägliche Beratungspraxis der SCHIG mbH mit den interessierten Unternehmen.
- **Implementierung eines Beirates:** Fördervergaben werden durch die SCHIG mbH vorbereitet, begleitet und dem BMVIT zur Entscheidung vorgelegt. Vertragspartner der Fördernehmer ist daher ausschließlich das BMVIT. Um die Nachhaltigkeit der Fördervergaben sicherzustellen, wurde der ATF-Beirat eingesetzt, ein Beratungsgremium bestehend aus Experten des BMVIT und der EIU. Förderanträge werden in diesem Gremium vorgestellt und diskutiert, letztendlich soll (insbesondere durch die frühzeitige Einbindung von Vertretern der EIU) sichergestellt werden, dass eine positive Förderentscheidung nicht zu unabsehbaren Folgekosten im Bereich der Infrastrukturbetreiber führt und dass die geförderten Projekte auch gesamtwirtschaftlich sinnvoll sind.
- **Sparsamkeit in der Umsetzung:** Beratungsverträge mit externen Dienstleistern wurden hinsichtlich ihrer Notwendigkeit evaluiert, größtenteils gekündigt und durch das Fachpersonal der SCHIG mbH direkt übernommen. So werden auch Synergien mit anderen Tätigkeitsbereichen der SCHIG mbH erzielt, wobei als oberste Prämisse bei der Förderabwicklung die Einführung des Vier-Augen-Prinzips gestellt wurde.

Insgesamt ermöglichte die sehr erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen dem BMVIT und der SCHIG mbH eine absolut problemlose Übernahme der Aufgaben unter gleichzeitigem Ausbau von Dienstleistungen für die Fördernehmer.

# ABWICKLUNGS- STELLE DES KLIMA- UND ENERGIEFONDS

Auf Basis des Klima- und Energiefonds-Gesetzes, das im Juli 2007 vom Nationalrat beschlossen wurde, werden bis zum Jahr 2010 insgesamt 500 Millionen Euro an Fördermitteln zur Verfügung stehen.

Es werden Projekte und Maßnahmen in den Bereichen

- **Forschung und Entwicklung nachhaltiger Energietechnologien**
- **Marktdurchdringung von klimarelevanten Energietechnologien und**
- **Verkehr**

gefördert.

Die SCHIG mbH ist seit Herbst 2007 als Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds mit der Abwicklung unterschiedlicher Projekte im Verkehrsbereich beauftragt. Die konkreten Förderprojekte des ersten Jahresteilprogrammes (2007) des Klimafonds wurden vom Präsidium des Klima- und Energiefonds im Dezember 2007 beschlossen.

Die SCHIG mbH wurde mit der Abwicklung von vier Projekten im Bereich „Anschlussbahnförderung“ und von zehn Projekten im Bereich „Bestellerförderung ÖPNV“ (gemäß §§ 24 und 26 ÖPNRV-G 1999) beauftragt. Die Förderverträge wurden von der SCHIG mbH in enger Kooperation mit dem BMVIT und dem Klima- und Energiefonds ausgearbeitet und im ersten Halbjahr 2008 abgeschlossen. Insgesamt wurden Förderverträge mit einer Fördersumme von insgesamt rund zehn Millionen Euro vergeben und die Projekte in weiterer Folge von der SCHIG mbH bis zum Projektabschluss betreut.

Parallel dazu konnte sich die SCHIG mbH in der Evaluierung und Umsetzung des Jahresteilprogrammes 2008 engagieren, das von den Entscheidungsgremien des Klimafonds im Juli 2008 beschlossen wurde. Die SCHIG mbH als Abwicklungsstelle erhielt den Auftrag zur Umsetzung von rund 20 Einzelprojekten mit einer Fördersumme von rund 30 Millionen Euro. Diese Mittel sind auf drei Bereiche aufgeteilt:

- Zirka 38 Prozent der Fördersumme wurden im Bereich „Anschlussbahnförderung“ zur Vergabe gebracht: Zwischen Mitte August und Mitte Oktober 2008 hatten interessierte Unternehmen die Möglichkeit, Projektanträge bei der SCHIG mbH einzubringen. Die Anträge wurden von der SCHIG mbH aufbereitet und im November

2008 von einer Expertenjury prämiert. Insgesamt wurden 20 Projektanträge mit einem Antragsvolumen von 25 Millionen Euro diskutiert. Die neun Siegerprojekte des Calls wurden im Dezember 2008 vom Präsidium des Klima- und Energiefonds bestätigt und zur Abwicklung durch die SCHIG mbH freigegeben.

- Etwa 46 Prozent der Fördersumme wurden im Bereich „multimodale Verkehrssysteme“ vergeben. Neben einer Reihe von strategischen Projekten im Bereich Güterverkehr und ÖPNV wurden maßgebliche Fördermittel dem weiteren Ausbau der „Rollenden Landstraße“ über den Brenner zuerkannt.
- Die restlichen 16 Prozent der Fördersumme wurden für die Verlängerung der Projekte „Bestellerförderung“ nach dem ÖPNRV-G (aus dem Jahresteilprogramm 2007) um ein weiteres Jahr verwendet.

Insgesamt ermöglichte die sehr erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen dem Klima- und Energiefonds und der SCHIG mbH zahlreichen förderinteressierten Unternehmen bzw. Gebietskörperschaften den Abschluss von effizienten Förderverträgen.

# KUNDEN- BEFRAGUNG

---

Die SCHIG mbH hat im Rahmen ihrer unternehmensweiten Maßnahmen zur Qualitätssicherung eine externe Kundenbefragung beauftragt. Beleuchtet wurde die Kundenorientierung mit den Schwerpunkten Kundenfreundlichkeit, Kundennähe und Servicegrad. Neben spezifischen Fragen wurde auch die allgemeine Einschätzung bezüglich der SCHIG mbH eruiert.

Wie sich dabei herausstellte, wird die SCHIG mbH als kooperativ und kompetent empfunden. Ausgezeichnete Bewertungen ergaben sich bei den Punkten Serviceorientierung, sachliche Kompetenz, Höflichkeit und Freundlichkeit der Mitarbeiter. Auch das Eingehen auf individuelle Wünsche und Bedürfnisse wird von den Kunden der Registrierungsstelle sehr geschätzt.

Auf den einzigen Kritikpunkt einer zu langen Bearbeitungsdauer wurde sofort reagiert: Der Prozess der internen Erledigungsgenehmigung wird 2009 entsprechend geändert – die Experten der Registrierungsstelle werden diese direkt vornehmen und damit deutlich schneller agieren. Gleichzeitig wurde auch das Informationsangebot auf der Internetseite verbessert.

# ZUWEISUNGS- STELLE

## Tätigkeiten 2008

Die SCHIG mbH weist seit 9. Dezember 2007 sämtliche Zugtrassen auf dem Schienennetz der Kunden zu. Durch die proaktive Kommunikationsstrategie gelang es der SCHIG mbH, Trassenkonflikte im Netzfahrplan frühzeitig zu vermeiden und Trassenbegehren für den Netzfahrplan 2008/2009 in vollem Umfang zum Nutzen ihrer Kunden zu berücksichtigen.

Die Zuweisungsstelle hat für alle sechs unter Vertrag stehenden Privatbahnen die gesetzlich geforderte Urkunde für das Fahrplanjahr 2008/2009 entworfen. Durch deren Unterzeichnung wurde – analog zum früheren Infrastrukturnutzungsvertrag – die Zuweisung von Zugtrassen an ein integriertes Eisenbahnunternehmen zur Ausübung von Zugangsrechten auf seiner eigenen Schieneninfrastruktur sowie die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen, die das integrierte Eisenbahnunternehmen hierfür erbringt, geregelt.

In Rücksprache mit den Kunden der Zuweisungsstelle wurde die Vorgehensweise für die Erarbeitung der Schienennetznutzungsbedingungen für die Fahrplanperiode 2009/2010 festgelegt. Weiters wurden die Netzfahrpläne für diese neue Fahrplanperiode bearbeitet. Dazu wurden die von den Privatbahnen übersandten Entwürfe der Bildfahrpläne in der Zuweisungsstelle entsprechend geprüft und genehmigt. In sämtlichen eingebrachten Entwürfen zu den Netzfahrplänen sind keine Trassen Dritter vorgesehen.

Am 14. Dezember 2008 trat der neue Netzfahrplan für die sechs Kunden in Kraft. In diesem Fahrplan konnten alle Trassenbegehren zur Zufriedenheit der Eisenbahnverkehrsunternehmen berücksichtigt werden. Es traten keine Trassenkonflikte auf. Insgesamt hat die SCHIG mbH als Zuweisungsstelle für den Netzfahrplan 2008/2009 Zugtrassen im Umfang von zirka 4,3 Millionen Zugkilometern zugewiesen.

# REGISTRIERUNGS- STELLE

Die SCHIG mbH erfüllt die Funktion einer Registrierungsstelle (Vergabe von Europäischen Fahrzeugnummern, Registrierung im Einstellungsregister und Fahrzeughalterkennzeichnung). Diese Dienstleistungen sind zentral über die Homepage der SCHIG mbH ([www.schig.com](http://www.schig.com)) abrufbar. Das Antragsformular zur Vergabe der Europäischen Fahrzeugnummern kann etwa direkt dort heruntergeladen, ausgefüllt und an die Registrierungsstelle zur weiteren Bearbeitung geschickt werden.

Gemäß Gemeinschaftsrecht ist jedem Schienenfahrzeug ein alphanumerischer Code zuzuweisen, der am Fahrzeug angebracht und in einem nationalen Einstellungsregister eingetragen werden muss. Für die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen hat die Registrierungsstelle im Geschäftsjahr 2008 2539 Europäische Fahrzeugnummern im Sinne der technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ (TSI OPE) samt Kennbuchstaben vergeben und im Einstellungsregister erfasst.

Weiters wurden insgesamt acht Anträge bezüglich Fahrzeughalterkennzeichnung bearbeitet und an die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) weitergeleitet. Per Ende 2008 sind damit bei der ERA 44 österreichische Fahrzeughalterkennzeichnungen registriert.

