

Bericht des Rechnungshofes

**Schieneinfrastruktur-Dienstleistungs-
gesellschaft mbH (SCHIG) – Aufgabenübertragung
durch das BMVIT**

Inhaltsverzeichnis

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis _____	41
Abkürzungsverzeichnis _____	44

BMVIT**Wirkungsbereich des Bundesministeriums für
Verkehr, Innovation und Technologie****Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) –
Aufgabenübertragung durch das BMVIT**

KURZFASSUNG _____	48
Prüfungsablauf und –gegenstand _____	62
Allgemeine Grundlagen _____	63
Das Unternehmen SCHIG _____	63
Aufgabenübertragung _____	64
Auswirkung der Aufgabenübertragung auf die parlamentarischen Kontrollrechte _____	67
Aufgaben der SCHIG _____	69
Technische Infrastrukturkontrolle _____	69
Förderabwicklung _____	74
Abwicklung der Verkehrsdienstverträge für den Schienen- personenverkehr _____	82
Benannte Stelle _____	85
Nichtamtliche Seilbahnsachverständige _____	93

Registerführung	96
Forschung und Entwicklung	100
Trassenzuweisung	102
PPP-Projekte	104
Geschäftsführung für die Sachverständigenkommission nach § 48 EisbG 1957	113
Ressourceneinsatz für die Aufgaben der SCHIG	114
Strategische Vorgaben und Aufsicht durch den Eigentümer	116
Organisation der SCHIG	119
Personal	119
Effizienz der Leistungserbringung	126
Risikomanagement und Internes Kontrollsystem	128
Zukauf externer Leistungen	132
Finanzielle Lage der SCHIG	133
Aufwendungen	133
Erträge	134
Betriebsergebnis	137
Kosten- und Leistungsrechnung	137
Bilanz und Finanzierung	139
Schlussempfehlungen	142
ANHANG	
Entscheidungsträger des überprüften Unternehmens	147

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1:	Per Gesetz an die SCHIG übertragene Aufgaben _____	65
Tabelle 2:	Per Vertrag an die SCHIG übertragene Aufgaben _____	65
Tabelle 3:	Eckdaten der Aufgabe „technische Infrastrukturkontrolle“ _____	70
Tabelle 4:	Eckdaten der Aufgabe „Förderprogramm ETCS-Level 2“ _____	74
Tabelle 5:	Eckdaten der Aufgabe „Förderung des Schienengüterverkehrs“ _____	76
Tabelle 6:	Eckdaten der Aufgabe „Anschlussbahn- und Terminalförderung“ (BMVIT und KLIEN) _____	79
Tabelle 7:	Mittelflüsse vom BMVIT an die SCHIG für die Anschlussbahn- und Terminalförderung in den Jahren 2009 bis 2013 _____	81
Tabelle 8:	Eckdaten der Aufgabe „Verkehrsdienstverträge für den Schienenpersonenverkehr“ _____	82
Abbildung 1:	Akteure im Verkehrsdienstvertrag _____	83
Tabelle 9:	Eckdaten der Aufgabe „Benannte Stelle“ _____	85
Tabelle 10:	Umsatzziele und externe Erlöse der Benannten Stelle _____	87
Tabelle 11:	Eckdaten zur Aufgabe „Nichtamtliche Seilbahnsachverständige“ _____	94
Tabelle 12:	Ergebnisse der Kostenstelle Seilbahnsachverständige in der SCHIG _____	95
Tabelle 13:	Eckdaten der Aufgabe „Einstellungsregister“ _____	97

Tabelle 14:	Eckdaten der Aufgabe „Ausstellung von Fahrerlaubnissen und Fahrerlaubnisregister“ _____	98
Tabelle 15:	Eckdaten der Aufgabe „Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen für den Schienenbereich“ _____	100
Tabelle 16:	Eckdaten der Aufgabe „Zuweisungsstelle“ _____	103
Tabelle 17:	Eckdaten der Aufgabe „PPP-Projekte“ _____	104
Abbildung 2:	Projektgesellschaften und Betreibergesellschaften der PPP-Projekte der SCHIG _____	105
Tabelle 18:	Kredite zur Finanzierung der PPP-Projekte der SCHIG – Übersicht _____	110
Tabelle 19:	Eckdaten der Aufgabe „Geschäftsführung der Sachverständigenkommission gemäß § 48 EisbG“ _____	114
Abbildung 3:	Personalressourcen für operative Tätigkeiten der SCHIG im Jahr 2013 (in % der gesamten operativen Personalressourcen) _____	115
Tabelle 20:	Eigentümerstrategie des BMVIT für die SCHIG _____	117
Tabelle 21:	Entwicklung der Mitarbeiterzahlen der SCHIG _____	119
Tabelle 22:	Verteilung der Mitarbeiter der SCHIG auf die Funktionsgruppen am 31. Dezember 2013 _____	120
Tabelle 23:	Mitarbeiterfluktuation in der SCHIG _____	122
Tabelle 24:	Vergleich der Normkostensätze des Bundes mit den Personalkosten der SCHIG inkl. anteiliger Gemeinkosten für ausgewählte Funktionsgruppen im Jahr 2013 _____	124
Tabelle 25:	Entwicklung der Aufwendungen der SCHIG _____	133
Tabelle 26:	Entwicklung der Erträge der SCHIG _____	135

Tabelle 27:	Ergebnisentwicklung der SCHG nach UGB _____	137
Tabelle 28:	Bilanz der SCHIG in den Jahren 2009 bis 2013 ____	139
Tabelle 29:	Eigenkapitalquote der SCHIG _____	141

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
ATF	Anschlussbahn- und Terminalförderung
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
BBG	Bundesbahngesetz
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMLFUW	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BMWFW	Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft
bzw.	beziehungsweise
CCG	Cargo-Center-Graz Betriebsgesellschaft mbH
EBIT	Earnings before Interest and Taxes (Gewinn vor Zinsen und Steuern)
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EGT	Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
EisbG 1957	Eisenbahngesetz 1957
ETCS	European Train Control System (Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem)
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FWF	Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung
f./ff.	folgende
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GP	Gesetzgebungsperiode
GWL	Gemeinwirtschaftliche Leistungen
GWP	Güterterminal Werndorf Projektgesellschaft mbH
HJ	Halbjahr
Hrsg.	Herausgeber

i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
i.d.R.	in der Regel
IKS	Internes Kontrollsystem
inkl.	inklusive
k.A.	keine Angabe
KG	Kommanditgesellschaft
KLIEN	Klima- und Energiefonds
Lfg.	Lieferung
mbH	mit beschränkter Haftung
MBO	Management by Objectives (Führen durch Zielvereinbarungen)
Mio.	Million(en)
Nr.	Nummer
NR	Nationalrat
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
p.a.	per anno
PPP	Public Private Partnership
rd.	rund
RH	Rechnungshof
RoLa	Rollende Landstraße
RRP	RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH
RTA	Rail Tec Arsenal Fahrzeugversuchsanlage GmbH
RTR	Rail Tech & Research GmbH
Rz	Randziffer
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SCHIG-Gesetz	Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem

Abkürzungen

VDV	Verkehrsdienstvertrag
VO	Verordnung
vs.	versus
VZÄ	Vollzeitäquivalent(e)
z.B.	zum Beispiel
Zi.	Ziffer

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Schieneinfrastruktur–Dienstleistungs- gesellschaft mbH (SCHIG) – Aufgabenübertragung durch das BMVIT

Die Anzahl der an die SCHIG übertragenen Aufgaben stieg in den Jahren 2005 bis 2014. Die SCHIG übernahm damit sukzessive auch Kernaufgaben des BMVIT. Die an die SCHIG übertragenen Aufgaben hätten grundsätzlich von Mitarbeitern des BMVIT wahrgenommen werden können. Das BMVIT konterkarierte durch die Auslagerung von Aufgaben das Einsparungsziel des Bundes, welches die Aufnahme von neuen Mitarbeitern stark einschränkte. Das BMVIT ersetzte die einzusparenden Personalausgaben durch Ausgaben an ausgegliederte bzw. externe Unternehmen. Damit war die Transparenz des Personalplans beeinträchtigt und der Personalplan des Bundes verlor seine Steuerungsfunktion.

Das BMVIT finanzierte die SCHIG im überprüften Zeitraum mit durchschnittlich rd. 5,28 Mio. EUR pro Jahr. Dies entsprach rd. 79 % des gesamten Aufwands der SCHIG. Rund ein Fünftel der Erträge lukrierte die SCHIG von anderen Stellen – z.B. von Eisenbahn- oder Seilbahnunternehmen – für die für diese erbrachten Leistungen.

Die SCHIG hatte rd. 61 Mitarbeiter. Deren Anzahl sank im überprüften Zeitraum um rd. 6 %, wogegen der Personalaufwand der SCHIG in diesem Zeitraum um rd. 8 % stieg. Zudem kaufte die SCHIG externe Leistungen im Bereich der technischen Infrastrukturkontrolle im Umfang von 1,6 Mio. EUR zu.

Rund 27 % der Mitarbeiter waren im Rang eines Experten, fachlichen Leiters oder Abteilungsleiters. Rund 30 % der Personalressourcen flossen in unterstützende, administrative Tätigkeitsbereiche (Overhead). Dieser Anteil war vergleichsweise hoch. Die Mitarbeiterfluktuation betrug bis zu 24 %.

In den hinsichtlich der eingesetzten Personalressourcen bedeutendsten operativen Aufgabenbereichen war eine enge Anbindung und laufende Abstimmung zwischen SCHIG und BMVIT gegeben.

Die Benannte Stelle der SCHIG zur Interoperabilitätsprüfung von Eisenbahnprojekten konnte die Umsatzziele bis zum Jahr 2012 in keinem Jahr erfüllen. Die bis Mitte 2012 kumulierten Verluste von rd. 1,5 Mio. EUR wurden schlussendlich vom BMVIT getragen.

Durch die Übertragung von Aufgaben der öffentlichen Hand an ausgegliederte Rechtsträger – wie an das Unternehmen SCHIG – und durch die Beschränkung des Interpellationsrechts bei solchen Unternehmen war die parlamentarische Kontrolle eingeschränkt.

KURZFASSUNG

Prüfungsziel

Ziel der Gebarungüberprüfung war eine Darstellung bzw. Beurteilung der Aufgabenübertragung vom BMVIT an die SCHIG, des Ressourceneinsatzes der SCHIG, der strategischen und operativen Vorgaben des BMVIT für die SCHIG, der Einbindung des BMVIT in Entscheidungsprozesse in der SCHIG, der Berichtstätigkeit der SCHIG an das BMVIT, der Kontrollen des BMVIT und der Auswirkung der Aufgabenübertragung auf die parlamentarischen Kontrollrechte. (TZ 1)

Allgemeine Grundlagen

Die SCHIG wurde per 1. Jänner 2005 gegründet und erbrachte für das BMVIT Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Mittelverwendungskontrolle im Eisenbahnwesen, mit der Liberalisierung des Eisenbahnwesens im europäischen Kontext und mit der Vergabe von Förderungen für das Eisenbahnwesen. Sie stand zu 100 % im Eigentum der Republik Österreich, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. (TZ 2)

Die Anzahl der an die SCHIG übertragenen Aufgaben stieg in den Jahren 2005 bis 2014. Die SCHIG übernahm damit sukzessive auch Kernaufgaben des BMVIT. Die an die SCHIG übertragenen Aufgaben hätten grundsätzlich von Mitarbeitern des BMVIT wahrgenommen werden können. Das BMVIT konterkarierte durch die Auslagerung von Aufgaben das Einsparungsziel des Bundes, welches die Aufnahme von neuen Mitarbeitern stark einschränkte. Das BMVIT ersetzte die einzusparenden Personalausgaben durch Ausgaben an ausgegliederte bzw. externe Unternehmen. Damit war die Transparenz des Personalplans beeinträchtigt und der Personalplan des Bundes verlor seine Steuerungsfunktion. (TZ 3)

Gemäß Art. 52 Bundes-Verfassungsgesetz stehen dem Nationalrat und dem Bundesrat gegenüber Unternehmen, an denen der Bund mit mindestens 50 % beteiligt ist (öffentliche Unternehmen), beschränkte Befragungsrechte (Interpellationsrechte) zu. Diese umfassten nicht die Tätigkeit der Organe der Unternehmen (Geschäftsführung, Vorstand). Durch die Übertragung von Aufgaben der öffentlichen Hand an ausgegliederte Rechtsträger war die parlamentarische Kontrolle – aufgrund der Beschränkung des Interpellationsrechts – gegenüber Unternehmen eingeschränkt. (TZ 4)

Bei der SCHIG unterlagen lediglich Weisungen des Eigentümers und Zustimmungsrechte des BMVIT zum Abschluss von Verkehrsdienstverträgen für den Schienenpersonenverkehr und zum Eingehen von Zahlungsverpflichtungen für PPP-Projekte dem Interpellationsrecht. Im überprüften Zeitraum nahm die Aufgabenauslagerung an die SCHIG durch die gesetzliche Aufgabenerweiterung und durch die vermehrte Anzahl an vertraglich übertragenen Aufgaben zu. Diese Entwicklung war geeignet, die parlamentarische Kontrolle zu unterlaufen. (TZ 4)

Aufgaben der SCHIG

Technische Infrastrukturkontrolle

Die SCHIG prüfte die Umsetzung von Eisenbahninfrastrukturprojekten der ÖBB-Holding bzw. der ÖBB-Infrastruktur AG. Die Durchführung der technischen Infrastrukturkontrolle durch die SCHIG war grundsätzlich zweckmäßig. Das BMVIT gab der SCHIG die jährlichen Prüfpläne nach einer entsprechenden Abstimmung vor und kam damit seiner Steuerungsfunktion nach. Zudem bot das Zusammenwirken zwischen der technischen Infrastrukturkontrolle und der Benannten Stelle der SCHIG Synergieeffekte, weil sich die technische Infrastrukturkontrolle des spezifischen fachlichen Know-how der Techniker der Benannten Stelle bedienen konnte. Es waren sowohl in der SCHIG als auch im BMVIT Mitarbeiter mit technischen Infrastrukturkontrollen betraut. Damit kam es zu Doppelgleisigkeiten. Die Durchführung der technischen Infrastrukturkontrolle ausschließlich durch die SCHIG wäre zweckmäßig, weil die technische Detailprüfung von Bauvorhaben nicht zu den Kernaufgaben einer verkehrspolitischen Steuerung des BMVIT zählte. (TZ 5)

Die SCHIG führte darüber hinaus vertiefte Prüfungen einzelner Bauprojekte durch. Die SCHIG legte dem BMVIT in den Jahren 2012 und 2013 je einen Bericht über konkrete Einsparungspotenziale bei Infrastrukturprojekten auf Basis von Erkenntnissen aus dem laufenden Prüfgeschehen vor. Dies war zweckmäßig, weil dadurch

Erkenntnisse aus dem laufenden Prüfgeschehen der SCHIG systematisiert aufbereitet wurden und für eine Steigerung der Effektivität und Effizienz im Rahmen der Infrastrukturentwicklung zur Verfügung standen. Es war nicht nachvollziehbar, in welcher Form das BMVIT die von der SCHIG erstellten Berichte in weiterer Folge berücksichtigte. (TZ 5)

Förderabwicklung

Das BMVIT beauftragte die SCHIG mit der administrativen Abwicklung des Förderprogramms für die Ausrüstung von Triebfahrzeugen und Triebwägen mit ETCS-Level 2-tauglichen Systemen, eines „Beihilfeprogramms für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen“ (Schienengüterverkehrsförderung) und der Anschlussbahn- und Terminalförderung. (TZ 6 bis 8)

Die organisatorische Abwicklung des Förderprogramms ETCS-Level 2 war an die SCHIG ausgelagert, die Entscheidung über die tatsächliche Förderung der einzelnen Anträge wurde aber von Mitarbeitern des BMVIT getroffen. Die administrative Abwicklung des Förderprogramms hätte auch von Mitarbeitern des BMVIT wahrgenommen werden können. (TZ 6)

Das BMVIT beauftragte die SCHIG mit der Abwicklung des „Beihilfeprogramms für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen“ für die Jahre 2013 bis 2017. Das BMVIT verzichtete bei der Abwicklung der Schienengüterverkehrsförderung auf Zwischenberichte der SCHIG. Die vom BMVIT durchgeführten Einsichtnahmen ins Abrechnungssystem waren nicht ausreichend dokumentiert. Dies wäre für die Nachvollziehbarkeit einer aktiven Rolle des BMVIT als Fördergeber bei der Kontrolle erforderlich. Der von der SCHIG zu erstellende Jahresbericht für das Jahr 2013 lag zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht vor. (TZ 7)

Außerdem wickelte die SCHIG parallel zur Anschlussbahn- und Terminalförderung des BMVIT auch die Förderung von Anschlussbahn- und Terminalprojekten des Klima- und Energiefonds (KLIEN) ab. Die beiden, bis zum Jahr 2012 parallel laufenden Förderschiene für denselben Fördergegenstand – das Förderprogramm des BMVIT lief 2012 aus – erhöhten den administrativen Aufwand für die SCHIG und erschwerten den Überblick über den gesamten Mitteleinsatz. (TZ 8)

Das Entgelt der SCHIG für die Abwicklung der Anschlussbahn- und Terminalförderung des BMVIT war mit 2 % des im jeweiligen Jahr ausgezahlten Fördervolumens gedeckelt. Im Jahr 2013 lag das Entgelt mit rd. 4 % des Fördervolumens bzw. rd. 109.000 EUR deutlich über diesem Maximalbetrag von rd. 56.000 EUR. Einsichtnahmen des BMVIT bei der SCHIG waren nicht schriftlich dokumentiert. Dies wäre erforderlich, damit das BMVIT seine Kontrollfunktion als Fördergeber nachvollziehbar erfüllt. (TZ 8)

Verkehrsdienstverträge für den Schienenpersonenverkehr

Das BMVIT war gesetzlich verpflichtet, ein Grundangebot im Schienenpersonenverkehr zu bestellen. Die administrative Abwicklung der Verkehrsdienstverträge lagerte das BMVIT ab dem Jahr 2010 an die SCHIG aus. Das BMVIT war trotz Übertragung der Bestellung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Schienenpersonenverkehr an die SCHIG in die Vertragserstellung und in die laufende Abwicklung der Verträge eingebunden. Bei der Bestellung von Gemeinwirtschaftlichen Leistungen handelte es sich um eine verkehrspolitische Kernaufgabe des BMVIT. Im BMVIT fehlten schriftliche Genehmigungsvorschriften für die Gemeinwirtschaftlichen Leistungen, obwohl in diesem Bereich hohe Beträge (rd. 690 Mio. EUR im Jahr 2013) ausbezahlt werden. (TZ 9)

Benannte Stelle

Um in der EU ein durchgängig nutzbares Eisenbahnsystem mit einheitlichen technischen Standards zu ermöglichen, mussten Eisenbahnunternehmen neue Eisenbahnstrecken und Lokomotiven von sogenannten Benannten Stellen hinsichtlich ihrer Interoperabilität überprüfen lassen. Das BMVIT beauftragte die SCHIG mit dem Aufbau einer Benannten Stelle, weil es in Österreich bis zum Jahr 2009 nur eine Benannte Stelle gab und das BMVIT eine Verzögerung wesentlicher Eisenbahn-Investitionsvorhaben befürchtete. Die öffentliche Hand war nicht verpflichtet, eine Benannte Stelle einzurichten. Es gab daher für das BMVIT keine Verpflichtung, die SCHIG mit dem Aufbau einer Benannten Stelle zu beauftragen. Für das BMVIT hätte es bereits mit dem Eintritt zweier weiterer Benannter Stellen in den österreichischen Markt in den Jahren 2010 bzw. 2011 ersichtlich sein müssen, dass das erwartete Marktversagen bei Benannten Stellen in Österreich nicht eintreten würde. Das BMVIT war an zwei zueinander am Markt im Wettbewerb stehenden österreichischen Benannten Stellen beteiligt, was zu Doppel-

gleisigkeiten und Parallelitäten führte und wirtschaftlich unzweckmäßig war. (TZ 10)

Bis Mitte des Jahres 2012 entstanden bei der Benannten Stelle der SCHIG kumulierte Verluste von rd. 1,5 Mio. EUR. Diese konnten entgegen dem ursprünglichen Businessplan nicht durch laufende Gewinne kompensiert werden und waren damit schlussendlich vom Eigentümer BMVIT zu tragen. Die externen Erlöse der Benannten Stelle der SCHIG waren durch den verstärkten Wettbewerb wesentlich geringer als in den Businessplänen; die Benannte Stelle verfehlte die gesteckten Umsatzziele aufgrund unrealistischer Annahmen bis zur Umstrukturierung im Jahr 2012 deutlich. (TZ 11)

Die SCHIG stellte den Umsatz der Benannten Stelle im Jahr 2011 durch das Legen einer Rechnung ohne entsprechende Leistung zu positiv dar. Die Geschäftsführung der SCHIG legte gegenüber dem Aufsichtsrat im Mai 2012 eine positive Entwicklungsvorschau für die Benannte Stelle dar und stellte das Risiko eines Scheiterns wesentlich geringer dar als einen Monat später. Im Juni 2012 stand das Scheitern des Strategiekonzepts für die Benannte Stelle aus Sicht der Geschäftsführung aber fest und wurde dem Aufsichtsrat entsprechend kommuniziert. Damit informierte die Geschäftsführung den Aufsichtsrat unzureichend bzw. verspätet über die prekäre wirtschaftliche Lage der Benannten Stelle und verzögerte die notwendige Reorganisation der Benannten Stelle zeitlich. (TZ 11)

Die erzielten Erlöse der Benannten Stelle lagen im Jahr 2013 erstmalig über den angestrebten Erlösen. Damit bestand die Möglichkeit, die bisher angefallenen Kosten für den Aufbau der Benannten Stelle zumindest teilweise über Markterlöse zu decken. (TZ 11)

Nach einer Fusionierung der Benannten Stelle mit der Abteilung Technische Infrastrukturkontrolle der SCHIG im Jahr 2012 lag keine organisatorische und personelle Trennung dieser beiden Bereiche mehr vor. Die Aufträge der ÖBB-Infrastruktur AG an die Benannte Stelle der SCHIG und die gleichzeitige Prüfung von Infrastrukturprojekten der ÖBB durch die SCHIG im Auftrag des BMVIT und der ÖBB bargen einerseits das Risiko von Interessenskonflikten. Die Zusammenlegung von Benannter Stelle und Technischer Infrastrukturkontrolle bot andererseits Synergieeffekte durch die stärkere inhaltliche und organisatorische Verzahnung. (TZ 12)

Die Darstellung der Geschäftstätigkeiten der Benannten Stelle in einem eigenen Rechnungskreislauf wäre im Interesse der Transparenz der operativen Aufgabenerfüllung. Die Gewährleistung der Unabhängigkeit der Benannten Stelle war eine wesentliche Voraussetzung für deren Akkreditierung. (TZ 12)

Nicht amtliche Seilbahnsachverständige

Die SCHIG stellte auf Wunsch des BMVIT im Oktober 2009 vier nichtamtliche Seilbahnsachverständige ein, das BMVIT beschäftigte vier amtliche Sachverständige. Die nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG konnten den antragstellenden Seilbahnunternehmen für ihre gutachterlichen Leistungen Honorarnoten auf Basis kostendeckender Stundensätze stellen, wogegen das BMVIT für die gleichen Leistungen der amtlichen Sachverständigen Kommissionsgebühren mit weitaus geringeren, nicht kostendeckenden Stundensätzen verrechnen musste. (TZ 13)

Die vier nichtamtlichen Seilbahnsachverständigen verrichteten ihren Dienst in den Räumlichkeiten des BMVIT in enger Zusammenarbeit mit den amtlichen Sachverständigen des BMVIT. Dies führte zu Doppelgleisigkeiten und stellte eine Umgehung des Personalplans des BMVIT dar. Im Sinne der Kostentransparenz wäre es zweckmäßiger, bei entsprechendem Bedarf an Seilbahnsachverständigen im BMVIT entsprechende Ressourcen bei amtlichen Seilbahnsachverständigen aufzubauen. (TZ 13)

Registerführung

Die SCHIG führte seit dem Jahr 2007 entsprechend EU-rechtlicher Vorgaben das österreichische Einstellungsregister. Weiters stellte die SCHIG ab November 2011 für österreichische Triebfahrzeugführer EU-weit einheitlich gestaltete Fahrerlaubnisse aus und führte ein Fahrerlaubnisregister. Die SCHIG hob für die Führung des Einstellungsregisters von Dezember 2011 bis März 2013 anstelle der im EisebG 1957 vorgesehenen Gebühren weiterhin Kostenersätze ein und musste mehr als 250 Anträge aus diesem Zeitraum rückabwickeln. Das stellte sowohl ein Umsetzungsdefizit der SCHIG als auch ein Kontrolldefizit des BMVIT dar. (TZ 14)

Das BMVIT ersetzte der SCHIG den Aufwand für das Einstellungsregister, die Ausstellung von Fahrerlaubnissen und das Fahrerlaubnisregister über den Ersatz nicht kostendeckender Gebühren und

nicht kostendeckender Pauschalen und deckte den darüber hinausgehenden Aufwand über den Sach- und Personalaufwand ab. Diese Vorgehensweise war wenig zweckmäßig. (TZ 14)

Im Hinblick auf die Umsetzung der im Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung (2013 bis 2018) festgelegten Zielsetzung der effizienten Neuorganisation verkehrssicherheitsbehördlicher Agenden bestand bei der Ausstellung von Fahrerlaubnissen für unterschiedliche Verkehrsträger und bei der Führung von Registern in einer zentralen Stelle die Möglichkeit, Synergien zu erzielen. (TZ 14)