Am 9. November 2007 wurden mit der definitiven Entscheidung der Europäischen Kommission über die gemeinsamen Spezifikationen für das nationale Einstellungsregister (2007/756/EG) die endgültigen Vorgaben über die Inhalte des nationalen Einstellungsregisters getroffen. Darauf aufbauend wurde von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) eine Standardsoftware zum Einstellungsregister (sNVR) entwickelt. Nach entsprechenden Testphasen stand den Mitgliedsstaaten Ende 2008 eine erste stabile Version zur Verfügung. Die Maßnahmen zur unternehmensinternen Implementierung wurden unverzüglich ergriffen, so dass diese Software 2009 dem österreichischen Einstellungsregister zu Grunde liegen kann.

# INTERESSENTEN- SUCHE FÜR NEBENBAHNEN

Die SCHIG mbH hat bereits im Jahr 2001 im Auftrag des BMVIT eine europaweite Interessentensuche für insgesamt zwölf Nebenbahnstrecken der ÖBB durchgeführt, um eine Entscheidung über eine dauerhafte Einstellung dieser Nebenbahnen herbeizuführen. Im Rahmen dieses Verfahrens wurden für alle Strecken – mit Ausnahme einer einzigen Nebenbahn – Interessenten für einen Weiterbetrieb der Strecken gefunden.

Zur Evaluierung dieses Ergebnisses aus dem Jahr 2001 hat die SCHIG mbH im Jahr 2008 über Ersuchen der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG eine neuerliche Interessentensuche durchgeführt.

Angefragt wurden folgende Strecken:

**Weitersfeld – Drosendorf**

**Göpfritz – Raabs**

**Siebenbrunn-Leopoldsdorf – Engelhartstetten**

**Gmünd – Groß Gerungs**

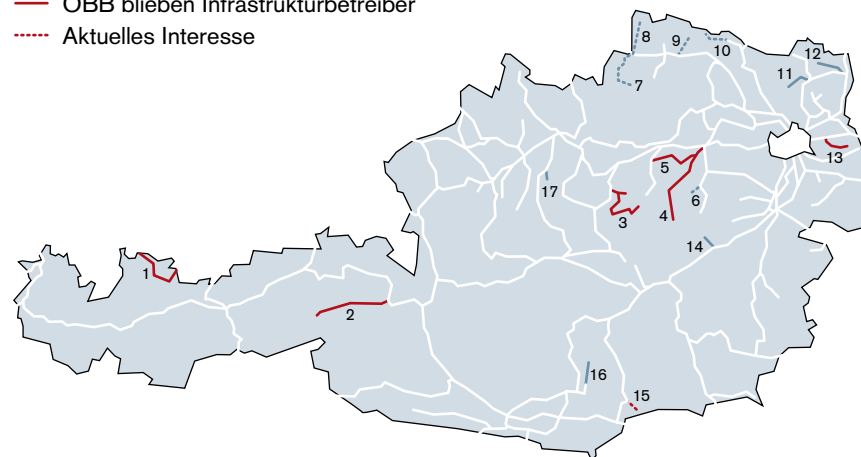
**Gmünd – Litschau**

**Freiland – Türritz**

**St. Paul – Lavamünd**

## Nebenbahnen

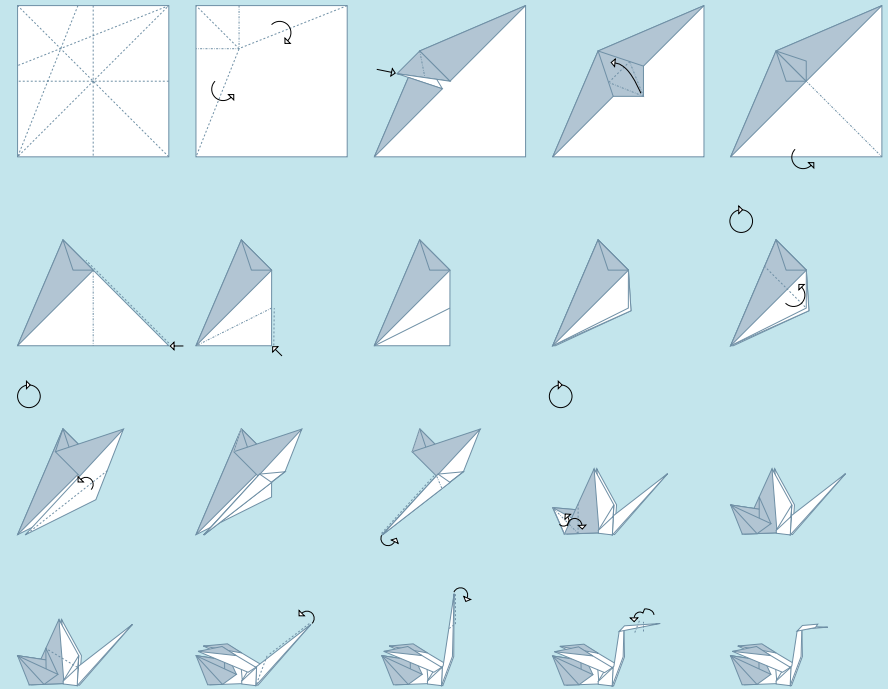
- Eingestellte Strecken
- Weitere Strecken der Interessentensuche
- ÖBB blieben Infrastrukturbetreiber
- Aktuelles Interesse



- |  |  |
|--|--|
| 1 Außerfernbahn Grenze n. Ehrwald – Grenze n. Pfronten   | 10 Weitersfeld NÖ – Drosendorf                 |
| 2 Pinzgaubahn Zell/See – Krimml                          | 11 Mistelbach LB – Ernstbrunn                  |
| 3 Ybbstalbahn Waidhofen/Y. – Lunz inkl. Gstadt – Ybbsitz | 12 Dobermannsdorf – Poysdorf                   |
| 4 Mariazellerbahn St. Pölten – Mariazell                 | 13 Siebenbrunn-Leopoldsdorf – Engelhartstetten |
| 5 Ober Grafendorf – Wieselburg                           | 14 Mürzzuschlag – Neuberg                      |
| 6 Freiland – Türritz                                     | 15 St. Paul - Lavamünd                         |
| 7 Gmünd – Groß Gerungs                                   | 16 Wietersdorf Hst. – Hüttenberg H-Lst.        |
| 8 Gmünd – Litschau                                       | 17 Rohr – Bad Hall                             |
| 9 Göpfritz – Raabs                                       |  |

Diesmal wurde mit Ausnahme der Strecke St. Paul - Lavamünd, für die nach wie vor Interesse von einem Unternehmen am Abwickeln von bestehenden Güterverkehren besteht, kein Interesse am Weiterbetrieb der Nebenbahnen angemeldet.

Die SCHIG mbH informierte sowohl die ÖBB-Infrastruktur Bau AG als auch die zuständige Behörde im BMVIT über dieses endgültige Ergebnis der Interessentensuche und empfahl die dauernde Einstellung der Nebenbahnstrecken, für die sich keine Interessenten gemeldet hatten.



# DER SCHWAN

Er besitzt Reife und strebt nach  
Verbesserungen.

# MITTEL- VERWENDUNGS- KONTROLLE GEMÄSS § 42 BUNDESBAHN- GESETZ

Gemäß § 42 Bundesbahngesetz erfolgt die Finanzierung des Betriebs und der Instandhaltung der bestehenden Schieneninfrastruktur der ÖBB sowie des Versuchs aufgrund eines mehrjährigen, zwischen dem Bund und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG abgeschlossenen Zuschussvertrags, der für einen Zeitraum von sechs Jahren abgeschlossen und jährlich jeweils um ein Jahr ergänzt und auf einen neuen sechsjährigen Zeitraum angepasst wird.

Die SCHIG mbH kontrolliert seit 2006 im Auftrag des BMVIT die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG laut Zuschussvertrag übernommenen Verpflichtungen zur Bereitstellung der Schieneninfrastruktur.

Aufgrund dieser durchgeführten Prüftätigkeit und den dabei gesammelten Erfahrungen hat die SCHIG mbH im Jahr 2008 den Zuschussvertrag grundlegend evaluiert und

auf Basis der daraus resultierenden Ergebnisse dem BMVIT einen neu konzipierten Entwurf des Zuschussvertrags für das Jahr 2009 vorgeschlagen. Dazu wurden von der SCHIG mbH vergleichbare Finanzierungsinstrumente anderer Mitgliedsstaaten betrachtet und analysiert. Insbesondere wurden in enger Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt (EBA) die in Deutschland gemachten Erfahrungen und Ergebnisse ausgewertet und die daraus gewonnenen Erkenntnisse in den Entwurf des Zuschussvertrags 2009 eingearbeitet. Der nach diesen Erkenntnissen von der SCHIG mbH neu überarbeitete Vertragsentwurf orientiert sich neben den im § 42 BBG gemachten Vorgaben auch an den von der EU-Kommission unterbreiteten Vorschlägen betreffend „Mehrjahresverträge für die Qualität der Schieneninfrastruktur“. Diesen Vorschlägen entsprechend sollen folgende Zielsetzungen erreicht werden:

- Zieldefinition für den Infrastrukturbetreiber hinsichtlich der zu erbringenden Leistungen und Qualitäten, die laufend zu verbessern sind
- Bereitstellung ausreichender Mittel zur Zielerreichung
- Sicherstellung der Unabhängigkeit der Geschäftsführung des Infrastrukturbetreibers bei der Verfolgung der vereinbarten Ziele
- Leistungs- und Qualitätskontrolle (Zielerreichungskontrolle) sowie
- Sanktions- bzw. Bonifikationsmöglichkeiten bei Zielabweichungen



Der von der SCHIG mbH dem BMVIT unterbreitete Entwurf des Zuschussvertrags 2009 erreicht diese Zielsetzungen mit folgenden konkreten Vertragsinhalten:

- Definition der zu betreibenden Infrastruktur durch eine im Vertrag festgelegte funktionale Beschreibung der zu betreibenden Schieneninfrastruktur (ein- oder mehrgleisig, Elektrifizierung, Achslast, VzG, Zugsicherungs- und Kommunikationseinrichtungen usw.)
- Definition der von der Betrieb AG zu erbringenden Leistungen im Verschub (Verschiebebahnhöfe, Verschubstandorte, Betriebszeiten, Anzahl der vorgehaltenen Personalstunden)
- Definition der zu erbringenden Instandhaltungsqualität der Schieneninfrastruktur durch einen vertraglich festgelegten Wert der Kennzahl „Langsamfahrstelle“
- Definition der zu erbringenden Sicherheitsleistung beim Betrieb der Schieneninfrastruktur durch einen vertraglich festgelegten Wert der Kennzahl „Sicherheit“
- Festlegung des Bundeszuschusses, der den von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zu erbringenden Leistungen gegenübersteht, für einen sechsjährigen Zeitraum

Durch die im Vertrag erfolgte exakte Definition der von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zu erbringenden Leistungen und Ziele und der im Gegenzug der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zustehenden Bundeszuschüsse ist eine eigenverantwortliche und unabhängige Geschäftsführung des Unternehmens sichergestellt. Darüber hinaus ermöglicht die genaue funktionale Definition der zu betreibenden Schieneninfrastruktur und der zu erbringenden Verschubleistungen gemeinsam mit den von der SCHIG mbH entwickelten Kennzahlen „Langsamfahrstelle“ und „Sicherheit“ eine exakte und

aussagekräftige Kontrolle der Zielerreichung. Dies schafft wiederum die Voraussetzung, dass im Falle einer Abweichung allfällige Sanktionen zwischen den Vertragspartnern festgelegt werden können.