Forschung und Entwicklung

Die SCHIG wirkte zur Zeit der Gebarungsüberprüfung an zwei Forschungsprojekten, dem Projekt EcoTram und dem Projekt Rail4SEE, mit. Die Bearbeitung von Forschungsprojekten lag nicht im Kernkompetenzbereich der SCHIG als Erbringerin von Dienstleistungen für das BMVIT. Die Weiterentwicklung des Forschungsbereichs Energieoptimierung und das Projekt EcoTram beanspruchten in den Jahren 2009 bis zum ersten Quartal 2014 Personalressourcen der SCHIG im Umfang von rd. 168.000 EUR, die nur zu rd. 55 % über das Projekt förderbar waren und nur zu rd. 28 % gefördert wurden. Das Projekt Rail4SEE wies einen hohen Anteil an Personalressourcen auf, die nicht für den Kernbereich des SCHIG-Know-how, sondern in die First Level Control flossen. (TZ 15)

Trassenzuweisung

Vier Eisenbahnunternehmen hatten die SCHIG beauftragt, Fahrrechte auf deren Schieneninfrastruktur im Zuge der sogenannten Trassenzuweisung zu vergeben. Nur ein Eisenbahnunternehmen meldete bis zum Jahr 2012 Ad-hoc-Trassen (Trassen bzw. Fahrrechte außerhalb des Netzfahrplans). Es war nicht auszuschließen, dass auf dem Schienennetz der Eisenbahnunternehmen, die die SCHIG mit der Trassenzuweisung beauftragt hatten, auch außerhalb des Netzfahrplans Züge verkehrten. Damit bestand die Möglichkeit, dass durch die Nicht-Beantragung der Ad-hoc-Trassen einerseits das Schienennetz dieser Eisenbahnunternehmen – entgegen den Bestimmungen des EisebG 1957 – genutzt wurde und dadurch andererseits der SCHIG Einnahmen für die Ad-hoc-Trassen-Zuweisung entgingen. (TZ 16)

PPP-Projekte

Die SCHIG war im überprüften Zeitraum zu 100 % Eigentümerin von drei Projektgesellschaften für Public-Private-Partnership-Projekte (PPP-Projekte). Die Aktivitäten der SCHIG hinsichtlich dieser Projektgesellschaften waren historisch bedingt; die SCHIG hatte diese Aufgabe von ihrer Vorgängergesellschaft übernommen. Laut BMVIT zählten die PPP-Projekte nicht zum Kerngeschäft der SCHIG; die Projektgesellschaften seien daher zu veräußern. Die PPP-Projekte waren mit Risiken, z.B. dem Ausstieg einer Betreibergesellschaft vor Abschluss der Refinanzierung der Investitionen, verbunden. (TZ 17)

Die Güterterminal Werndorf Projekt GmbH (GWP) hatte einen Eisenbahn-Güterterminal südlich von Graz errichtet und an eine Betreibergesellschaft verpachtet. Die SCHIG verkaufte die GWP im Jahr 2012 an die ÖBB-Infrastruktur AG. Vor dem Verkauf lagen durch die Gestaltung des Bestandvertrags sowohl das Nachfragerisiko als auch das Finanzierungsrisiko bei der Betreibergesellschaft und nicht bei der GWP bzw. der SCHIG. Der Verkaufsprozess – die Einholung eines Wertgutachtens als Basis für Verkaufsverhandlungen – war positiv. Der erzielte Verkaufspreis der GWP lag jedoch im unteren Bereich der Bewertung des Gutachtens. (TZ 18)

Beim Klima-Wind-Kanal der Projektgesellschaft Rail Test & Research GmbH (RTR) lag das Nachfragerisiko bei der Betreibergesellschaft, das Finanzierungsrisiko wegen des aus den Gesamtinvestitionskosten zu Beginn des Bestandverhältnisses errechneten Bestandzinses aber grundsätzlich bei der RTR und somit bei der SCHIG. Die Finanzierung der Sanierung der Hilfs- und Prüfspannung konnte durch eine entsprechende Ergänzung zum Bestandvertrag auf die Betreibergesellschaft überwältzt werden. Die SCHIG führte Verhandlungen zum Verkauf der RTR. (TZ 19)

Die RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (RRP) wurde für die Errichtung eines Güterterminals für die Rollende Landstraße am Regensburger Hafen gegründet und verpachtete diesen an eine Betreibergesellschaft. Die Laufzeit des Bestandvertrags zwischen der RRP und der Betreibergesellschaft (15 Jahre) war kürzer als die Laufzeit der Kredite für die Finanzierung der Anlage (30 Jahre). Der Bestandzins, den die Betreibergesellschaft an die RRP zu zahlen hatte, war als Fixum ohne Indexierung vereinbart worden, während die RRP der Betreibergesellschaft eine über den Verbraucherpreisindex wertangepasste Miete für die Grundstücke zu zahlen hatte. Bei einer angenommenen Inflationsrate von 2 % pro Jahr war der Bestandzins im 15. Jahr wertmäßig um rd. 26 % geringer als im

ersten Jahr. Durch die Festlegung einer Mindestzielvorgabe für den wirtschaftlichen Betrieb des Güterterminals lag das Nachfragerisiko bei der RRP und damit bei der SCHIG. (TZ 20)

Zur Finanzierung der PPP-Projekte nahmen in der Regel die Projektgesellschaften Kredite auf und die SCHIG übernahm dafür eine Haftung. Laut Geschäftsordnung der Geschäftsführung der SCHIG war die Aufnahme von Krediten durch die SCHIG, nicht jedoch die Übernahme von Haftungen für Kredite der Projektgesellschaften durch die SCHIG vom Aufsichtsrat zu genehmigen. Die SCHIG hatte dementsprechend für Kredite der Tochtergesellschaften in der Höhe von rd. 51 Mio. EUR ohne Zustimmung des Aufsichtsrats Haftungen übernommen. Bei einer Zahlungsunfähigkeit einer Projektgesellschaft träfe die SCHIG eine vergleichbare Zahlungsverpflichtung wie im Fall einer Kreditaufnahme durch sie selbst. Eine Information und Zustimmung des Aufsichtsrats wäre daher auch für die Übernahme von Haftungen erforderlich. (TZ 21)

Die SCHIG musste gemäß SCHIG-Gesetz bei Übernahme einer Haftung für den Kredit einer Projektgesellschaft nicht das Einverständnis des BMVIT und des BMF einholen. Das BMVIT hatte die Haftungen der SCHIG für ihre Tochtergesellschaften nicht als Eventualverbindlichkeiten bei den Beteiligungen des Bundes gemeldet. (TZ 21)

Für einen Kredit der RTR über 20 Mio. EUR mit variablem Zinssatz schloss die SCHIG im Jahr 2005 einen Fix-Zins-Swap ab, der den variablen Zinssatz (6-Monats-Euribor +0,3 %) in einen Fixzinssatz (4,4725 %) umwandelte. Der Fix-Zins-Swap war an ein Grundgeschäft gebunden und der Swap-Partner verfügte über eine entsprechende Bonität. Der Abschluss des Fix-Zins-Swaps für einen über einen Zeitraum von 25 Jahren laufenden Kredit und die damit einhergehende Umwandlung eines variablen in einen fixen Zinssatz lag im Interesse einer langfristigen, prognostizierbaren Finanzplanung. Der Fix-Zins-Swap stand aber aufgrund des aktuellen Zinsniveaus einem Verkauf der RTR entgegen. (TZ 21)

Die SCHIG beantragte im Mai 2014 die Aufnahme eines Kredits zur Deckung des Zwischenfinanzierungsbedarfs einer PPP-Projektgesellschaft und verfügte gleichzeitig über Liquidität im Unternehmen, die die angestrebte Kreditsumme überstieg. Die Differenz aus dem für den Kreditbetrag laut Angebot zu leistenden Zinsaufwand und der aus der Veranlagung des gleichen Betrags (2,5 Mio. EUR) erwachsenden Zinserträge betrug zur Zeit der Gebarungsüberprüfung rd. 43.000 EUR jährlich. (TZ 21)

Geschäftsführung für die Sachverständigenkommission nach § 48 EisbG 1957

Die SCHIG war mit der Geschäftsführung der Sachverständigenkommission nach § 48 EisbG 1957 betraut. Die Aufgabenerfüllung erforderte einen geringen Ressourceneinsatz der SCHIG. (TZ 22)

Ressourceneinsatz für die Aufgaben der SCHIG

In Summe wendete die SCHIG im Jahr 2013 rd. 69,7 % der gesamten Personalressourcen für operative Tätigkeiten auf. 30,3 % der Personalressourcen flossen in unterstützende, administrative Tätigkeitsbereiche (Overhead). Der Anteil der administrativen Tätigkeiten an den gesamten Personalressourcen war vergleichsweise hoch. (TZ 23)

Strategische Vorgaben und Aufsicht

Das BMVIT verfügte bis zum Jahr 2012 über keine Eigentümerstrategie für die SCHIG. Die strategischen Vorgaben der Eigentümerstrategie aus dem Jahr 2012 waren zum Teil wenig ambitioniert (z.B. Einhaltung von Budgetvorgaben, Einhaltung aller Terminvorgaben). Zu den Zielsetzungen der Eigentümerstrategie gab es umfassende Umsetzungsmaßnahmen in der SCHIG. (TZ 24)

In einem Jahr des überprüften Zeitraums entlastete ein Mitglied des Aufsichtsrats der SCHIG als Vertreter der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie den Aufsichtsrat. Dies widersprach dem Prinzip der Trennung von operativer Tätigkeit und Kontrolle. (TZ 25)

Organisation

Personal

Im überprüften Zeitraum nahm die Anzahl der Mitarbeiter ab; der Anteil der Mitarbeiterinnen stieg an. (TZ 26)

Die Mitarbeiter waren fünf Funktionsgruppen zugeordnet. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung waren rd. 27 % der Mitarbeiter in der Funktionsgruppe „Experten, fachliche Leiter“ bzw. „Abteilungsleiter“. Dies stellte einen Widerspruch zum Auftrag des Aufsichtsrats, die „Kriterien des Expertentums objektiv und sehr restriktiv zu handhaben“, dar. Der Frauenanteil in den Funktionsgruppen „Experten, fachliche Leiter“ und „Abteilungsleiter“ war mit 14 % bzw. 25 % gering. (TZ 27)

Kurzfassung

Die Mitarbeiterfluktuation der SCHIG betrug im überprüften Zeitraum durchschnittlich rd. 12 %; allein im Jahr 2011 verließ rund ein Viertel aller Mitarbeiter die SCHIG. Dies war ein Hinweis auf eine mangelnde Mitarbeiterzufriedenheit in der SCHIG, aber auch auf strukturelle Veränderungen im Unternehmen. Die SCHIG war mittlerweile bestrebt, durch entsprechende Maßnahmen eine Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit zu erreichen. (TZ 28)

Der durchschnittliche Personalaufwand inkl. anteiliger Gemeinkosten war bei der SCHIG in der Funktionsgruppe der Referenten und Sachbearbeiter in etwa gleich hoch wie die Normkostensätze des öffentlichen Dienstes, in den Funktionsgruppen „Experten, fachliche Leiter“ und „Abteilungsleiter“ lag er entgegen den strategischen Vorgaben des Eigentümers aber um rd. 21 % über den Normkostensätzen des öffentlichen Dienstes. (TZ 29)

Vergleich der Normkostensätze des Bundes mit den Personalkosten der SCHIG inkl. anteiliger Gemeinkosten für ausgewählte Funktionsgruppen im Jahr 2013

Funktionsgruppe	SCHIG	BMVIT	Differenz SCHIG – BMVIT
	EUR		in %
Referenten (Sachbearbeiter) ¹	107.806	107.282	+ 0,5
Experten, fachliche Leiter, Abteilungsleiter ²	157.769	130.395	+ 21,0

¹ SCHIG: Funktionsgruppe 3 – Referenten; BMVIT: A1/Grundlaufbahn bis A1/4, d.h. inkl. Teilen der Abteilungsleiter im BMVIT

² SCHIG: Funktionsgruppe 4 – Experten, fachliche Leiter, Abteilungsleiter; BMVIT: A1/5 bis A1/6 – Fachgruppenleiter und Teile der Abteilungsleiter

Quellen: SCHIG; Normkostensätze öffentlicher Dienst (Verordnung des BMF); Darstellung RH

Rund 27 % der Mitarbeiter der SCHIG waren in den Funktionsgruppen „Experten, fachliche Leiter“ und „Abteilungsleiter“ beschäftigt. Der Anteil der Ressourcen für den Overhead am gesamten Personalressourceneinsatz der SCHIG war mit rd. 30 % hoch. (TZ 29)

Die SCHIG bot als ausgegliedertes Unternehmen Experten im technischen Bereich eine marktkonforme Entlohnung an und konnte diese damit für eine Mitarbeit gewinnen. Diese Vorgehensweise stellte aber einen Widerspruch zur Eigentümerstrategie dar, die vorsah, dass sich Gehaltsniveau und –abschlüsse am öffentlichen Dienst orientieren sollten. (TZ 29)

Die Überlassung eines Mitarbeiters der SCHIG an das BMVIT auf unbestimmte Zeit im Rahmen einer Arbeitskräfteüberlassung stellte eine Umgehung des Personalplans des BMVIT dar und stand einer Transparenz bezüglich des Personalstandes des BMVIT entgegen. (TZ 30)