Mittels dieser Kennzahlen soll die gewünschte Zielsetzung nicht nur exakt beschrieben (SMART-Kriterien: spezifisch, messbar, angemessen, relevant, terminiert), sondern darüber hinaus auch von einem außenstehenden Dritten objektiv und ohne großen wirtschaftlichen und technischen Aufwand nachvollzogen werden können.

Unter diesem Aspekt wurde hinsichtlich der Instandhaltungsqualität die Kennzahl „Langsamfahrstelle“ entwickelt. Sie beschreibt die Abweichung des Ist-Zustandes vom (ebenfalls im Zuschussvertrag vereinbarten) Soll-Zustand der Schieneninfrastruktur anhand der Länge und des Ausmaßes der bestehenden Langsamfahrstellen. Die zur Berechnung erforderlichen Daten der Langsamfahrstellen können aus dem vom Infrastrukturbetreiber als Fahrplanunterlage regelmäßig zu veröffentlichenden Verzeichnis der Langsamfahrstellen (La-Heft) objektiv und ohne großen Ermittlungsaufwand entnommen werden. Diese Kennzahl kann für eine bestimmte Strecke, ein Teilnetz oder das gesamte zu betreibende Schienennetz gebildet werden. Die im zeitlichen Verlauf erfolgte Veränderung der Kennzahl zeigt objektiv, ob sich der Erhaltungszustand der jeweiligen Schieneninfrastruktur verbessert oder verschlechtert.

Zur Beschreibung der beim Betrieb der Schieneninfrastruktur zu erbringenden Sicherheit wurde von der SCHIG mbH die Kennzahl „Sicherheit“ entwickelt. Diese Kennzahl beschreibt die Anzahl der vom Betreiber der Schieneninfrastruktur verursachten sicherheitsrelevanten Vorfälle unabhängig davon, ob in weiterer Folge ein Unfall mit Sach- bzw. Personenschaden eingetreten ist. Dabei werden jene sicherheitsrelevanten Vorfälle erfasst, die gemäß den Bestimmungen der MeldeVO 2006 der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes zu melden sind. Somit kann die Kennzahl einfach und

objektiv für einen außenstehenden Dritten ermittelt werden. Da nur jene Vorfälle gezählt werden, die im Einflussbereich des Infrastrukturbetreibers liegen, spiegelt die im zeitlichen Verlauf erfolgte Veränderung der Kennzahl den Stand der Entwicklung der Sicherheit im Betrieb der Infrastruktur objektiv wider.

Im Zuge der zwischen dem Bund und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG geführten Verhandlungen wurde der Großteil der von der SCHIG mbH entwickelten Parameter wie z.B. die funktionale Beschreibung der zu betreibenden Schieneninfrastruktur, die Definition der zu erbringenden Leistungen im Verschub, Zielvorgaben durch definierte Werte der Kennzahlen „Langsamfahrstelle“ und „Sicherheit“, usw. übernommen. Einem von der SCHIG mbH vorgeschlagenen Reglement hinsichtlich Sanktionen, die bei Nichterreichung der vertraglich vereinbarten Ziele zur Anwendung kommen sollen, wurde im Zuge der Verhandlungen zwischen Bund und ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG nicht Folge geleistet.

# STRATEGISCHE INFRASTRUKTUR- ENTWICKLUNG

Die SCHIG mbH befasst sich im Rahmen der Strategischen Infrastrukturkontrolle mit der Bewertung von Strecken vor ihrem Bau, ihrer Modernisierung oder ihrem Ausbau. Dabei werden Projekte auf ihre betrieblichen Erfordernisse und betrieblichen Auswirkungen sowie die technische Umsetzung geprüft. Gegebenenfalls werden die Projekte auf Übereinstimmung mit den Zielsetzungen aus dem „Zielnetz 2025+“ hin untersucht.

Im Jahr 2008 wurden insgesamt 17 Projekte mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 1,4 Milliarden Euro geprüft.

Bei der betrieblichen Bedarfsprüfung wird einerseits die Projektmotivation auf Plausibilität hin analysiert und andererseits geprüft, ob die angestrebte betriebliche Auswirkung tatsächlich nachvollziehbar ist.

Bei ihren Prüfungen hat die SCHIG mbH festgestellt:

- Die zur Prüfung vorgelegten Projekte waren in aller Regel isoliert nicht sinnvoll zu beurteilen. Die SCHIG mbH hat daher Projekte, die im Kontext zum Ausbau ganzer (Transport-)Achsen stehen, daraufhin geprüft, ob sie ins Gesamtkonzept einer einheitlichen Achsenentwicklung eingebettet sind. Dies konnte in den meisten Fällen bestätigt werden. Vereinzelt ist die Frage offen geblieben, ob für eine Achsenentwicklung ausreichende Maßnahmen vorgesehen sind.

- Die SCHIG mbH hat in der Mehrzahl der Prüfberichte darauf hingewiesen, dass die primäre Funktion, welche die geplante Infrastruktur erfüllen soll (z.B. Güterverkehrsachse), klar definiert sein muss. Daraus ergeben sich Anforderungen an die Infrastruktur und deren Ausbaustandard (z.B. Streckenklasse). Ist der Zustand der Infrastruktur zur Erfüllung der definierten Funktionen aktuell ungenügend, sind zielgerichtete Maßnahmen zur Beseitigung der festgestellten „Engpässe“ zu entwickeln. Die SCHIG mbH prüft dabei die Übereinstimmung der geplanten Infrastrukturverbesserungen mit den Anforderungen an die Infrastruktur.
  - Die formulierten Zielsetzungen hinsichtlich der betrieblichen Verbesserungen konnten in aller Regel erreicht werden. Die SCHIG mbH hat auch diese Zielsetzungen selbst bei der Durchführung der Prüftätigkeit plausibilisiert.
  - Die SCHIG mbH hat die Übereinstimmung der vorgelegten Neu- und Ausbauprojekte mit den Plänen der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG geprüft – insbesondere dem Rationalisierungsplan. Damit wird die Zielsetzung verfolgt, den Aufwand für den Betrieb des Schienennetzes langfristig zu senken.
  - Die SCHIG mbH hat bei ihrer Prüftätigkeit auch die gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich des diskriminierungsfreien Zugangs zur Schieneninfrastruktur berücksichtigt. Dabei muss aus Sicht der SCHIG mbH eine aus öffentlichen (Rahmenplan-)Mitteln errichtete Anlage in ihrer Funktionalität auch für Dritte gesamthaft zugänglich und nutzbar sein. Ferner ist sicherzustellen, dass die Infrastrukturprojekte entweder betriebswirtschaftlich für den Infrastrukturbetreiber rentabel sind oder in öffentlichem Interesse liegen. Bei einzelnen Projekten hat die SCHIG mbH daher die aus ihrer Sicht festgestellte Diskriminierung kritisiert.
  - Durch Investitionen in die Infrastruktur werden im Falle von gemeinwirtschaftlich beauftragten Verkehren weitere Zahlungsströme ausgelöst. Die SCHIG mbH hat im Rahmen ihrer Prüftätigkeit darauf hingewiesen, dass insbesondere der weitgehend über die gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen finanzierte Personennahverkehr als Bedarfsträger für Ausbauprojekte neben den Infrastrukturaufwendungen für Investition und laufenden Betrieb noch zusätzlicher Mittel für die Aufrechterhaltung und gegebenenfalls Ausweitung des Verkehrsangebots bedarf.
  - Im Falle des Personennahverkehrs empfahl die SCHIG mbH einerseits, Kostenbeiträge der Aufgabenträger (Länder) zu den Investitionen einzufordern. Andererseits sollte durch vertragliche Bindung die langfristige Nutzung der erweiterten, verbesserten oder neu errichteten Anlagen durch den Personenverkehr sichergestellt werden.
  - Die SCHIG mbH sprach wiederholt die Empfehlung aus, wirtschaftliche Vorteile, die sich für die EVUs aus Investitionen in die Infrastruktur ergeben, wenigstens teilweise durch eine (gesetzlich vorgesehene) Erhöhung des Infrastruktur-Benützungsentgelt abzuschöpfen.
  - Die Empfehlungen aus den im Jahr 2008 durchgeführten Bedarfsprüfungen der Projekte würden nach Argumentation der SCHIG mbH Einsparungen bis zu einer Höhe von 64,3 Millionen Euro ermöglichen.
- Ebenfalls im Jahr 2008 wurde mit der Prüfung des Abschlussberichts zum Konzernprojekt „Zielnetz 2025+“ der ÖBB begonnen. Die Bearbeitung läuft auch noch 2009 weiter.

Die SCHIG mbH hat vor allem darauf hingewiesen, dass die Ausarbeitung des Zielnetzes aus ihrer Sicht in mehreren Stufen erfolgen sollte:

- Festlegung der strategischen Ausrichtung des Netzes und Identifikation der wesentlichen künftigen Verkehrsmärkte
- Ableitung der primär durch die Infrastruktur zu erfüllenden Funktion
- Entwicklung eines Betriebsprogramms
- Entwicklung der konkreten, achsenbezogenen Anforderungen an die Infrastruktur hinsichtlich Kapazität, Geschwindigkeit, Ausbaustandard und sonstiger Funktionen
- Berücksichtigung der notwendigen Kapazitäten der Nebenanlagen (Abstellgleise, Verschiebeshöfe etc.)

Weitere Prüfschwerpunkte waren die Übereinstimmung des vorliegenden Rahmenplans mit dem „Zielnetz 2025+“ und die Prüfung der Übereinstimmung der Anforderungen an das Zielnetz und der zielgerichteten Engpassbeseitigung. Für den Prüfbericht zum „Zielnetz 2025+“ haben mehrere Abteilungen der SCHIG mbH ihre Expertise eingebracht.

Weiters hat die SCHIG mbH gemeinsam mit Tschechien nach dem erfolgreichen Abschluss der EU-geförderten betriebs- und volkswirtschaftlichen Studie zum Korridor Prag – Linz nach Vorgesprächen mit dem BMVIT und dem Wiener EU-Büro erste Schritte zu einem Interreg-Projekt für den Ausbau der Strecke Berlin – Dresden – Praha – Brno – Wien – Bratislava initiiert.

# AUFBAU DER BENANNTEN STELLE

Zur Realisierung der von der Europäischen Kommission angestrebten Harmonisierung und Liberalisierung des europäischen Eisenbahnwesens wurden und werden von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) einheitliche, europäische Vorschriften – sogenannte Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) – erarbeitet. Die Einhaltung dieser TSI in den verschiedensten Bereichen (z.B. Infrastruktur, rollendes Material, Energie etc.) soll in den nächsten Jahrzehnten für eine Beseitigung der technischen Barrieren zwischen den oft noch recht unterschiedlichen Bahnsystemen Europas sorgen. Die Überwachung der Einhaltung der TSI obliegt sogenannten „Benannten Stellen (Interoperabilität)“, die in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union einzurichten sind.

Um als Benannte Stelle tätig werden zu können, ist gemäß Gemeinschaftsrecht die Notifizierung der Stelle durch den jeweiligen Mitgliedsstaat bei der EU-Kommission notwendig. In Österreich ist – im Gegensatz zu allen anderen Mitgliedsstaaten der Union – für diese Notifizierung eine Akkreditierung durch das Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (BMWFJ) vorgesehen.

Das Akkreditierungsgesetz (AkkG) schreibt für die Erlangung einer Akkreditierung die Erfüllung einer Vielzahl von fachlichen und organisatorischen Voraussetzungen vor, insbesondere die völlige Unabhängigkeit der Benannten Stelle. Außerdem bestehen

sehr hohe Anforderungen an Qualifikation und Berufserfahrung der Mitarbeiter der Benannten Stelle. Ein besonderer Stellenwert kommt im Akkreditierungsverfahren auch dem Qualitätsmanagementsystem der Gesellschaft zu, das in einigen Bereichen wesentlich strengere Anforderungen erfüllen muss, als in der ISO-Norm 9001 festgelegt.

Nachdem im Vorjahr die rechtlichen, wirtschaftlichen und organisatorischen Fragen zur Errichtung einer Benannten Stelle in der SCHIG mbH geklärt werden konnten, startete die SCHIG mbH Anfang 2008 das Projekt „Aufbau des Geschäftsbereichs Benannte Stelle“. Im Rahmen dieses Projektes wurden die strukturellen, rechtlichen und wirtschaftlichen Voraussetzungen geschaffen, um den gesetzlichen Auftrag der SCHIG mbH (gemäß SCHIG-Gesetz § 3 (1) 4: „die Besorgung aller Geschäfte und Tätigkeiten einer Benannten Stelle“) rasch und effizient umzusetzen.

Kernthema im Aufbauprojekt war die Formulierung des Akkreditierungsantrags an das BMWFJ. Dieser muss detaillierte Informationen über den Umfang der beantragten Akkreditierung (TSI Infrastruktur – INS und TSI Energie – ENE), das mit Inspektionen betraute Personal und dessen Qualifikation sowie über das Qualitätsmanagementsystem der Benannten Stelle beinhalten.

Besondere Bedeutung in der Arbeit einer Benannten Stelle kommt dem Qualitätsmanagement zu. Deshalb war zusätzlich zur ISO 9001-Zertifizierung der gesamten SCHIG mbH die ISO-Norm 17020 im Geschäftsbereich „Benannte Stelle“ umzusetzen und in das bestehende Qualitätsmanagementsystem zu integrieren.

Entscheidend für den erfolgreichen Aufbau einer Benannten Stelle ist die Akquisition von geeignetem Fachpersonal (Zeichnungsberechtigte). Gesucht wurden Experten auf

bestimmten Gebieten, die neben einer fundierten theoretischen Ausbildung über jahrelange Praxiserfahrung verfügen. Mit Jahresende konnten die notwendigen Experten für die Bereiche TSI Infrastruktur und TSI Energie verpflichtet werden. Im Bedarfsfall, also bei besonders umfangreichen Inspektionsaufgaben, können diese Zeichnungsberechtigten von Fachpersonal aus anderen Geschäftsbereichen der SCHIG mbH unterstützt werden. Damit hat die SCHIG mbH auch die personellen Voraussetzungen für die Benannte Stelle geschaffen.

Im Laufe des Jahres 2008 hat das Projektteam sämtliche Unterlagen und Dokumente, die einem Akkreditierungsantrag beizulegen sind, erarbeitet. Nach einer letzten juristischen Überprüfung wird das Akkreditierungsverfahren im zweiten Quartal 2009 beginnen.

# WEITERE SCHWERPUNKTE IM JAHR 2008

## Forschung und Entwicklung

Angesichts steigender Komfortbedürfnisse im Personenverkehr unterliegen auch Schienenfahrzeuge dem Erwartungsdruck, in allen Jahreszeiten eine adäquate Klimatisierung des Fahrgastraumes bieten zu können. Der Energiebedarf der sogenannten Nebenaggregate, die für die Klimatisierung von Schienenfahrzeugen sorgen, ist dabei nicht unerheblich. Angesichts enger werdender ökonomischer und ökologischer Rahmenbedingungen gewinnt nunmehr die Erschließung von Energieeinsparpotenzialen immer mehr an Bedeutung.

Die Rail Tec Arsenal (RTA) – Betreiberin des Klima-Wind-Kanals in Wien Floridsdorf – hat bereits erste Erfahrungen mit der Energieverbrauchsanalyse von Nebenaggregaten gesammelt. Die Ergebnisse wurden 2007 in einschlägigen Fachmagazinen publiziert.

Basierend auf diesen Erfahrungen haben SCHIG mbH und RTA gemeinsam Vorbereitungsschritte für ein F&E-Pilotprojekt zur Energieoptimierung der Klimatisierung bei Schienenfahrzeugen durchgeführt: In enger Zusammenarbeit mit Fahrzeugbetreibern und -industrie sollen anhand eines Musterfahrzeugs (Triebzug und/oder Reisezugwagen) im Rahmen von speziellen Tests und deren Auswertungen die Möglichkeiten einer nachträglichen Energieoptimierung von Nebenaggregaten ermittelt werden. Endergebnis des Pilotprojekts ist neben der angestrebten Energieeinsparung der

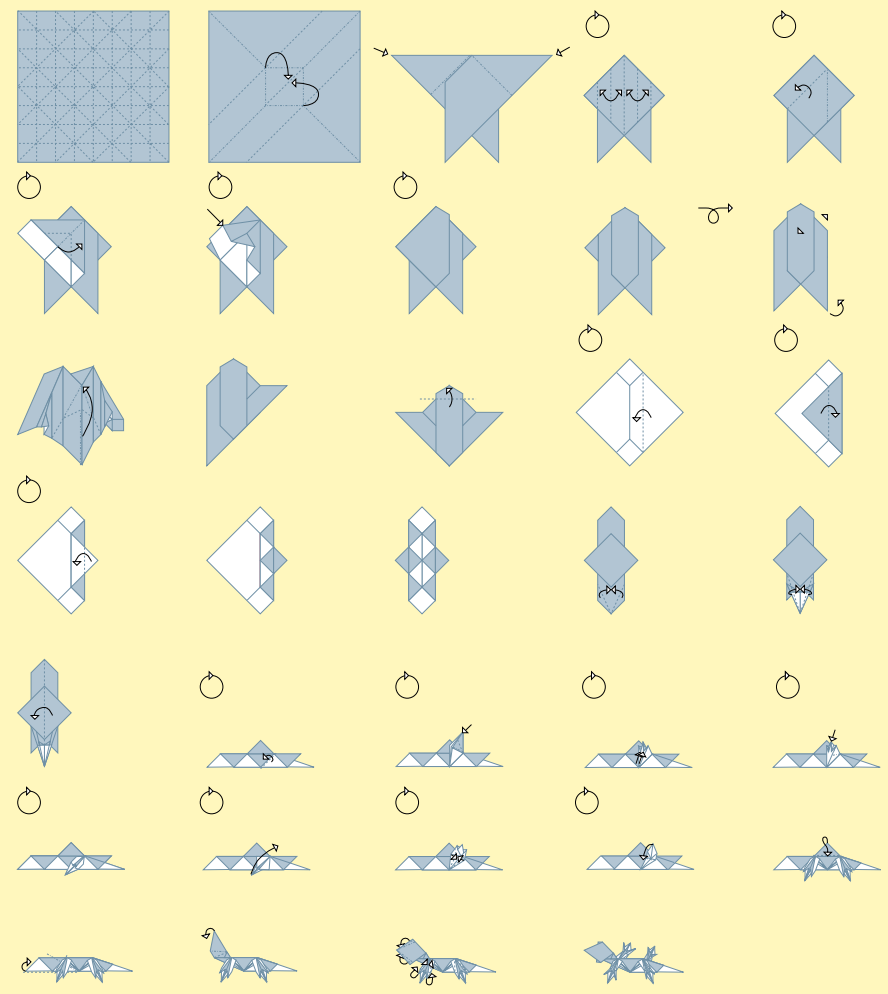
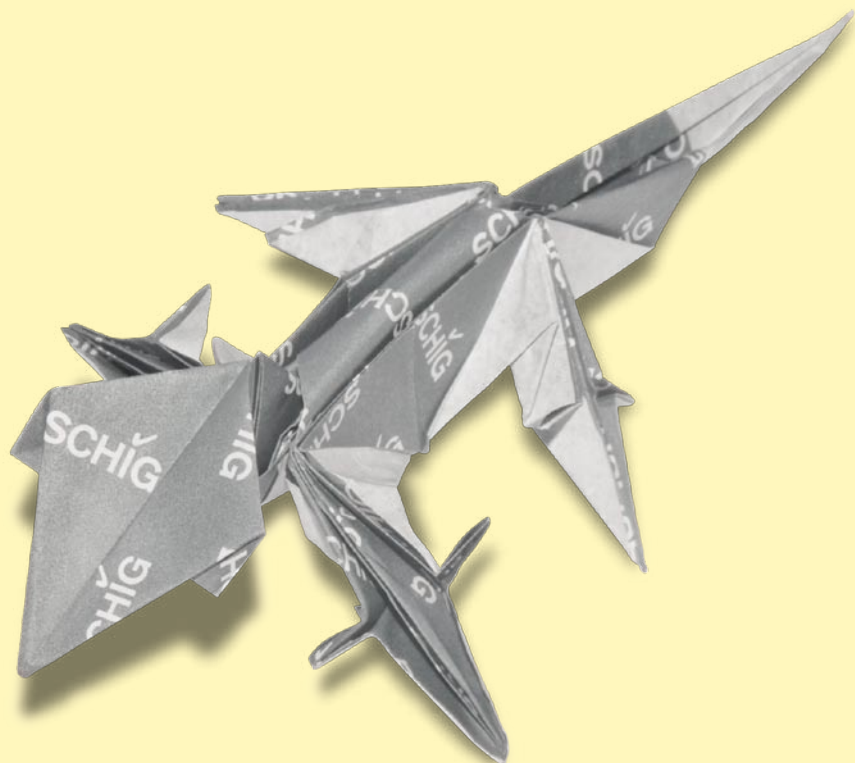
Aufbau eines ausreichenden Datenmaterials für wirtschaftliche Analysen (Break-Even für Einzelfahrzeug- und Flottenumbauten etc.) anhand einer Simulationssoftware sowie einer Auswertung der Umwelteffekte – vor allem des eingesparten Kohlendioxid-Ausstoßes.