Effizienz der Leistungserbringung

Die SCHIG verfügte über ein Kennzahlensystem; sie definierte für Unternehmensprozesse Kennzahlen und Zielgrößen, um die Leistungsfähigkeit der Prozesse zu ermitteln. Die Entwicklung des Kennzahlensystems der SCHIG war grundsätzlich zweckmäßig; die Anzahl war mit 70 Kennzahlen aber groß. (TZ 31)

Die SCHIG führte in den Jahren 2010 und 2012 Kundenbefragungen durch. Die Ergebnisse der beiden Befragungen waren nur eingeschränkt vergleichbar. (TZ 32)

Risikomanagement und Internes Kontrollsystem

Die SCHIG führte im Jahr 2011 erstmalig ein Risikomanagementsystem ein. Die Einführung des Risikomanagements, die Gestaltung des Prozesses und die Umsetzung waren grundsätzlich positiv. Die beiden Top-Risiken des Jahres 2014 (Ausfall der Betreibergesellschaft des Klima-Wind-Kanals und Haftungsrisiko für die Kredite der Projektgesellschaft des Klima-Wind-Kanals) hingen sehr stark zusammen. Sollte die Betreibergesellschaft des Klima-Wind-Kanals ausfallen, müsste die Projektgesellschaft und damit die SCHIG die Rückzahlung der Kredite, die über den Bestandzins finanziert wird, selbst übernehmen. Es würden damit beide Risiken gleichzeitig schlagend und ein Schaden (147.000 EUR bzw. 144.300 EUR) eintreten. (TZ 33)

Die SCHIG hatte ein Internes Kontrollsystem eingerichtet, das sie regelmäßig von Externen evaluieren ließ. Die Geschäftsführung griff die Empfehlungen der Evaluierungen auf und setzte entsprechende Maßnahmen. Die SCHIG etablierte im Jahr 2011 eine Interne Revision und beauftragte ein externes Unternehmen mit der Durchführung der Revisionsprüfungen. Die Vergabe von Revisionsaufgaben an Externe war eine geeignete Organisationsform für kleinere Organisationen. (TZ 34)

Die Finanzströme für die unterschiedlichen Aufgabenbereiche der SCHIG wurden getrennt voneinander über eigene Konten geführt. Dies förderte die Nachvollziehbarkeit und Transparenz der Aufgabenerfüllung. Die SCHIG führte bis zur Gebarungsüberprüfung zwei Konten mit Einzelzeichnungsberechtigungen des Geschäftsführers. Damit war ein Missbrauchsrisiko verbunden. Die Vorgaben der Veranlagungs-Richtlinie zielten auf eine risikoarme Veranlagungsstrategie ab; die Veranlagungen entsprachen zur Zeit der Gebarungsüberprüfung diesen Vorgaben. (TZ 35)

Zukauf externer Leistungen

Die SCHIG kaufte im überprüften Zeitraum im Bereich der technischen Infrastrukturkontrolle externe Leistungen im Umfang von 1,6 Mio. EUR zu. Aufgrund der Kosten von externen Leistungen sind vorrangig interne Ressourcen einzusetzen. Für die Begleitende Kontrolle des Eisenbahninfrastrukturprojekts Unterinntal über die Jahre 2009 bis 2014 wäre ein unternehmensinterner Ressourcen- und Know-how-Aufbau zweckmäßiger gewesen, weil es sich dabei um einen Bereich handelt, der zur Kernkompetenz der SCHIG gehört. (TZ 36)

Die Benannte Stelle konnte seit ihrer Redimensionierung im Jahr 2012 mit zwölf statt zuvor 23 Fachgebieten wesentlich weniger Bereiche durch hausinterne Experten abdecken; deswegen griff sie im Bedarfsfall verstärkt auf externe Sachverständige in Form von externen Beauftragungen zurück. (TZ 36)

Finanzielle Lage der SCHIG

Aufwendungen, Erträge

Die SCHIG konnte ihre Aufwendungen in den Jahren 2009 bis 2013 nominell um rd. 2 % senken, obwohl sie im überprüften Zeitraum zusätzliche Aufgaben wie z.B. die Abwicklung der Verkehrsdienstverträge übernahm. Die Inflation – bezogen auf den Verbraucherpreisindex 2005 – betrug im gleichen Zeitraum rd. 10,5 %. (TZ 37)

Die SCHIG wurde als zentrales Dienstleistungsunternehmen des BMVIT für den Schienenverkehr zu rd. 79 % vom BMVIT finanziert. Rund ein Fünftel der Erträge lukrierte die SCHIG von anderen Stellen – z.B. von Eisenbahn- oder Seilbahnunternehmen – für die für diese erbrachten Leistungen. Die Auszahlung mehrerer, teilweise nicht kostendeckender Beträge durch das BMVIT für einzelne Leistungen der SCHIG zusätzlich zum allgemeinen Personal-

und Sachaufwand stellte einen administrativen Mehraufwand dar, der nicht zur Kostentransparenz beitrug. (TZ 38)

Betriebsergebnis

Die SCHIG wies in den Jahren 2009 und 2010 bedingt durch die Benannte Stelle ein negatives Betriebsergebnis auf. Der Verlust vor Zinsen und Steuern (EBIT) im Jahr 2011 ergab sich aufgrund von Verlusten im Bereich der Seilbahnsachverständigen. Im Jahr 2012 wurde die Benannte Stelle in die Abteilung Infrastrukturkontrolle integriert und das BMVIT glied ab diesem Zeitpunkt Verluste der Benannten Stelle und der Seilbahnsachverständigen über den Sach- und Personalaufwand aus. Ab diesem Jahr wies die SCHIG ein ausgeglichenes Betriebsergebnis (EBIT) auf. (TZ 39)

Kosten- und Leistungsrechnung

Die Kosten- und Leistungsrechnung der SCHIG, das Auftragscontrolling in Datenbankform sowie das Berichtswesen waren zweckmäßig. Die Benannte Stelle wurde ab Mitte 2012 nicht mehr als eigener Rechnungskreis (bzw. Profit Center) geführt. Damit war die wirtschaftliche Gebarung der nunmehr redimensionierten Benannten Stelle für den Aufsichtsrat und den Eigentümer nicht mehr ersichtlich und der Informationsgehalt betreffend die wirtschaftliche Gebarung der Benannten Stelle stark eingeschränkt. (TZ 40)

Bilanz und Finanzierung

Die Bilanzgrößen der SCHIG schwankten aufgrund des sich ändernden Aufgabenspektrums – vor allem durch den Verkauf einer PPP-Projektgesellschaft und die Abwicklung der Verkehrsdienstverträge – im überprüften Zeitraum. Damit schwankten auch die aus den Bilanzgrößen abgeleiteten Bilanzkennzahlen und deren Aussagekraft war eingeschränkt. (TZ 41)

Kenndaten der Schieneninfrastruktur–Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG)								
gesetzliche Grundlagen	Bundesgesetz über die Errichtung einer Schieneninfrastrukturfinanzierungs–Gesellschaft, BGBl. Nr. 201/1996 i.d.g.F. Bundesbahnstrukturgesetz 2003, BGBl. I Nr. 163/2005							
Eigentümer	100 % Republik Österreich, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie							
Beteiligungen	Rail Test & Research GmbH (100 %), RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (100 %), Güterterminal Werndorf Projekt GmbH (100 %; Verkauf im Dezember 2012)							
Mitarbeiter								
	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2009 bis 2013		
	Anzahl						in %	
Köpfe gesamt ¹	63	64	58	59	59	– 6,3		
VZÄ gesamt ¹	59,0	60,1	55,8	55,6	55,1	– 6,6		
	in %							
Frauenquote (Köpfe)	40	41	43	46	44	10,0		
Frauenquote (VZÄ)	37	40	42	43	40	8,1		
finanzielle Lage								
	2009	2010	2011	2012	2013	Mittelwert 2009 bis 2013	Veränderung 2009 bis 2013	
	in 1.000 EUR						in %	
Aufwendungen	6.763	7.717	6.676	6.759	6.599	6.903	– 2,4	
Erlöse	6.399	7.190	6.608	6.761	6.599	6.711	+ 3,1	
EGT	– 324	– 472	124	32	63	– 115,2	–	
vom BMVIT stammende Erlöse	5.225	5.768	4.894	5.383	5.136	5.281	– 1,7	
	in %							
Anteil Erlöse BMVIT an den Gesamterlösen	81,7	80,2	74,1	79,6	77,8	78,7	–	

¹ Jahresdurchschnittswerte

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

Prüfungsablauf und –gegenstand

1 Der RH überprüfte von Mai bis Juli 2014 das Zusammenwirken zwischen dem BMVIT und der Schieneninfrastruktur–Dienstleistungsgesellschaft mbH (in der Folge: SCHIG) hinsichtlich der Aufgabenübertragung. Ziel der Gebarungüberprüfung war es, die Aufgabenübertragung des BMVIT an die SCHIG hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zu beurteilen. Schwerpunkt der Prüfung war u.a. eine Darstellung bzw. Beurteilung,

- welche Aufgaben aus dem Bereich des BMVIT an die SCHIG übertragen wurden,
- welche (Personal-)Ressourcen die SCHIG für die übertragenen Aufgaben benötigte,
- wie detailliert die strategischen und operativen Vorgaben des BMVIT für die SCHIG waren,
- wie das BMVIT in Entscheidungsprozesse in der SCHIG eingebunden war,
- in welcher Form und Detailliertheit die SCHIG dem BMVIT über ihre laufende Tätigkeit berichtete,
- wie das BMVIT seinen Kontrollaufgaben in seiner Eigentümerfunktion nachkam

und

- wie sich die Aufgabenübertragung auf die parlamentarischen Kontrollrechte auswirkte.

Der überprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2009 bis 2013.

Zu dem im März 2015 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die SCHIG im April 2015 und das BMVIT im Juni 2015 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im Oktober 2015.

Allgemeine Grundlagen

Das Unternehmen
SCHIG

2 Die Schieneninfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft mbH, das Vorgängerunternehmen der SCHIG, wurde im Jahr 1996 gegründet. Unternehmenszweck war die Finanzierung von Schieneninfrastruktur-Vorhaben für die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG.

Im Jahr 2005 wurde der Finanzierungsbereich im Zuge der Reform der ÖBB zu den ÖBB transferiert und im April 2005 die SCHIG durch Abspaltung und Übertragung der für die Aufgabenerfüllung erforderlichen Vermögensgegenstände und Schulden rückwirkend per 1. Jänner 2005 gegründet. Als solche erbringt die SCHIG für das BMVIT gemäß § 3 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz (in der Folge: SCHIG-Gesetz) Dienstleistungen im Zusammenhang

Allgemeine Grundlagen

- mit der Mittelverwendungskontrolle im Eisenbahnwesen,
- mit der Liberalisierung des Eisenbahnwesens im europäischen Kontext (Aufgaben als Benannte Stelle und Zuweisungsstelle, Vergabe von Fahrzeugcodes und Fahrerlaubnissen, Bestellung Gemeinwirtschaftlicher Leistungen) und
- mit der Vergabe von Förderungen für das Eisenbahnwesen.

Die SCHIG stand im überprüften Zeitraum zu 100 % im Eigentum der Republik Österreich, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Aufgaben- übertragung

- 3.1** (1) § 3 Abs. 1 des SCHIG-Gesetzes¹ übertrug der SCHIG „insbesondere“ die in Tabelle 1 angeführten Aufgaben.

¹ Bundesgesetz über die Errichtung einer Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft, BGBl. Nr. 201/1996 i.d.g.F.