Die Ergebnisse dieses Pilotprojekts könnten die Basis für großflächige Umbaumaßnahmen an ganzen Fahrzeugflotten sein. Es gibt derzeit in Österreich über 1.000 Reisezugwagen mit veralteten Klimatisierungssystemen, die aufgrund ihrer technischen Lebensdauer für die Energieoptimierung ihrer Nebenaggregate in Frage kommen. Experten rechnen mit einer Einsparung von zirka 30.000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr bei einer flächendeckenden Umsetzung einfacher Optimierungsmaßnahmen. Bei weitergreifenden Fahrzeugumbauten könnte sogar eine Verdoppelung des Einsparungspotenzials möglich sein.

Schließlich sind die Ergebnisse dieses Forschungs- und Entwicklungsprojekts auch für zukünftige Fahrzeugentwicklungen von großer Bedeutung, da Eisenbahnunternehmen bei der Bestellung von Neufahrzeugen dann über wesentlich mehr Informationen zum Energieverbrauch und zu entsprechenden Einsparungspotenzialen bei den Nebenaggregaten verfügen.

## Revision TSI Operation – Annex P

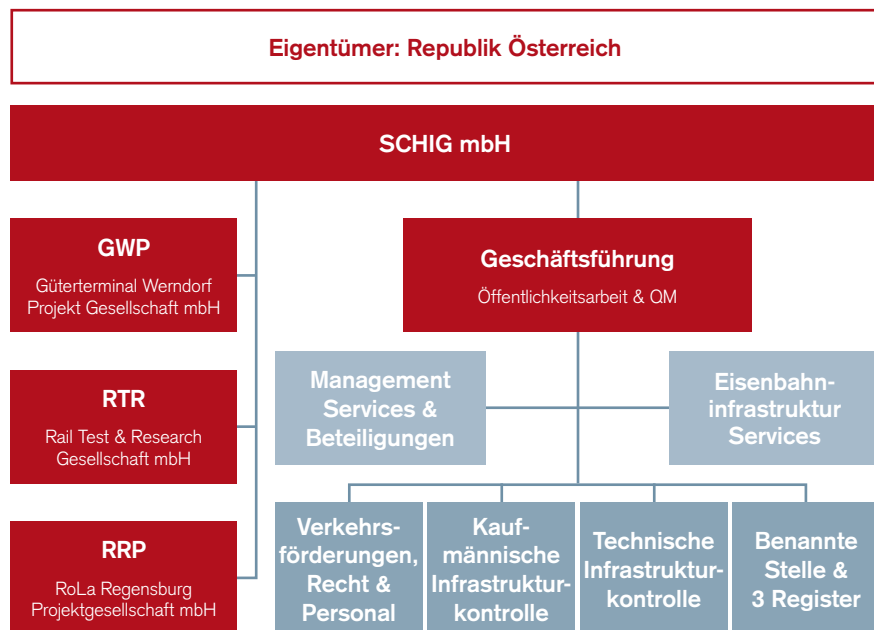
2008 hat eine Arbeitsgruppe der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) einen Vorschlag zur Änderung der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ (TSI OPE) an die Kommission verabschiedet. In dieser Arbeitsgruppe vertrat die SCHIG mbH im Auftrag des BMVIT die österreichischen Interessen, wobei aufgrund der bisherigen Erfahrungen umfassende Änderungsvorschläge eingebracht werden konnten.



# DER GECKO

Das Sinnbild  
für Erneuerung und Glück.

# ORGANIGRAMM



# DIE ABTEILUNGEN

## Verkehrsförderungen, Recht & Personal (VRP)

### Prüfung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen

Neben den Zahlungen des Bundes für den Ausbau und den Betrieb der österreichischen Eisenbahninfrastruktur werden über das BMVIT jährlich erhebliche Bundesmittel für die Erbringung spezifischer Verkehrsleistungen ausgezahlt, deren Durchführung den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht möglich wäre, die jedoch aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht gewünscht sind.

Die Prüfung dieser gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch die SCHIG mbH im Auftrag des BMVIT erfolgt durch die Abteilung VRP. Im Zentrum dieser Prüfaufträge steht die systematische Abrechnungskontrolle der eingereichten gemeinwirtschaftlichen Leistungen (kombinierter Verkehr und Transport gefährlicher Güter). Die gesetzlichen Grundlagen für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen finden sich in den §§ 48 und 49 des Bundesbahngesetzes 2003 wieder. Stichprobenartig werden für bestimmte Monate Soll/Ist-Vergleiche durchgeführt. Als Prüfergebnis werden die erhobenen Förderbeträge mit den eingereichten Fördersummen verglichen.

### Servicestelle Recht

Als Servicestelle Recht obliegt der Abteilung VRP die Betreuung aller rechtlichen Agenden wie insbesondere die juristische Vorbereitung und Beurteilung der von der SCHIG mbH einzugehenden rechtlichen Verpflichtungen. Die im Jahr 2007 begonnene Errichtung eines benutzerfreundlichen, aktualisierungsfähigen, EDV-gestützten



Dokumentationssystem für diese Verträge und Rechtsfälle konnte 2008 vervollständigt werden. Gemeinsam mit der Funktion Öffentlichkeitsarbeit wurde der Aufbau eines Monitorings für einschlägiges nationales und EU-Recht begonnen.

### Abwicklungsstelle

Des Weiteren ist die Abteilung VRP als Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds und für die Abwicklung der Anschlussbahn- und Terminalförderung im Auftrag des BMVIT tätig (siehe auch Kapitel „Unser Service“).

## Kaufmännische Infrastrukturkontrolle (KIK)

Die Abteilung „Kaufmännische Infrastrukturkontrolle“ der SCHIG mbH kontrolliert im Auftrag des BMVIT die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG laut Zuschussvertrag übernommenen Verpflichtungen zur Bereitstellung der Schieneninfrastruktur.

In diesem Zusammenhang werden die Geschäfts- und Rationalisierungspläne der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG hinsichtlich Plausibilität und hinsichtlich der Auswirkungen auf Kosten und Betriebsqualität analysiert und dem BMVIT bzw. der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG entsprechende Empfehlungen unterbreitet. Ebenso wird die Geschäftsentwicklung der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG auf Basis laufender Soll/Ist-Vergleiche beobachtet und die Einhaltung bzw. Entwicklung der im Zuschussvertrag festgelegten Qualitätsparameter kontrolliert. Über die dabei gemachten Feststellungen wird dem BMVIT und BMF laufend berichtet.

Darüber hinaus wirkt die Abteilung KIK bei der jährlichen Anpassung und Weiterentwicklung des Zuschussvertrages mit und bringt die im Zuge der Prüftätigkeit gemachten Erfahrungen in Form von Empfehlungen an das BMVIT und an die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG bei der weiteren Vertragsgestaltung ein.

### Strategische Infrastrukturkontrolle/Bedarfsprüfung:

Im Zuge der betrieblichen Bedarfsprüfung werden die von der ÖBB-Infrastruktur Bau AG bzw. von der NSE GmbH geplanten Projekte hinsichtlich ihrer Konformität mit dem „Zielnetz 2025+“ und den zugrundeliegenden Verkehrsprognosen von den Abteilungen KIK und TIK untersucht.

In weiterer Folge wird die vorgesehene Konfiguration und Ausstattung der geplanten Infrastruktureinrichtungen sowie deren technische Ausführung auf ihre grundsätzliche Eignung zur Bedarfsdeckung untersucht und beurteilt. Dabei erfolgte auch eine Abschätzung betreffend deren wirtschaftliche Auswirkungen sowohl hinsichtlich des erforderlichen Investitionsvolumens als auch hinsichtlich der weiteren Folgekosten in Betriebsführung und Erhaltung. Gegebenenfalls werden infolge der gemachten Feststellungen von Seiten der SCHIG mbH entsprechende Empfehlungen ausgesprochen (siehe auch Kapitel „Kernthemen“).

## Technische Infrastrukturkontrolle (TIK)

### Rahmenplan

Auf Grund des Bundesbahngesetzes ist die ÖBB-Infrastruktur Bau AG verpflichtet, einen sechsjährigen Rahmenplan zu erstellen, der den Finanzbedarf für die Errichtung der Schieneninfrastruktur der ÖBB widerspiegelt. Die SCHIG mbH hat die Aufgabe,

die Erstellung des jährlich fortgeschriebenen Rahmenplanes zu begleiten. Durch die Abteilung TIK erfolgt dabei eine schwerpunktmäßige Überprüfung auf Plausibilität und Kontinuität, wobei besonderes Augenmerk auf den Bedarf und die Wirtschaftlichkeit der Projekte gelegt wird, um einen effizienten Mitteleinsatz zu gewährleisten.

## Begleitende Kontrolle

Im Rahmen der Begleitenden Kontrolle überprüft die Abteilung TIK Kosten, Termine und Qualität im Hinblick auf die wirtschaftliche Umsetzung von Bauvorhaben. Allfällige Risiken können dadurch aufgezeigt und in der Folge vermieden werden, Kosten werden hinterfragt und die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen geprüft.

## Regelwerke

Zur Vereinheitlichung von Grundeinlösen bei Infrastrukturvorhaben erstellt die Abteilung TIK Regelwerke, wodurch für Infrastrukturvorhaben einheitliche Standards definiert werden. Dadurch kann eine generelle Reduktion der Kosten für Grundeinlösen erreicht werden.

## Prüfung der Abrechnung von TEN-Zuschüssen

Durch Österreich laufen insgesamt sechs Korridore des Transeuropäischen Netzes (TEN). Dadurch besteht die Möglichkeit, für Investitionstätigkeiten an den betroffenen Strecken Förderungen der EU zu lukrieren. Die SCHIG mbH wurde vom BMVIT beauftragt, die Abrechnungsanträge für diese Förderungen zu überprüfen. Die Prüftätigkeit wurde durch die Abteilung TIK im November 2007 aufgenommen und umfasst die technische und finanzielle Kontrolle der Verkehrsvorhaben. Die Übereinstimmung mit den Förderbedingungen wird stichprobenartig anhand von Kostenaufstellungen

der Förderwerber geprüft, die Überprüfung der tatsächlichen Umsetzung der eingereichten Vorhaben erfolgt vor Ort.

## PPP-Projekte

Die beiden Public-Private-Partnership(PPP)-Projekte „Güterterminal Graz/Werndorf“ und „RoLa-Terminal Regensburg“ werden von der Abteilung TIK laufend betreut.

## Benannte Stelle & 3 Register (BS)

Neben dem Aufbau und dem Betrieb der Benannten Stelle sowie der Tätigkeit als Registrierungsstelle (siehe auch Kapitel „Kernthemen“ und „Unser Service“) fällt auch die Betreuung des Klima-Wind-Kanals in den Aufgabenbereich der Abteilung BS.

## Klima-Wind-Kanal Wien

Der Klima-Wind-Kanal in Wien ist weltweit die einzige Anlage, in der Tests unter extremen klimatischen und aerodynamischen Bedingungen für Schienenfahrzeuge durchgeführt werden können. Die Fahrzeuge werden dabei auf thermischen Komfort (Heizung, Lüftung, Klimatisierung), die Funktion von verschiedenen Bauteilen (z.B. Bremsen, Türen, Scheibenwischern) sowie ihr Systemverhalten (z.B. Kaltstartverhalten von Lokomotiven) hin überprüft.

Die SCHIG mbH hat den Klima-Wind-Kanal Wien im Auftrag des BMVIT in Form eines Public-Private-Partnership-Projekts (PPP-Projekt) finanziert und realisiert. Obgleich sich die technische Konzeption des Klima-Wind-Kanals in den ersten

sechs Betriebsjahren bestätigt hat, stellt die Spannungsversorgung der Prüfobjekte ein nicht vollständig zufriedenstellendes System dar. Daher wurde das Konzept für die Hilfs- und Prüfspannungen grundlegend überarbeitet und eine Optimierung in Auftrag gegeben.

Dieses Projekt, dessen Kernstück ein Ersatz der statischen durch rotierende Umformer ist, soll bis zum Sommer 2009 abgeschlossen sein. Der zu ersetzende Anlagenteil wird als Rückfallebene betriebsfähig bleiben. Mit Umsetzung dieser Maßnahmen wird eine stabilere Versorgung der Prüfobjekte gewährleistet sein und die Qualität der Tests im Klima-Wind-Kanal noch weiter angehoben.

## Eisenbahninfrastrukturservices und Qualitätsmanagement (EIS)

### Zuweisungsstelle

In Umsetzung gemeinschaftlicher und nationaler Rechtsvorschriften obliegt der SCHIG mbH seit 2004 die Aufgabe einer Zuweisungsstelle. Ziel der Zuweisungsstelle ist die Sicherstellung des diskriminierungsfreien Zugangs zum Schienennetz unter Einhaltung der normativen Rahmenbedingungen und einer effizienten Abwicklung (siehe auch Kapitel „Unser Service“).

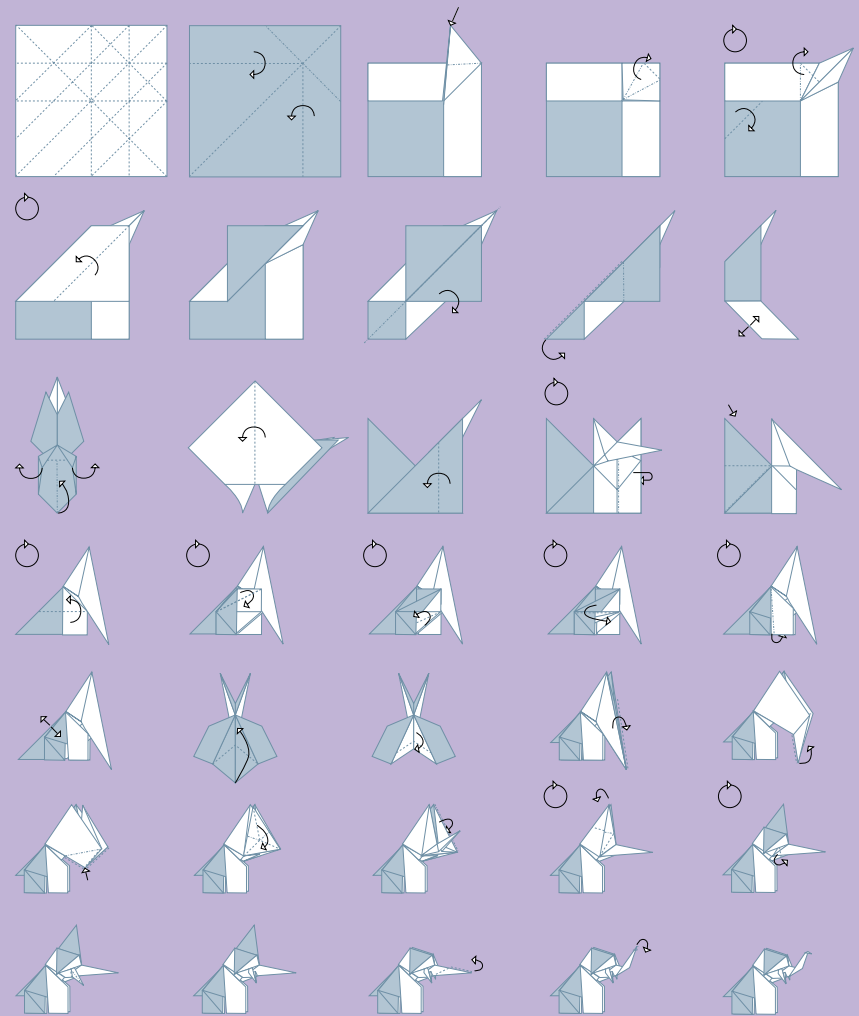
Die Aufgaben der Zuweisungsstelle umfassen dabei vor allem:

- Entwicklung und Überarbeitung gesetzeskonformer Schienennetz-Nutzungsbedingungen in Zusammenarbeit mit den Kunden

- Zuweisung von Zugtrassen inkl. Ad-hoc-Trassen
- Netzfahrplanerstellung
- Festsetzung der Benützungsentgelte
- Festsetzung sonstiger Entgelte
- Entwicklung eines Bonus-Malus-Systems
- Marktbeobachtung

### Qualitätsmanagement

Der 2007 begonnene Aufbau eines Qualitätsmanagements nach ISO 9001 wurde Mitte Juni erfolgreich abgeschlossen. In einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess wird die Aufrechterhaltung eines hohen Qualitätsstandards sichergestellt.



# DER ELEFANT

Ihm schreibt man Gedächtnis  
und Unanfechtbarkeit zu.

# JAHRES- ABSCHLUSS 2008

## Gewinn- und Verlustrechnung für 2008

	31.12.2008	31.12.2008	Vergleichszahlen 31.12.2007
	EUR	EUR	TEUR
1. Umsatzerlöse		6.203.741,24	5.416
2. sonstige betriebliche Erträge			
a) Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	33.285,53		0
b) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	2.589,60		86
c) übrige	269.599,56		369
		305.474,69	455
3. Aufwendungen für bezogene Leistungen		-914.666,12	-847
4. Personalaufwand			
a) Gehälter	-3.055.784,40		-2.384
b) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-174.556,28		-120
c) Aufwendungen für Altersversorgung	-120.838,54		-98
d) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-723.277,55		-581
e) freiwilliger Sozialaufwand	-103.435,57		-88
		-4.177.892,34	-3.271
5. Abschreibungen auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-230.599,26	-242
6. sonstige betriebliche Aufwendungen			
a) Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen und vom Ertrag fallen	-10.643,04		-1
b) übrige	-1.563.410,83		-1.510
		-1.574.053,87	-1.511
<b>7. Betriebserfolg = Zwischensumme aus Ziffer 1 bis 6</b>		<b>-387.995,66</b>	<b>0</b>
8. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens, davon aus verbundenen Unternehmen EUR 1.908.054,45 (2007: TEUR 1.771)		1.908.417,82	1.772
9. Zinsen und sonstige Erträge, davon aus verbundenen Unternehmen EUR 85.755,37 (2007: TEUR 1.103)		306.696,26	2.113
10. Zinsen und sonstige Aufwendungen, davon aus verbundenen Unternehmen EUR 223.846,91 (2007: TEUR 977)		-2.146.697,24	-3.647
<b>11. Finanzerfolg = Zwischensumme aus Ziffer 8 bis 10</b>		<b>68.416,84</b>	<b>238</b>
<b>12. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit = Jahresüberschuss</b>		<b>-319.578,82</b>	<b>238</b>
13. Auflösung von Kapitalrücklagen		0,00	5.732
<b>14. Jahresgewinn</b>		<b>-319.578,82</b>	<b>5.970</b>
15. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		626.739,14	6.920
<b>16. Bilanzgewinn</b>		<b>307.160,32</b>	<b>12.890</b>