Tabelle 1: Per Gesetz an die SCHIG übertragene Aufgaben		
SCHIG-Gesetz	Definition gem. SCHIG-Gesetz	siehe dazu im Text
§ 3 Abs. 1 Zi. 1	Abschluss von PPP-Projekten über die Mitfinanzierung, Errichtung und Verwertung von Schieneninfrastruktur sowie Abwicklung von damit verbundenen Projekten	PPP-Projekte (TZ 17 bis 21)
§ 3 Abs. 1 Zi. 2	Mitwirkung bei der Vorbereitung von Zuschussverträgen gemäß § 42 BBG, der sechsjährigen Rahmenplanung, der Zahlungsabwicklung sowie Kontrolle im Bereich der Schieneninfrastrukturfinanzierung	technische Infrastrukturkontrolle (z.B. ÖBB-Zuschussvertrag für Rahmenplan, EU-Förderungen für Infrastrukturprojekte) (TZ 5)
§ 3 Abs. 1 Zi. 3	Geschäfte und Tätigkeiten, die der diskriminierungsfreien Entwicklung und Verbesserung des Eisenbahnwesens sowie neuer Eisenbahntechnologien auf dem Schienennetz dienen	Forschung und Entwicklung (TZ 15)
§ 3 Abs. 1 Zi. 4	Geschäfte und Tätigkeiten einer akkreditierten Stelle (benannte Stelle) auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens	Benannte Stelle (Akkreditierte Prüfstelle für Interoperabilitätsprüfungen) (TZ 10 bis 12)
§ 3 Abs. 1 Zi. 5	Zuweisungsstelle gemäß 6. Teil des EisbG 1957 (Regulierung des Schienenverkehrsmarktes) nach Übertragung durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen	Trassenzuweisung (TZ 16)
§ 3 Abs. 1 Zi. 6	Geschäftsführung einer Sachverständigenkommission gemäß § 48 Abs. 4 EisbG 1957	zur Aufteilung der Kosten für den Bau von Kreuzungen von Schiene und Straße (TZ 22)
§ 3 Abs. 1 Zi. 7	Zuständigkeit gemäß § 130 EisbG 1957 (Ausstellung von Fahrerlaubnissen)	Ausstellung von Fahrerlaubnissen für Triebfahrzeugführer (TZ 14)
§ 3 Abs. 1 Zi. 8	Errichtung und Verwaltung von Registern	Registerführung (Einstellungsregister, Fahrerlaubnisregister) (TZ 14)
§ 3 Abs. 1 Zi. 9	Abschluss von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen gemäß § 48 BBG	Abwicklung der Verkehrsdienstverträge für den Schienenpersonenverkehr (TZ 9)

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

Tabelle 2: Per Vertrag an die SCHIG übertragene Aufgaben		
Vertragspartner	Definition laut Vertrag	siehe dazu im Text
BMVIT	Aufgaben im Rahmen der Anschlussbahn- und Terminalförderung	Förderabwicklung (TZ 6 bis TZ 8)
KLIEN	Aufgaben als Abwicklungsstelle des Klima- und Energiefonds	Förderabwicklung (TZ 6 bis TZ 8)
BMVIT	Prüfaufträge zu den Gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr	Förderabwicklung (TZ 6 bis TZ 8)
BMVIT	Förderung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen	Förderabwicklung (TZ 6 bis TZ 8)
BMVIT	Seilbahngagenden	nicht amtliche Seilbahnsachverständige (TZ 13)
BMVIT	Aufgaben im Rahmen der ETCS-Förderverträge	Förderabwicklung (TZ 6 bis TZ 8)
BMVIT	Arbeitskräfteüberlassung	Arbeitskräfteüberlassung (TZ 30)

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

Das BMVIT übertrug der SCHIG seit deren Gründung im Jahr 2005 (siehe TZ 2) im Zuge von drei Novellierungen des SCHIG-Gesetzes – durch Erweiterung des § 3 um die Ziffern 4, 7, 8 und 9 – sukzessive neue Aufgabenbereiche (siehe Tabelle 1). Auch Bestimmungen im Eisenbahngesetz 1957 sowie im Bundesbahngesetz bezogen sich auf die Verpflichtung der SCHIG, einige der in § 3 Abs. 1 SCHIG-Gesetz genannten Aufgaben wahrzunehmen.

(2) Die Aufgaben der SCHIG waren im SCHIG-Gesetz nicht abschließend geregelt und ließen weitere Aufgabenübertragungen des BMVIT an die SCHIG zu. Das BMVIT beauftragte die SCHIG seit dem Jahr 2006 mit nicht explizit im Gesetz genannten Aufgabengebieten (siehe Tabelle 2). Die Zahl der Aufgaben stieg seither schrittweise an. Grundlage bildete in der Regel ein zwischen dem BMVIT und der SCHIG unterfertigter Vertrag (z.B. Rahmenvereinbarung, Werkvertrag). Die vertraglich übertragenen Aufgaben wurden i.d.R. unter § 3 Abs. 1 Zi. 3 SCHIG-Gesetz subsumiert.

(3) Gründe für die Aufgabenauslagerung waren laut BMVIT fehlende Personalkapazitäten in den zuständigen Abteilungen des BMVIT sowie das in der SCHIG mittlerweile aufgebaute Expertenwissen für bestimmte Fachbereiche.

Gemäß § 6 SCHIG-Gesetz hatte der Bund die Kosten des Personal- und Sachaufwands der SCHIG zu tragen, soweit sich diese aus der Erfüllung der ihr aus diesem Bundesgesetz übertragenen Aufgaben ergaben und nicht durch Dritte aufgebracht werden konnten.

(4) Nachfolgend (siehe TZ 5 bis 22) sind die der SCHIG übertragenen Aufgaben in der Reihenfolge des Personalressourcen-Einsatzes bei der SCHIG (Bezugsjahr 2013) dargestellt, wobei jeweils die Ressourcen für die Förderabwicklung (TZ 6 bis 8) und für die Registerführung (TZ 14) zusammengefasst wurden.

- 3.2** Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Anzahl der an die SCHIG übertragenen Aufgaben in den Jahren 2005 bis 2014 stieg und dass die SCHIG damit sukzessive auch Kernaufgaben des BMVIT übernahm. Der RH stellte kritisch fest, dass die an die SCHIG übertragenen Aufgaben grundsätzlich von Mitarbeitern des BMVIT hätten wahrgenommen werden können. Er kritisierte, dass das BMVIT durch die Auslagerung von Aufgaben das Einsparungsziel des Bundes, welches die Aufnahme von neuen Mitarbeitern stark einschränkte, konterkarierte, weil das BMVIT die einzusparenden Personalausgaben durch Ausgaben an ausgegliederte bzw. externe Unternehmen ersetzte und damit die Transparenz des Personalplans beeinträchtigte. Der RH kritisierte,

dass mit dieser Vorgehensweise der Personalplan des Bundes seine Steuerungsfunktion verlor und verwies auf seine bisherigen Feststellungen.²

Der RH empfahl dem BMVIT, vor einer Aufgabenauslagerung an die SCHIG bzw. an andere ausgegliederte Unternehmen primär interne Ressourcen zu nutzen und entsprechende Kosten–Nutzen–Überlegungen anzustellen, um die Kosten für die Aufgabenerfüllung gering zu halten. Der RH empfahl dem BMVIT, im Rahmen einer Evaluierung zu prüfen, ob die Rückführung bestimmter, an die SCHIG übertragener (Kern–) Aufgabengebiete in das BMVIT möglich ist.

3.3 *Das BMVIT teilte in seiner Stellungnahme mit, dass bei einer Aufgabenauslagerung an die SCHIG stets die pro– und contra–Argumente abgewogen und auf dieser Basis Entscheidungen getroffen würden.*

3.4 Der RH entgegnete, dass das BMVIT im Rahmen der Gebarungsprüfung keine Unterlagen vorgelegt hatte, die die Überlegungen und Argumente des BMVIT vor der Auslagerung der Aufgaben an die SCHIG dokumentierten. Der RH blieb bei seiner Kritik, dass das BMVIT durch die Auslagerung von Aufgaben das Einsparungsziel des Bundes, welches die Aufnahme von neuen Mitarbeitern stark einschränkte, konterkarierte und Personalaufwand (für eigenes Personal) durch Sachaufwand (für die SCHIG) ersetzte. Er blieb bei seiner Empfehlung.

Auswirkung der Aufgabenübertragung auf die parlamentarischen Kontrollrechte

4.1 (1) Gemäß Art. 52 Bundes–Verfassungsgesetz (B–VG)³ sind der Nationalrat und der Bundesrat u.a. befugt, die Geschäftsführung der Bundesregierung zu überprüfen sowie deren Mitglieder (Bundeskanzler, Vizekanzler und Bundesminister) im Rahmen des sogenannten Interpellationsrechts über alle Gegenstände der Vollziehung zu befragen. Dieses Kontrollrecht steht gemäß Art. 52 Abs. 2 B–VG dem Nationalrat und dem Bundesrat auch gegenüber Unternehmen zu, an denen der Bund mit mindestens 50 % des Stamm–, Grund– oder Eigenkapitals beteiligt ist und die der Kontrolle des RH unterliegen (öffentliche Unternehmen). Damit unterliegt auch die SCHIG grundsätzlich dem Interpellationsrecht.

Das Interpellationsrecht gegenüber öffentlichen Unternehmen bezieht sich aber nur auf die Rechte (z.B. Beteiligungsrechte) des Bundes und auf die Ingerenzmöglichkeiten der Organe des Bundes. Es bezieht sich nicht auf die Tätigkeit der Organe (Geschäftsführung, Vorstand) der

² siehe Bericht des RH „Justizbetreuungsagentur“, Reihe Bund 2014/7

³ BGBl. Nr. 1/1930 i.d.g.F.

juristischen Person⁴. Entsprechende Einflussmöglichkeiten können etwa durch Personalhoheit, Organisations- und Finanzgewalt, Entsendungsrechte oder sondergesetzlich bzw. gesellschaftsrechtlich statuierte (Zustimmungs-)Rechte begründet sein⁵. Ist das nicht der Fall, greift die parlamentarische Kontrolle durch den Nationalrat bzw. Bundesrat nicht.

(2) Die Geschäftsführung der SCHIG nahm die übertragenen Aufgaben i.d.R. selbstständig bzw. in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat – sofern eine Genehmigungspflicht durch den Aufsichtsrat bestand – wahr. Damit unterlagen lediglich Weisungen des Eigentümers an die Geschäftsführung und folgende, im SCHIG-Gesetz geregelte Zustimmungsrechte des BMVIT dem Interpellationsrecht: Die Geschäftsführung musste beim Eingehen von Zahlungsverpflichtungen im Zusammenhang mit der Abwicklung von PPP-Projekten und beim Abschluss von Verkehrsdienstverträgen für den Schienenpersonenverkehr die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie einholen.⁶

(3) Bei einer parlamentarischen Anfragebeantwortung im Jahr 2011⁷ zur SCHIG und den Aktivitäten des neuen Geschäftsführers beantwortete die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, Doris Bures, 23 Fragen – u.a. zur Höhe der Gehälter, zu Abfertigungen und zu Dienstfreistellungen – nicht. Dies unter dem Hinweis, dass diese Fragen nicht unter das Interpellationsrecht des Art. 52 Abs. 1 und Abs. 2 B-VG fallen würden.

Auch im Jahr 2012 beantwortete sie bei einer parlamentarischen Anfrage zum Personalstand im Ressort und in den ausgegliederten Dienststellen die Fragen zu den ausgegliederten Einheiten (darunter auch die SCHIG) nicht und verwies darauf, dass das Interpellationsrecht des Nationalrats und des Bundesrats hierbei nicht vorliege.

(4) Ungeachtet dessen finanzierten der Bund bzw. das BMVIT den Personal- und Sachaufwand der SCHIG zu rd. 79 % (siehe TZ 38).

⁴ Walter/Mayer/Kucsko-Stadlmayer, Bundesverfassungsrecht, Manz-Verlag, Wien 2007, 10. Auflage, Rz 502; 1142 der Beilagen XVIII. GP – Ausschussbericht NR

⁵ Kahl, Art. 52 B-VG, in Korinek/Holoubek (Hrsg.), Bundesverfassungsrecht, Rz 25ff; 7. Lfg., 2005, Springer-Verlag

⁶ § 3 Abs. 1 Zi. 1 SCHIG-Gesetz: Beim Eingehen von Zahlungsverpflichtungen im Zusammenhang mit PPP-Projekten war zusätzlich das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen herzustellen.

⁷ Anfragebeantwortung 7443/AB XXIV. GP des BMVIT

- 4.2 Der RH stellte kritisch fest, dass durch die Übertragung von Aufgaben des BMVIT an die SCHIG die parlamentarische Kontrolle – aufgrund der Beschränkung des Interpellationsrechts – gegenüber Unternehmen eingeschränkt war.

Zudem nahm bei der SCHIG im überprüften Zeitraum die Aufgabenauslagerung durch die gesetzliche Aufgabenerweiterung und durch die vermehrte Anzahl an vertraglich übertragenen Aufgaben zu. Nach Ansicht des RH war diese Entwicklung geeignet, die parlamentarische Kontrolle zu unterlaufen. Nur in den Fällen des § 3 Abs. 1 Zi. 1 und Zi. 9 SCHIG-Gesetz bestand – aufgrund der vorherigen Zustimmungserfordernisse des BMVIT – eine Auskunftspflicht des BMVIT gegenüber dem Nationalrat bzw. Bundesrat.

Im Hinblick auf eine allfällige Stärkung der parlamentarischen Kontrolle verwies der RH auf seine Empfehlung zur Evaluierung einer Rückführung von Aufgaben von der SCHIG in das BMVIT in TZ 3.

- 4.3 *Das BMVIT teilte in seiner Stellungnahme mit, dass parlamentarische Anfragen insbesondere zu Bereichen, in denen die SCHIG als Abwicklungsstelle für das BMVIT tätig sei, sehr wohl beantwortet würden. Die vom RH angeführten Beispiele betreffen keine inhaltlichen Fragen zu den an die SCHIG übertragenen Aufgabenbereichen.*
- 4.4 Der RH entgegnete dem BMVIT, dass der Personal- und Sachaufwand der SCHIG zu 79 % vom BMVIT finanziert wurde. Wegen dieses hohen Anteils der Finanzierung aus öffentlichen Mitteln erachtete der RH grundsätzlich auch Fragen zur Organisation bzw. zum Personal der SCHIG von öffentlichem Interesse.