## Bilanz zum 31. Dezember 2008

Aktiva	31.12.2008	31.12.2008	Vergleichszahlen
	EUR	EUR	31.12.2007
			TEUR
<b>A. Anlagevermögen</b>			
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>			
1. gewerbliche Schutzrechte	69.159,53		81
		69.159,53	81
<b>II. Sachanlagen</b>			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund	16.837.717,40		16.593
2. technische Anlagen	192.436,01		185
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	284.614,41		289
4. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	65.000,00		148
		17.379.767,82	17.215
<b>III. Finanzanlagen</b>			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	9.110.001,00		9.110
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	40.000.000,00		40.000
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	0,00		7
		49.110.001,00	49.117
		<b>66.558.928,35</b>	<b>66.413</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
<b>I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.138.042,95		12.344
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	1.132.699,63		787
3. sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	26.541,10		223
		3.297.283,68	13.354
<b>II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten</b>		122.721,43	3.540
		<b>3.420.005,11</b>	<b>16.894</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>56.016,34</b>	<b>76</b>
		<b>70.034.949,80</b>	<b>83.383</b>

Passiva	31.12.2008	31.12.2008	Vergleichszahlen
	EUR	EUR	31.12.2007
			TEUR
<b>A. Eigenkapital</b>			
<b>I. Stammkapital</b>		2.000.000,00	2.000
<b>II. Kapitalrücklagen</b>			
nicht gebundene		7.767.655,19	7.768
<b>III. Bilanzgewinn</b>			
davon Gewinnvortrag EUR 626.739,14 (31.12.2007: TEUR 6.920)		307.160,32	12.890
		<b>10.074.815,51</b>	<b>22.658</b>
<b>B. Kostenbeiträge von Dritten</b>		<b>17.051.704,76</b>	<b>17.076</b>
<b>C. Rückstellungen</b>			
1. Rückstellungen für Abfertigungen	45.045,04		42
2. sonstige Rückstellungen	619.890,59		460
		<b>664.935,63</b>	<b>502</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	40.190.000,00		40.000
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	552.876,53		443
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	463.176,70		1.607
4. sonstige Verbindlichkeiten, davon aus Steuern EUR 291.443,27 (31.12.2007: TEUR 176) davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 66.149,12 (31.12.2007: TEUR 64)	1.037.440,67		1.097
		<b>42.243.493,90</b>	<b>43.147</b>
		<b>70.034.949,80</b>	<b>83.383</b>

## Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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 Vorsichtsgrundsatz wurde Rechnung getragen, indem insbesondere nur die am Abschlussstichtag verwirklichten Gewinne ausgewiesen wurden. Alle erkennbaren Risiken und drohende Verluste, die im Geschäftsjahr 2008 oder in einem der früheren Geschäftsjahre entstanden sind, wurden berücksichtigt.

### Anlagevermögen

#### Immaterielles Anlagevermögen

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

#### Sachanlagevermögen

Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich der bisher aufgelaufenen und im Berichtsjahr 2008 planmäßig fortgeführten Abschreibungen bewertet. Zur Ermittlung der Abschreibungssätze wird generell die lineare Abschreibungsmethode gewählt.

Der Rahmen der Nutzungsdauer beträgt für die einzelnen Anlagegruppen:

<b>Servitutsrechte:</b>	<b>40 Jahre</b>
<b>Technische Anlagen (TunnelThermie®):</b>	<b>35 Jahre</b>
<b>Büroadaptierungen:</b>	<b>10 Jahre</b>
<b>Büroeinrichtung</b>	<b>3-10 Jahre</b>
<b>EDV, Nachrichtenanlagen, Büromaschinen</b>	<b>3-10 Jahre</b>

Außerplanmäßige Abschreibungen wurden nicht vorgenommen.

Festwerte gemäß § 209 Abs. 1 werden nicht verwendet.

#### Finanzanlagen

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

Es wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen durchgeführt.

## Zuschreibungen

Bei Wegfall der Gründe für außerplanmäßige Abschreibungen werden Zuschreibungen durchgeführt.

## Umlaufvermögen

### Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Bei der Bewertung von Forderungen wurden erkennbare Risiken durch individuelle Abwertungen berücksichtigt. Soweit erforderlich, wurde die spätere Fälligkeit durch Abzinsung berücksichtigt.

## Rückstellungen

### Rückstellungen für Anwartschaften auf Abfertigungen

Die Abfertigungsrückstellung ist nach finanzmathematischen Grundsätzen auf Basis eines Rechnungszinssatzes von vier Prozent und eines Pensionseintrittsalters von 65 Jahren ermittelt (gesetzliches Pensionsalter wird verwendet).

## Sonstige Rückstellungen

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

## Verbindlichkeiten

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

## Änderungen von Bewertungsmethoden

Änderungen von Bewertungsmethoden wurden nicht durchgeführt.

## Erläuterungen zur Bilanz

---

## Anlagevermögen

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



## Immaterielle Vermögensgegenstände

Als immaterielle Vermögensgegenstände wird Software ausgewiesen.

Im Bereich der immateriellen Vermögensgegenstände wurden planmäßige Abschreibungen in Höhe von EUR 56.002,68 (Vorjahr EUR 37.361,62) vorgenommen.

### Anlagenpiegel

Anlagenposition	Anschaffungskosten Herstellungskosten 1.1.2008 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	Anschaffungskosten Herstellungskosten 31.12.2008 EUR	Kumulierte Abschreibungen EUR	Buchwert 31.12.2008 EUR	Buchwert 1.1.2008 EUR	Zuschreibungen EUR	Abschreibungen des Geschäfts- jahres EUR
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>										
1. gewerbliche Schutzrechte	154.330,54	44.464,82	0,00	0,00	198.795,36	129.635,83	69.159,53	80.697,39	0,00	56.002,68
<b>II. Sachanlagen</b>										
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund	17.055.311,93	193.764,95	444.103,24	82.600,00	16.887.573,64	49.856,24	16.837.717,40	16.593.250,30	32.177,25	53.330,14
2. technische Anlagen	208.401,00	14.272,94	0,00	0,00	222.673,94	30.237,93	192.436,01	184.583,76	0,00	6.420,69
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	500.047,04	119.416,39	33.020,23	0,00	586.443,20	301.828,79	284.614,41	289.316,56	0,00	118.695,25
4. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	147.600,00	0,00	0,00	-82.600,00	65.000,00	0,00	65.000,00	147.600,00	0,00	0,00
	17.911.359,97	327.454,28	477.123,47	0,00	17.761.690,78	381.922,96	17.379.767,82	17.214.750,62	32.177,25	178.446,08
<b>III. Finanzanlagen</b>										
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	20.045.925,12	0,00	0,00	0,00	20.045.925,12	10.935.924,12	9.110.001,00	9.110.001,00	0,00	0,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	40.000.000,00	0,00	0,00	0,00	40.000.000,00	0,00	40.000.000,00	40.000.000,00	0,00	0,00
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	7.808,70	0,00	7.808,70	0,00	0,00	0,00	0,00	7.267,30	0,00	0,00
	60.053.733,82	0,00	7.808,70	0,00	60.045.925,12	10.935.924,12	49.110.001,00	49.117.268,30	0,00	0,00
	78.119.424,33	371.919,10	484.932,17	0,00	78.006.411,26	11.447.482,91	66.558.928,35	66.412.716,31	32.177,25	234.448,76

## Sachanlagen

Der in den bebauten Grundstücken enthaltene Grundwert beträgt EUR 16.482.846,78 (Vorjahr EUR 16.493.591,74).

Im Bereich des Sachanlagevermögens wurden nutzungsbedingte Abschreibungen in Höhe von EUR 178.446,08 (Vorjahr EUR 143.843,59) vorgenommen.

In Bau befindliche Anlagen werden mit EUR 65.000,00 (Vorjahr EUR 147.600,00) ausgewiesen und betreffen die Erweiterung der Tunnelthermie.

### Finanzanlagen

Die Beteiligungen setzen sich wie folgt zusammen:

- Rail Test & Research GmbH - Beteiligungsbuchwert EUR 3.035.000,00 (Vorjahr EUR 3.035.000,00)
- Güterterminal Werndorf Projekt GmbH - Beteiligungsbuchwert EUR 6.000.001,00 (Vorjahr EUR 6.000.001,00)
- RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH - Beteiligungsbuchwert EUR 75.000,00 (Vorjahr EUR 75.000,00)

Die Ausleihungen gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen zur Gänze (EUR 40.000.000,00, Vorjahr EUR 40.000.000,00) gegenüber der Güterterminal Werndorf Projekt GmbH.

## Umlaufvermögen

### Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Fristigkeit der Forderungen stellt sich folgendermaßen dar:

	Summe		davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	
	2008 EUR	2007 EUR	2008 EUR	2007 EUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.138.042,95	12.344.487,55	0,00	0,00
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	1.132.699,63	786.988,24	0,00	0,00
sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	26.541,10	222.537,54	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>3.297.283,68</b>	<b>13.354.013,33</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

### Sonstige Forderungen

Die Sonstigen Forderungen betreffen im Wesentlichen Forderungen aus der Verrechnung mit Abgabenbehörden.

## Aktive Rechnungsabgrenzung

### Transitorische Posten

Die transitorischen Posten werden mit EUR 56.016,34 (Vorjahr EUR 75.765,91) ausgewiesen und umfassen alle Ausgaben, die erst im Folgejahr im Sinne einer periodenreinen Gewinnermittlung aufwandswirksam verrechnet werden.