Aufgaben der SCHIG

Technische Infrastrukturkontrolle

- 5.1 (1) Die SCHIG prüfte die laufende Umsetzung von Eisenbahninfrastrukturprojekten der ÖBB-Holding AG bzw. der ÖBB-Infrastruktur AG, die in Rahmenplänen für die jeweils folgenden sechs Jahre festgelegt waren. Die Prüfungen umfassten Termin- und Kostenkontrollen, die vertiefte Kontrolle von Einzelbauvorhaben und die Begleitung von Planungsprozessen.

Aufgaben der SCHIG

Tabelle 3: Eckdaten der Aufgabe „technische Infrastrukturkontrolle“	
Basis der Aufgabenübertragung	SCHIG-Gesetz § 3 Abs. 1 Zi. 2 BBG §§ 42, 43
Spezifikation der Aufgabenübertragung	im Anhang im Zuschussvertrag über Prüfung des Zuschussvertrags
Wahrnehmung der Steuerungsfunktion durch BMVIT	jährliche Vorgabe des Prüfplans der SCHIG durch das BMVIT Abnahme der Prüfberichte der SCHIG durch das BMVIT
Aufgabenumfang	rd. 20 Projektprüfungen pro Jahr
administrativer Aufwand bei SCHIG	rd. 14,2 VZÄ im Jahr 2013
Abgeltung des administrativen Aufwands	Sach- und Personalaufwand – abgegolten durch das BMVIT

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

(2) Das BMVIT schloss als Vertreterin der Republik Österreich (Bund) gemäß § 42 Bundesbahngesetz mit der ÖBB-Holding AG und der ÖBB-Infrastruktur AG Zuschussverträge ab. Diese jährlich abgeschlossenen Verträge regelten, welche in Bau bzw. Betrieb befindlichen Eisenbahninfrastrukturprojekte in welcher Höhe vom Bund finanziert werden. Die für die jeweils kommenden sechs Jahre vereinbarten Projekte wurden in einem Rahmenplan angeführt. Anlage 5 des Zuschussvertrags regelte die Überwachungs- und Kontrolltätigkeit der SCHIG im Zusammenhang mit dem ÖBB-Rahmenplan.

Die ÖBB-Infrastruktur AG erstellte zwei Mal jährlich einen Bericht über alle Projekte des Rahmenplans (rd. 300), in dem für jedes Projekt ein Soll-Ist-Vergleich in Bezug auf Kosten und Zeitplan sowie Begründungen bei Abweichungen von den Planwerten dargestellt wurden. Diesen Bericht übermittelte die ÖBB-Infrastruktur AG an die SCHIG. Aufgabe der SCHIG war es, bei den Projekten des ÖBB-Rahmenplans eine Termin- und Kostenkontrolle durchzuführen und bei Projekten, die eine bestimmte Mindestgröße⁸ überschritten und die größere Abweichungen von den Planwerten aufwiesen, die Begründungen der ÖBB-Infrastruktur AG für diese Abweichungen zu plausibilisieren. Nach Abschluss der Prüfung erstellte die SCHIG einen Bericht über die laufende Umsetzung des Rahmenplans an das BMVIT.

Auf Basis dieses jeweils im Herbst dem BMVIT vorgelegten Berichts akkordierten das BMVIT, die ÖBB-Holding AG und die ÖBB-Infrastruktur AG den nächstjährigen Rahmenplan und schlossen ihn – rollierend für die kommenden sechs Jahre – ab.

⁸ z.B. Mindestgröße bei Erweiterungsinvestitionen: valorisierte Jahresquote oder Ist-Wert größer als 5 Mio. EUR; Abweichung größer als 5 Mio. EUR oder größer als 10 %

Des Weiteren prüfte die SCHIG verschiedene Kennzahlen⁹, die zur Messung der Leistungserbringung der ÖBB–Infrastruktur AG dienten und gegebenenfalls zu finanziellen Rückforderungen¹⁰ seitens des Bundes an die ÖBB–Infrastruktur AG führten.

(3) Die SCHIG führte entsprechend einem mit dem BMVIT abgestimmten Prüfplan im überprüften Zeitraum rd. 20 über mehrere Jahre verlaufende vertiefte Prüfungen einzelner Bauprojekte durch. Diese Prüfungen hatten einen unterschiedlichen Detaillierungsgrad und reichten von einer reinen Termin- und Kostenkontrolle bis zu einer ständigen begleitenden Kontrolle einzelner größerer Bauvorhaben¹¹. Die SCHIG erstellte zu den Prüfungen der einzelnen Bauprojekte Berichte mit den wesentlichen Ergebnissen, wie z.B. Kostenreduktionen durch die Einsparung von Brandschutzmauern bei Bahnhofprojekten auf Anregung der SCHIG. Diese Prüfungsergebnisse stellte die SCHIG sowohl dem BMVIT als auch dem jeweiligen Bauträger (z.B. ÖBB–Infrastruktur AG) vor. Des Weiteren kontrollierte die SCHIG im überprüften Zeitraum 33 Abrechnungen von EU–geförderten Projekten.

(4) Erkenntnisse aus den laufenden Prüfungen von Infrastrukturprojekten brachte die SCHIG im Rahmen von Stellungnahmen zu dem von der Bundesregierung im Regierungsprogramm vorgegebenen Effizienzsteigerungsprogramm ein. Des Weiteren wirkten Experten der SCHIG an der operativen Infrastrukturentwicklung im Zuge von Masterplanertreffen mit Experten der ÖBB–Infrastruktur AG und des BMVIT mit. Dabei machte die SCHIG im Rahmen des Planungsprozesses Vorschläge, wie konkrete Infrastrukturvorhaben effizienter und damit kostengünstiger geplant und umgesetzt werden könnten.

(5) Der Aufsichtsrat der SCHIG setzte dem Geschäftsführer der SCHIG im Rahmen der MBO–Vereinbarungen der Jahre 2012 bis 2014 das Ziel, einen jährlichen Bericht über konkrete Einsparungspotenziale bei Infrastrukturprojekten der ÖBB zu erstellen. Die SCHIG legte dem BMVIT in den Jahren 2012 und 2013 jeweils einen solchen Bericht vor. Vorschläge zu Einsparungspotenzialen und Systemoptimierungen betrafen z.B. die Häufigkeit von Überleitstellen zum Gleiswechsel auf Eisenbahnstrecken, Brandschutzmaßnahmen oder die technischen Anforderungen an Rolltreppen in Bahnhöfen. Das BMVIT konnte im Rahmen der

⁹ z.B. Kennzahlen zu Sicherheit, Verschub, Langsamfahrstellen, Finanzierung der Lehrlingskosten

¹⁰ z.B. Rückforderungsanspruch aufgrund von Akontozahlungen des BMVIT an die ÖBB–Infrastruktur AG für die Förderung von Kosten zur Ausbildung von Lehrlingen in der Höhe von rd. 476.000 EUR im Jahr 2012

¹¹ z.B. Hauptbahnhof Wien, Eisenbahnachse Brenner Zulaufstrecke, Westbahnstrecke Wien–St. Pölten

Gebarungsüberprüfung gegenüber dem RH nicht nachvollziehbar darlegen, inwieweit die Anregungen dieser Berichte in die Praxis umgesetzt wurden.

(6) Im BMVIT waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung vier Mitarbeiter (rd. 2 VZÄ), die laut Auskunft des BMVIT kurz vor der Pensionierung standen, ebenfalls mit technischen Infrastrukturkontrollen auf der Ebene von Termin- und Kostenkontrollen betraut. Das BMVIT und die SCHIG akkordierten jährlich den Prüfplan und legten fest, welche Infrastrukturprojekte von der SCHIG und welche vom BMVIT überprüft werden.

Es war fraglich, ob das BMVIT auch nach Ausscheiden der aktuell mit der technischen Infrastrukturkontrolle betrauten Mitarbeiter aus dem Aktivstand auch in Zukunft über die notwendige Fachkompetenz verfügen würde, um die Prüfergebnisse zu technischen Infrastrukturkontrollen durch die Experten der SCHIG mbH abnehmen zu können. Nach Auskunft des BMVIT war es schwierig, entsprechend qualifizierte Techniker zum Gehaltsschema des Bundes neu einzustellen. Die SCHIG konnte im Gegensatz zum BMVIT technischen Spezialisten marktgerechte Gehälter zahlen.

- 5.2** Der RH erachtete die Durchführung der technischen Infrastrukturkontrolle durch die SCHIG grundsätzlich als zweckmäßig. Er merkte an, dass das BMVIT der SCHIG die jährlichen Prüfpläne nach einer entsprechenden Abstimmung vorgab und damit seiner Steuerungsfunktion nachkam. Zudem bot das Zusammenwirken zwischen der technischen Infrastrukturkontrolle und der Benannten Stelle der SCHIG Synergieeffekte, weil sich die technische Infrastrukturkontrolle des spezifischen fachlichen Know-how der Techniker der Benannten Stelle bedienen konnte.

Der RH wies kritisch darauf hin, dass sowohl in der SCHIG als auch im BMVIT Mitarbeiter mit technischen Infrastrukturkontrollen betraut waren und es damit zu Doppelgleisigkeiten kam. Aus Sicht des RH wäre die Durchführung der technischen Infrastrukturkontrolle ausschließlich durch die SCHIG zweckmäßig, weil die technische Detailprüfung von Bauvorhaben nicht zu den Kernaufgaben einer verkehrspolitischen Steuerung des BMVIT zählte.

Der RH empfahl dem BMVIT im Sinne einer Bündelung der Fachkompetenzen, zukünftig technische Infrastrukturkontrollen nur noch durch die SCHIG durchführen zu lassen. Er empfahl dem BMVIT weiters, im BMVIT jene technische Kernkompetenz vorzuhalten, die erforderlich ist, um die technischen Infrastrukturkontrollen der SCHIG beauftra-

gen, steuern, die Ergebnisse dieser Kontrollen abnehmen und deren Umsetzung veranlassen zu können.

Der RH erachtete die Erstellung von Berichten über konkrete Einsparungspotenziale bei Infrastrukturprojekten der ÖBB als zweckmäßig, weil dadurch Erkenntnisse aus dem laufenden Prüfgeschehen der SCHIG systematisiert aufbereitet wurden und für eine Steigerung der Effektivität und Effizienz im Rahmen der Infrastrukturentwicklung zur Verfügung standen. Der RH kritisierte, dass nicht nachvollziehbar war, in welcher Form das BMVIT die von der SCHIG erstellten Berichte in weiterer Folge berücksichtigte. Er empfahl dem BMVIT, in Zukunft verstärkt auf die Umsetzung der von der SCHIG aufgezeigten Verbesserungsvorschläge hinzuwirken.

- 5.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT entspreche die Empfehlung, im BMVIT die technische Kernkompetenz zur Beauftragung der technischen Infrastrukturkontrollen vorzuhalten, der Strategie des BMVIT, die dem RH bei der Gebarungsüberprüfung dargelegt wurde und bereits umgesetzt werde.*

In Bezug auf die Umsetzung der Verbesserungsvorschläge werde das BMVIT in Zukunft weiterhin auf die Nutzung von Einsparungspotenzialen hinwirken. Dabei sei auf die Langfristigkeit von Schienenprojekten hinzuweisen, die dazu führe, dass konkrete Einsparungsvorschläge nur mittel- und langfristig umsetzbar seien. Im Übrigen weise das BMVIT auf die bereits im Zusammenhang mit den ÖBB-Rahmenplänen erzielten Einsparungen bei Schienenprojekten hin.

- 5.4 Der RH wies betreffend die Strategie bei der technischen Infrastrukturkontrolle darauf hin, dass es – laut Auskunft des BMVIT während der Gebarungsüberprüfung – fraglich gewesen war, ob nach dem absehbaren Ausscheiden der mit der technischen Infrastrukturkontrolle betrauten Mitarbeiter des BMVIT aus dem Aktivstand auch in Zukunft Mitarbeiter mit der notwendigen Fachkompetenz zur Beauftragung, Steuerung und Abnahme der technischen Infrastrukturkontrollen der SCHIG im BMVIT verfügbar sein würden. Dies u.a. deshalb, weil es – laut Auskunft des BMVIT – schwierig sei, entsprechend qualifizierte Techniker zum Gehaltsschema des Bundes neu einzustellen. Zudem war die entsprechende Abteilung im BMVIT zur Zeit der Gebarungsüberprüfung in Auflösung gewesen.

Im Übrigen erachtete der RH die in der Stellungnahme seitens des BMVIT indizierte Strategie, die technische Kernkompetenz im BMVIT vorzuhalten, für positiv.

Aufgaben der SCHIG

Förderabwicklung

Förderprogramm ETCS–Level 2

6.1 ETCS (European Train Control System)–Level 2 ist ein einheitlicher europäischer Standard für Zugsicherungs- und Zugleitsysteme, welcher mittelfristig auf der europäischen Schieneninfrastruktur zum Einsatz kommen soll. Das BMVIT verfolgte mit dem Förderprogramm, das im Jahr 2013 16,5 Mio. EUR umfasste, die rasche Ausrüstung von Triebfahrzeugen und Triebwägen österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen mit ETCS–Level 2–tauglichen Systemen, um die mit diesem Sicherungssystem bereits ausgestattete und in Planung bzw. Bau befindliche Eisenbahninfrastruktur optimal nutzen zu können.¹² Das BMVIT beauftragte die SCHIG mittels Vertrag mit der Abwicklung des Förderprogramms.