## Eigenkapital

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

### Kapitalrücklagen

#### Nicht gebundene Kapitalrücklagen

Die Kapitalrücklage beträgt zum 31.12.2008 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 das Jahr 2008 beläuft sich auf EUR 307.160,32 (Vorjahr EUR 12.890.164,35). In diesem Betrag ist ein Gewinnvortrag aus dem Jahr 2007 in Höhe von EUR 626.739,14 enthalten. Im Jahr 2008 wurde ein Betrag in Höhe von EUR 12.263.425,21 an die Alleingesellschafterin ausgeschüttet.

### Kostenbeiträge von Dritten

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

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaft hat für das Vorhaben „Prioritäres Projekt 22, Schienenverbindung Prag – Linz“ für Studien zum Ausbau des Abschnittes Summerau – Linz auf dem Gebiet der transeuropäischen Infrastrukturnetze einen Gemeinschaftszuschuss gewährt. Dieser Zuschuss wird korrespondierend mit dem tatsächlichen Kostenanfall aufgelöst.

## Rückstellungen

### Rückstellung für Abfertigungen

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

## Verbindlichkeiten

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

		Summe EUR	Restlaufzeit		
			bis 1 Jahr EUR	über 1 Jahr EUR	über 5 Jahre EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2008	40.190.000,00	2.856.666,66	10.666.666,64	26.666.666,70
	2007	40.000.000,00	0,00	10.666.666,64	29.333.333,36
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2008	552.876,53	552.876,53	0,00	0,00
	2007	443.498,60	443.498,60	0,00	0,00
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2008	463.176,70	463.176,70	0,00	0,00
	2007	1.606.630,46	1.606.630,46	0,00	0,00
sonstige Verbindlichkeiten	2008	1.037.440,67	1.037.440,67	0,00	0,00
	2007	1.096.503,81	1.096.503,81	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>2008</b>	<b>42.243.493,90</b>	<b>4.910.160,56</b>	<b>10.666.666,64</b>	<b>26.666.666,70</b>
	<b>2007</b>	<b>43.146.632,87</b>	<b>3.146.632,87</b>	<b>10.666.666,64</b>	<b>29.333.333,36</b>

### Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 190.000,00 auf EUR 40.190.000,00. Sie betreffen im Wesentlichen zwei bei der Europäischen Investitionsbank für das Projekt Güterterminal Werndorf aufgenommene Darlehen in Höhe von je EUR 20.000.000,00, für die die Republik Österreich Patronatserklärungen gegenüber dem Darlehensgeber abgegeben hat.

### Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen veränderten sich gegenüber dem Vorjahr (EUR 1.606.630,46) um EUR 1.143.453,76 und betragen zum 31. 12. 2008 EUR 463.176,70.

### Sonstige Verbindlichkeiten

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

		Summe EUR	Restlaufzeit		
			bis 1 Jahr EUR	über 1 Jahr EUR	über 5 Jahre EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Abgabenbehörden	2008	291.443,27	291.443,27	0,00	0,00
	2007	176.311,94	176.311,94	0,00	0,00
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungsträgern	2008	66.149,12	66.149,12	0,00	0,00
	2007	63.896,16	63.896,16	0,00	0,00
Verbindlichkeiten gegenüber Dienstnehmern	2008	6.950,67	6.950,67	0,00	0,00
	2007	0,00	0,00	0,00	0,00
sonstige Verbindlichkeiten	2008	672.897,61	672.897,61	0,00	0,00
	2007	856.295,71	856.295,71	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>2008</b>	<b>1.037.440,67</b>	<b>1.037.440,67</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
	<b>2007</b>	<b>1.096.503,81</b>	<b>1.096.503,81</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

### Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse betragen EUR 6.203.741,24 (Vorjahr EUR 5.415.590,28).

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

### Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen EUR 305.474,69 (Vorjahr EUR 454.942,58) und betreffen im Wesentlichen die Management fees von den Tochtergesellschaften.

### Zuschreibungen zum Anlagevermögen

In Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibungen wurden infolge der zwischenzeitlich durch den Wegfall der wertmindernden Ursachen eingetretenen Wertaufholung mittels Zuschreibung in Höhe von EUR 32.177,25 (Vorjahr EUR 0,00) wieder rückgängig gemacht.

## Aufwendungen für bezogene Leistungen

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen veränderten sich um EUR 67.884,42 auf EUR 914.666,12.

### Personalaufwand

Der Personalaufwand hat sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 907.348,76 auf EUR 4.177.892,34 verändert.

## Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

### Planmäßige Abschreibungen

Die planmäßigen Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr EUR 234.448,76 und veränderten sich damit gegenüber dem Vorjahr um EUR 53.243,55.

	2008 EUR	2007 EUR
Immaterielle Vermögensgegenstände	56.002,68	37.361,62
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	178.446,08	143.843,59
<b>Summe</b>	<b>234.448,76</b>	<b>181.205,21</b>

Den planmäßigen Abschreibungen stehen die Erträge aus der Auflösung von Kostenbeiträgen in Höhe von EUR 3.849,50 gegenüber.

## Sonstige betriebliche Aufwendungen

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

Die nicht ertragsabhängigen Steuern beliefen sich im Geschäftsjahr 2008 auf EUR 10.643,04 (Vorjahr EUR 823,49).

### Übrige betriebliche Aufwendungen

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen betragen EUR 1.563.410,83 und veränderten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 53.515,58.

## Betriebsergebnis

Das Betriebsergebnis beträgt -EUR 387.995,66 und hat sich damit gegenüber dem Vorjahr um EUR 387.995,66 verändert.

## Finanzielles Ergebnis

Das finanzielle Ergebnis schlägt sich im Geschäftsjahr mit EUR 68.416,84 nieder. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Veränderung von EUR 169.349,34.

## Bilanzgewinn

Der Jahresverlust des Geschäftsjahres 2008 beträgt EUR 319.578,82 und veränderte sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 6.289.689,81 (Vorjahresergebnis EUR 5.970.110,99). Durch die Auflösung des Gewinnvortrages aus dem Geschäftsjahr 2007 errechnet sich ein Bilanzgewinn von EUR 307.160,32.

## Sonstige Angaben

---

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer betrug 55, davon 55 Angestellte und 0 Arbeiter.

## Bestätigungsvermerk

---

„Wir haben den Jahresabschluss der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Wien, für das Geschäftsjahr vom 01.01.2008 bis 31.12.2008 unter Einbeziehung der Buchführung geprüft. Die Buchführung, die Aufstellung und der Inhalt dieses Jahresabschlusses in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Verantwortung besteht in der Abgabe eines Prüfungsurteils zu diesem Jahresabschluss auf der Grundlage unserer Prüfung.

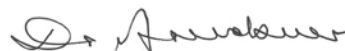
Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und Grundsätze ordnungsgemäßer Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern, die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass ein hinreichend sicheres Urteil darüber abgegeben werden kann, ob der Jahresabschluss frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Unternehmens sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Nachweise für Beträge und sonstige Angaben in der Buchführung und im Jahresabschluss überwiegend auf Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst ferner die Beurteilung der angewandten Rechnungslegungsgrundsätze und der von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen, wesentlichen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtaussage des Jahresabschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unser Prüfungsurteil darstellt.

Hinsichtlich unserer Haftung gilt § 275 UGB sinngemäß.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss nach unserer Beurteilung den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Unternehmens zum 31.12.2008 sowie der Ertragslage des Unternehmens für das Geschäftsjahr vom 01.01.2008 bis 31.12.2008 in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung. Gemäß § 243 Abs 4 UGB hat die Gesellschaft keinen Lagebericht aufgestellt.“

Wien, am 3. April 2009

BDO Auxilia Treuhand GmbH  
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft



Prof. Dr. Karl Bruckner

Wirtschaftsprüfer und Steuerberater



Mag. Peter Bartos

Wirtschaftsprüfer und Steuerberater

# GLOSSAR

<b>Abs</b>	Absatz	<b>LTE</b>	LTE - Logistik und Transport GmbH
<b>AkkG</b>	Akkreditierungsgesetz	<b>NVR</b>	National Vehicle Register
<b>AST</b>	Abwicklungs- und Koordinierungsstelle Anschlussbahnförderung	<b>NSE</b>	Netz- und Streckenentwicklung GmbH
<b>ATF</b>	Anschlussbahn- und Terminalförderung	<b>ÖBB</b>	Österreichische Bundesbahnen
<b>BBG</b>	Bundesbahngesetz 1992	<b>ÖPNV</b>	Öffentlicher Personennahverkehr
<b>BMF</b>	Bundesministerium für Finanzen	<b>PPP</b>	Public Private Partnership
<b>BMVIT</b>	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	<b>RCA</b>	Rail Cargo Austria AG
<b>BS</b>	Benannte Stelle	<b>RoLa</b>	Rollende Landstraße
<b>EBA</b>	Eisenbahnbundesamt	<b>RTA</b>	Rail Tec Arsenal GmbH
<b>ERA</b>	European Railway Agency (Europäische Eisenbahnagentur)	<b>SCHIG mbH</b>	Schieneinfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH / ab 2005 Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
<b>ERP</b>	European Recovery Program	<b>SNCF</b>	Société Nationale des Chemins de fer français – Französische Staatsbahnen
<b>EIB</b>	Europäische Investitionsbank	<b>TEN</b>	Trans-European Network
<b>EisbG</b>	Eisenbahngesetz 1957	<b>TEUR</b>	Tausend Euro
<b>EIU</b>	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	<b>TIK</b>	Technische Infrastrukturkontrolle
<b>EVU</b>	Eisenbahnverkehrsunternehmen	<b>TSI</b>	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
<b>F&amp;E</b>	Forschung und Entwicklung	<b>UGB</b>	Unternehmensgesetzbuch
<b>GWP</b>	Güterterminal Werndorf Projekt Gesellschaft m.b.H.	<b>VRP</b>	Verkehrsförderungen, Recht & Personal
<b>KIK</b>	Kaufmännische Infrastrukturkontrolle		
<b>KV</b>	Kombinierter Verkehr		
<b>LogServ</b>	Logistik Service GmbH		





## Impressum

Herausgeber:

SCHIG mbH

Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

Lassallestraße 9b

1020 Wien

Konzept:

SCHIG mbH

Layout & Produktion:

CIDCOM Werbe- und PR-Agentur GmbH, Wien

AD: Ronald Talasz

Druck:

Holzhausen Druck und Medien GmbH

Foto Credits:

SCHIG mbH, BMVIT, Stephanos Berger