Tabelle 4: Eckdaten der Aufgabe „Förderprogramm ETCS–Level 2“

Basis der Aufgabenübertragung	SCHIG–Gesetz § 3 Abs. 1 Zi. 3 Vertrag zwischen BMVIT und SCHIG vom 13. Dezember 2012
Spezifikation der Aufgabenübertragung	im Vertrag
Wahrnehmung der Steuerungsfunktion durch BMVIT	vertiefte Diskussion der Förderanträge in den Beiratssitzungen; BMVIT trifft Förderentscheidung
Aufgabenvolumen	16,5 Mio. EUR im Jahr 2013
administrativer Aufwand bei SCHIG	rd. 0,2 VZÄ im Jahr 2013
Abgeltung des administrativen Aufwands	Sach- und Personalaufwand – abgegolten durch das BMVIT

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

Der Vertrag zur Abwicklung des ETCS–Level 2–Förderprogramms sah für die SCHIG insbesondere folgende Aufgaben vor:

- die Durchführung der Aufrufe zur Einreichung von Förderanträgen,
- die Aufbereitung der Förderanträge,
- die Organisation und Dokumentation der Sitzungen des Beirats,

¹² Die Europäische Kommission genehmigte das Förderprogramm ETCS–Level 2 in einem maximalen Umfang von 45 Mio. EUR im Zeitraum 2011 bis 2017.

- die Erstellung eines Musterfördervertrags und der konkreten Förderverträge,
- die Auszahlung der Fördergelder nach schriftlicher Zustimmung des BMVIT und
- die Wahrnehmung von Berichtspflichten.

Die Entscheidung der Fördervergabe oblag dem BMVIT, das auf Basis der Empfehlungen des Beirats, der für die ETCS–Level 2–Förderung eingerichtet war, entschied. Der Beirat setzte sich aus Mitarbeitern des BMVIT sowie vom BMVIT eingeladenen Experten zusammen. Vertreter der SCHIG nahmen als Auskunftspersonen an den Beiratssitzungen teil, waren aber nicht stimmberechtigt. Das BMVIT schloss die Förderverträge mit den Fördernehmern ab. Die Auszahlung der Fördermittel erfolgte, nachdem die Förderwerber die ETCS–Zugsicherungssysteme eingebaut hatten. Beiratssitzungen fanden anlassbezogen – bei Auszahlung der Fördermittel – statt, um die rechtmäßige Verwendung der Fördermittel zu gewährleisten.

- 6.2 Der RH wies darauf hin, dass die organisatorische Abwicklung des Förderprogramms ETCS–Level 2 an die SCHIG ausgelagert war, dass die Entscheidung über die tatsächliche Förderung der einzelnen Anträge aber von Mitarbeitern des BMVIT getroffen wurde. Er stellte kritisch fest, dass die an die SCHIG übertragene Abwicklung des Förderprogramms auch von Mitarbeitern des BMVIT hätte wahrgenommen werden können.

Der RH empfahl dem BMVIT, im Rahmen einer Evaluierung zu prüfen, ob die Abwicklung der ETCS–Level 2–Förderung nicht wieder vom BMVIT übernommen werden könnte und allenfalls die Förderabwicklung in das BMVIT zurückzuführen (siehe TZ 3).

- 6.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT habe es die SCHIG nach reiflicher Überlegung mit der ETCS–Level 2–Fahrzeugförderung betraut. Eine Rückführung in das BMVIT sei in keiner Weise zielführend, weil im Förderprogramm nach dem Einbau der ETCS–Ausrüstungen ein fünfjähriges Monitoring unter Heranziehung von IT–Systemen der ÖBB–Infrastruktur AG vorgesehen sei, zu welchen die SCHIG aufgrund ihrer Abwicklungstätigkeiten für andere Förderprogramme bereits Zugang habe. Auf diese Weise würden Synergien genutzt werden können, die bei einer Abwicklung durch das BMVIT nicht erzielbar wären.*

Aufgaben der SCHIG

- 6.4** Nach Ansicht des RH könnte auch dem BMVIT ein Zugang zu den IT-Systemen der ÖBB-Infrastruktur AG gewährt werden. Die ins Treffen geführten Synergien könnten auch im BMVIT genutzt werden, wenn weitere Förderprogramme von der SCHIG ins BMVIT rückgeführt werden. Der RH blieb daher bei seiner Empfehlung, die Rückführung der ETCS-Level 2-Förderung ins BMVIT zu evaluieren.

Förderung des Schienengüterverkehrs

- 7.1** Verkehrs- und umweltpolitisch ist ein hoher Anteil des Schienengüterverkehrs am Gesamtgüterverkehrsaufkommen erwünscht. Bis zum Jahr 2012 zahlte das BMVIT Förderungen für den Schienengüterverkehr auf der Grundlage der VO (EU) Nr. 1191/69. Im Jahr 2012 genehmigte die Europäische Kommission ein neues Beihilfenprogramm des BMVIT mit einem Volumen von 79,2 Mio. EUR im Jahr 2013.¹³ Das BMVIT beauftragte die SCHIG mit der Abwicklung dieses „Beihilfeprogramms für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen“¹⁴ für die Jahre 2013 bis 2017.

Tabelle 5: Eckdaten der Aufgabe „Förderung des Schienengüterverkehrs“	
Basis der Aufgabenübertragung	SCHIG-Gesetz § 3 Abs. 1 Zi. 3 Prüfaufträge des BMVIT an die SCHIG vor dem 1. Oktober 2012 Vertrag zwischen BMVIT und SCHIG vom 1. Oktober 2012
Spezifikation der Aufgabenübertragung	in den Prüfaufträgen des bzw. Verträgen mit dem BMVIT
Wahrnehmung der Steuerungsfunktion durch BMVIT	BMVIT trifft Förderentscheidung; laufende – zum Teil wahrgenommene – Einsichtsmöglichkeiten für das BMVIT in die Abrechnung; halbjährliche Berichte; Jours fixes
Aufgabenvolumen	rd. 79,2 Mio. EUR Fördermittel im Jahr 2013
administrativer Aufwand bei SCHIG	rd. 2,8 VZÄ im Jahr 2013
Abgeltung des administrativen Aufwands	Sach- und Personalaufwand – abgegolten durch das BMVIT

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

¹³ Notifizierung der Europäischen Kommission vom 25. Juli 2012

¹⁴ Der Begriff „bestimmte Produktionsformen“ bezeichnet verschiedene Beförderungstechniken auf der Schiene. Es werden die Formen Einzelwagenverkehr, unbegleiteter kombinierter Verkehr und Rollende Landstraße unterschieden.

Bis zum Jahr 2012 lag die Abwicklung des Beihilfeprogramms beim BMVIT. Die SCHIG erhielt bis dahin vom BMVIT Aufträge zur Überprüfung der ordnungsgemäßen Verwendung der Fördermittel und der Abrechnungen der Fördernehmer. Die SCHIG erstellte Prüfberichte, auf deren Grundlage das BMVIT entweder Nachforderungen auszahlte oder Rückforderungen stellte.

Mit der Umstellung des Förderprogramms Schienengüterverkehr im Jahr 2012 übernahm die SCHIG die Abwicklung des Beihilfenprogramms. Die Tätigkeiten der SCHIG umfassten:

- die Durchführung der Aufrufe zur Einreichung von Förderanträgen,
- die Aufbereitung der Förderanträge,
- die Erstellung eines Musterfördervertrags und der konkreten Förderverträge,
- die Auszahlung von Fördergeldern nach schriftlicher Zustimmung des BMVIT,
- die Durchführung einer Evaluierung des Beihilfeprogramms sowie
- die Wahrnehmung von Berichtspflichten.

Das BMVIT schloss mit allen Antragstellern, die die Förderkriterien erfüllten, Förderverträge ab.

Die SCHIG und die Fördernehmer stellten die monatlich von der SCHIG erstellten Abrechnungen innerhalb von vier Wochen außer Streit. Das BMVIT war laufend durch Einsichtsmöglichkeit in – auf Basis des elektronischen Abrechnungstools der SCHIG erstellte – Abrechnungstabellen in den Abrechnungsprozess eingebunden. Es war nicht dokumentiert, inwiefern das BMVIT von dieser Einsichtsmöglichkeit Gebrauch machte. Aufgrund der Einsichtsmöglichkeit verzichtete das BMVIT auf die vertraglich festgelegten Zwischenberichte. Der von der SCHIG zu erstellende Jahresbericht für das Jahr 2013 lag zur Zeit der Gebärungsüberprüfung im Juli 2014 noch nicht vor.

- 7.2** Der RH merkte kritisch an, dass das BMVIT bei der Abwicklung der Schienengüterverkehrsförderung auf Zwischenberichte der SCHIG verzichtete und die vom BMVIT durchgeführten Einsichtnahmen ins Abrechnungssystem nicht ausreichend dokumentiert waren. Dies wäre für die Nachvollziehbarkeit einer aktiven Rolle des BMVIT als Fördergeber bei der Kontrolle erforderlich. Der RH wies kritisch darauf hin,

dass die SCHIG den Jahresbericht für das Jahr 2013 zur Zeit der Gebärungsüberprüfung im Juli 2014 noch nicht fertiggestellt hatte.

Der RH empfahl dem BMVIT, seine Einsichtnahmen im Abrechnungsprozess der Schienengüterverkehrsförderung bei der SCHIG schriftlich zu dokumentieren und die von der SCHIG laut Vertrag zu legenden Berichte einzufordern. Weiters empfahl der RH dem BMVIT zu evaluieren, ob das – bis 2012 vom BMVIT abgewickelte – Schienengüterverkehrs-Beihilfeprogramm wieder vom BMVIT übernommen werden könnte und diese Förderabwicklung gegebenenfalls in das BMVIT rückzuführen (siehe TZ 3).

- 7.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT lägen die von der SCHIG laut Vertrag zu erstellenden Berichte, die aufgrund der Anlaufphase zum Teil mit geringfügiger Verspätung gelegt wurden, mittlerweile vor; das BMVIT würde diese bei allfälligen künftigen Verspätungen verstärkt einfordern. Sämtliche Auszahlungen der SCHIG an die Fördernehmer würden in Abstimmung mit dem BMVIT erfolgen und diese Abstimmungen würden schriftlich dokumentiert.*

Das BMVIT lasse sich im Bedarfsfall zusätzlich zu den Berichten über Details ad hoc informieren. In den regelmäßigen Jour fixe-Besprechungen informiere die SCHIG das BMVIT über den aktuellen Stand und es würden offene Fragen sowie künftige Vorgangsweisen besprochen. Diese Besprechungen würden in Gesprächsprotokollen dokumentiert.

Eine Rückführung der Schienenverkehrsförderung in das BMVIT sei aus Sicht des BMVIT in keiner Weise zielführend. Für die seit Dezember 2012 laufende, neue Schienenverkehrsförderung werde eine IT-gestützte Abrechnung eingesetzt, mit der die Förderabrechnung früher außer Streit gestellt und Auswertungen hinsichtlich einer Optimierung und einer Erhöhung der Treffsicherheit der Förderung erstellt werden könnten. Die Beschaffung bzw. Erstellung der erforderlichen Hard- und Software könne über die SCHIG flexibler erfolgen als durch das BMVIT. Die Abrechnungen würden anhand von IT-Systemen der ÖBB-Infrastruktur AG plausibilisiert, zu welchen die SCHIG aufgrund ihrer übrigen Tätigkeit bereits Zugang habe. Auf diese Weise würden Synergien genutzt werden können, die im Falle einer Abwicklung durch das BMVIT nicht erzielbar wären.

- 7.4** Der RH würdigte die Absicht des BMVIT, die Berichte bei zukünftigen allfälligen Verspätungen verstärkt einzufordern und den Informationsfluss zu intensivieren, positiv, jedoch hätte die von der SCHIG für die Schienengüterverkehrsförderung eingesetzte IT-Struktur seiner Ansicht nach ebenso vom BMVIT angeschafft werden können. Dass die SCHIG

die Hard- und Software flexibler beschaffen und erstellen könne als das BMVIT, war für den RH nicht nachvollziehbar. Nach Ansicht des RH könnte auch dem BMVIT ein Zugang zu den IT-Systemen der ÖBB-Infrastruktur AG gewährt werden. Die ins Treffen geführten Synergien könnten auch im BMVIT genutzt werden, wenn weitere Förderprogramme von der SCHIG ins BMVIT zurückgeführt werden. Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung, eine Übernahme des Schienengüterverkehrs-Beihilfeprogramms durch das BMVIT zu evaluieren und das Beihilfeprogramm gegebenenfalls ins BMVIT rückzuführen.

Anschlussbahn- und Terminalförderung

- 8.1** (1) Seit Mitte 2008 fungierte die SCHIG als Abwicklungsstelle für die Förderung des BMVIT von Anschlussbahn- und Terminalprojekten.¹⁵ Parallel dazu förderte auch der Klima- und Energiefonds (KLIEN) Anschlussbahn- und Terminalprojekte über die SCHIG.¹⁶

Fördergegenstand waren Einrichtungen für die Nutzung der Schiene in den Quell- und Zielgebieten des Schienengüterverkehrs, wie z.B. Gleisanlagen, Krananlagen oder Be- und Entladegeräte.

Tabelle 6: Eckdaten der Aufgabe „Anschlussbahn- und Terminalförderung“ (BMVIT und KLIEN)

Basis der Aufgabenübertragung	SCHIG-Gesetz § 3 Abs. 1 Zi. 3 Rahmenvertrag zwischen BMVIT und SCHIG Rahmenvertrag zwischen KLIEN und SCHIG
Spezifikation der Aufgabenübertragung	in den jährlichen Ausführungsverträgen mit dem KLIEN und in den Richtlinien des BMVIT
Wahrnehmung der Steuerungsfunktion durch BMVIT	BMVIT trifft Förderentscheidung; laufende Berichterstattung der SCHIG in den Beiratssitzungen an das BMVIT
Aufgabenvolumen	2,8 Mio. EUR im Jahr 2013 durch BMVIT 8,0 Mio. EUR im Jahr 2013 durch KLIEN
administrativer Aufwand bei SCHIG	rd. 4,9 VZÄ im Jahr 2013
Abgeltung des administrativen Aufwands	nach tatsächlichem Aufwand, gedeckelt mit 2 % des Auftragsvolumens

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

¹⁵ Notifizierungen der Europäischen Kommission vom 29. Jänner 2007 und vom 19. September 2012

¹⁶ siehe Bericht des RH „Klima- und Energiefonds“ (Reihe Bund 2011/4)

Aufgaben der SCHIG

(2) Das BMVIT schloss im Jahr 2008 mit der SCHIG einen Vertrag über die Abwicklung der von der Europäischen Kommission für den Zeitraum 2007 bis 2012 notifizierten Anschlussbahn- und Terminalförderung ab. Das BMVIT übertrug der SCHIG insbesondere folgende Aufgaben:

- die Beratung von Interessenten und Antragstellern,
- die Analyse der Anträge,
- die Behandlung von Förderansuchen,
- die Unterstützung des BMVIT bei der Förderungsabwicklung sowie
- die Kontrolle und die Rückforderung zu Unrecht bezogener Leistungen.

Das BMVIT entschied über die Förderansuchen und schloss die Förderverträge mit den Fördernehmern ab. Das BMVIT richtete dazu einen Beirat zur Bewertung der eingereichten Förderfälle ein und zog dessen Empfehlungen als Entscheidungsgrundlage heran.¹⁷ Der Beirat setzte sich aus Vertretern des BMVIT, der ÖBB-Infrastruktur AG, externen Expertenvertretern sowie nicht stimmberechtigten Vertretern der SCHIG zusammen. Das BMVIT hatte ein Einsichtsrecht betreffend die Überprüfung der Abwicklung der Förderansuchen bei der SCHIG. Eine schriftliche Dokumentation über die Ausübung des Einsichtsrechts sowie der darauf fußenden Ergebnisse gab es nicht.

Die SCHIG kontrollierte nach dem Auslaufen des Förderprogramms 2012 die Einhaltung der bis dahin abgeschlossenen Förderverträge, in denen sich die Fördernehmer über einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren zu einem vertraglich festgelegten Transportvolumen verpflichtet hatten.

Anders als bei den Förderprogrammen für ETCS-Level 2 und den Schienengüterverkehr, bei denen der Aufwand der SCHIG über den Sach- und Personalaufwand des BMVIT abgegolten wurde, erfolgte die Berechnung des Entgelts der SCHIG für die Abwicklung des Förderprogramms nach tatsächlichem Aufwand. Dieser Abgeltungsbetrag war mit 2 % des im jeweiligen Jahr abgewickelten Fördervolumens gedeckelt. Das BMVIT konnte einen Mehrbedarf, der über den 2 % des Fördervolumens lag, schriftlich anerkennen. Im Jahr 2013 zahlte das BMVIT rd. 4 % (109.000 EUR) des Fördervolumens (2,8 Mio. EUR) als Abgeltungsbetrag für die Förderabwicklung an die SCHIG aus. Die Abgeltungsbeiträge nahmen im überprüften Zeitraum folgende Entwicklung:

¹⁷ Der Beirat behandelte auch die für eine Förderung durch den KLIEN eingereichten Förderansuchen.

Tabelle 7: Mittelflüsse vom BMVIT an die SCHIG für die Anschlussbahn- und Terminalförderung in den Jahren 2009 bis 2013

	2009	2010	2011	2012	2013
	in 1.000 EUR				
Fördermittel	14.790	15.000	15.400	14.600	2.800
Abgeltungsbetrag	300	300	300	199	109
	in %				
Anteil Abgeltungsbetrag am Fördervolumen	2,0	2,0	2,0	1,4	3,9

Quellen: BMVIT, SCHIG; Darstellung RH

(3) Der Klima- und Energiefonds (KLIEN)¹⁸ schloss im Jahr 2007 mit der SCHIG einen Rahmenvertrag über die Abwicklung der Anschlussbahn- und Terminalförderung auf unbestimmte Zeit und jährliche Ausführungsverträge ab. Die Aufbringung der Fördermittel erfolgte durch das BMVIT und das BMLFUW annähernd je zur Hälfte¹⁹. Neben der Anschlussbahn- und Terminalförderung wickelte die SCHIG weitere Förderprogramme für den KLIEN (z.B. Mikro-Systeme des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum, Rollende Landstraße) ab.

8.2 Der RH hielt kritisch fest, dass die beiden parallelen Förderschienen des BMVIT und des KLIEN für die Anschlussbahn- und Terminalförderung bis zum Jahr 2012 den administrativen Aufwand für die SCHIG erhöhten und den Überblick über den gesamten Mitteleinsatz erschwerten. Er wies kritisch darauf hin, dass das BMVIT denselben Fördergegenstand über zwei verschiedene Programme – die Anschlussbahn- und Terminalförderung des BMVIT und die des KLIEN – förderte. Die SCHIG fungierte in beiden Fällen als Abwicklungsstelle.

Darüber hinaus kritisierte der RH die für das Jahr 2013 getätigte Auszahlung des BMVIT an die SCHIG für die Abwicklung des Förderprogramms, weil der Auszahlungsbetrag mit rd. 109.000 EUR rund das Doppelte der maximal zulässigen Summe von rd. 56.000 EUR (2 % von 2,8 Mio. EUR) betrug. Der RH bemängelte die nicht schriftlich dokumentierten Einsichtnahmen des BMVIT bei der SCHIG. Dies wäre erforderlich, damit das BMVIT seine Kontrollfunktion als Fördergeber nachvollziehbar erfüllt.

¹⁸ Der KLIEN ist ein Fonds öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit, dessen Präsidium der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft angehörten.

¹⁹ In den Jahren 2011 bis 2013 waren paritätische Zahlungen der beiden Bundesministerien lt. Bundesvoranschlag nicht gegeben.

Aufgaben der SCHIG

Der RH empfahl dem BMVIT, in Zukunft die durchgeführten Einsichtnahmen bei der SCHIG in schriftlicher Form festzuhalten, um die ihm zukommende und notwendige Kontrollfunktion über die Fördergelder ausreichend und transparent zu dokumentieren.

Der RH wies darauf hin, dass das Förderprogramm des BMVIT für Anschlussbahn- und Terminalprojekte auslief. Er empfahl, in Zukunft Doppelgleisigkeiten durch parallele Förderprogramme zu vermeiden.

- 8.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT habe der RH im Rahmen der Gebärungsüberprüfung „Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung“ bereits eine verstärkte Abstimmung der Förderprogramme angeregt. Diese Empfehlung werde vom BMVIT aufgegriffen. Die Abteilung 1/K4–Kombinierter Verkehr werde mit der Gesamtkoordination der nationalen Strategie zum Kombinierten und Intermodalen Verkehr und mit der Koordination der Förderprogramme zur Verkehrsverlagerung auf alternative Verkehrsträger beauftragt, um eine Gesamtstrategie, Effizienzen und Synergien der Programme sicherzustellen.*

Abwicklung der Verkehrsdienstverträge für den Schienenpersonenverkehr

- 9.1** Das BMVIT war gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 verpflichtet, ein Grundangebot im Schienenpersonenverkehr zu bestellen. Die administrative Abwicklung der Verkehrsdienstverträge, mit denen das Grundangebot bestellt wurde, lagerte das BMVIT ab dem Jahr 2010 mittels einer Novellierung des SCHIG-Gesetzes an die SCHIG aus.

Tabelle 8: Eckdaten der Aufgabe „Verkehrsdienstverträge für den Schienenpersonenverkehr“	
Basis der Aufgabenübertragung	SCHIG-Gesetz § 3 Abs. 1 Zi. 9
Spezifikation der Aufgabenübertragung	in den Richtlinien des BMVIT
Wahrnehmung der Steuerungsfunktion durch BMVIT	regelmäßig – 1 bis 2 mal im Monat – stattfindende Jours fixes
Aufgabenvolumen	rd. 690 Mio. EUR p.a. (Jahr 2013)
administrativer Aufwand bei SCHIG	rd. 3,6 VZÄ im Jahr 2013
Abgeltung des administrativen Aufwands	Pauschalbetrag des BMVIT (300.000 EUR im Jahr 2013); darüber hinausgehender Aufwand über den Sach- und Personalaufwand – abgegolten durch das BMVIT

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

Der Bund, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hatte gemäß § 5 Abs. 4 SCHIG-Gesetz der SCHIG die finanziellen Mittel für die Bestellung des Grundangebots im Schienenpersonenverkehr mit den Verkehrsdienstverträgen zur Verfügung zu stellen. Das BMVIT formulierte „Richtlinien über die Abwicklung der Bestellung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Schienenpersonenverkehr durch die SCHIG“.

Abbildung 1: Akteure im Verkehrsdienstvertrag



Quelle: RH

Gründe für die Aufgabenauslagerung an die SCHIG waren laut Auskunft des BMVIT einerseits die Vorsteuerabzugsfähigkeit der SCHIG. Eine Vorsteuerabzugsberechtigung des BMVIT ergab sich aus der „Richtlinie 2006/112/EG des Rates vom 28. November 2006 über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem“ bei der Beauftragung von Personenbeförderungsleistungen (Art. 13 in Verbindung mit Anhang I Pkt. 5): Andererseits verfügte das BMVIT laut eigenen Angaben über zu wenig Personal und es fehlte das Know-how, um insbesondere das Monitoring im Zuge der Abwicklung der Verkehrsdienstverträge vollinhaltlich zu erfüllen.

Die SCHIG führte die Vertragsverhandlungen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen, arbeitete die Verkehrsdienstverträge aus und unterzeichnete diese als Auftraggeberin. Das BMVIT war in diesen Prozess laufend eingebunden, indem es an den Besprechungen teilnahm und z.B. Änderungsvorschläge zu den Verträgen einbrachte. Nach Abschluss der Verkehrsdienstverträge übernahm die SCHIG die laufende Abwicklung, z.B. das Qualitätsmonitoring und die monatlichen Mittelüberweisungen.

Auch in die laufende Abwicklung war das BMVIT insofern eingebunden, als durchschnittlich ein Mal pro Monat sogenannte „GWL-Jours fixes“ mit Vertretern des BMVIT, der SCHIG und der ÖBB-Personenverkehr AG²⁰ stattfanden. Die in diesem Gremium getroffenen Vereinbarungen, z.B. zur Adaptierung von Qualitätskriterien oder zu Fahrplanänderungen, hatten verbindlichen Charakter.

²⁰ GWL steht für Gemeinwirtschaftliche Leistung; Jours fixes mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen fanden im Bedarfsfall statt.

Die Vertretungs- und Entscheidungsbefugnis des BMVIT in den GWL-Jours fixes war nicht explizit geregelt. Ebenso wenig gab es im BMVIT eine verbindliche Regelung über die Genehmigungs- und Fertigungsbefugnis für Entscheidungen zu den gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen – die Geschäftsfälle wurden auf der Grundlage von Erfahrungswerten vom Sachbearbeiter, der Abteilungsleiterin oder vom Sektionsleiter genehmigt.

- 9.2 Der RH stellte fest, dass das BMVIT trotz Übertragung der Bestellung der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Schienenpersonenverkehr an die SCHIG in die Vertragserstellung und in die laufende Abwicklung der Verträge eingebunden war. Er hielt aber kritisch fest, dass es sich bei der Bestellung von Gemeinwirtschaftlichen Leistungen um eine verkehrspolitische Kernaufgabe des BMVIT handelte. Aus diesem Grund empfahl der RH dem BMVIT, im Rahmen einer Evaluierung zu prüfen, ob die Bestellung von Gemeinwirtschaftlichen Leistungen nicht vom BMVIT erledigt werden sollte, und diese gegebenenfalls in das BMVIT rückzuführen (siehe TZ 3).

Der RH kritisierte die fehlenden, schriftlichen Genehmigungsvorschriften für die Gemeinwirtschaftlichen Leistungen im BMVIT, obwohl in diesem Bereich hohe Beträge (rd. 690 Mio. EUR im Jahr 2013) ausbezahlt werden. Er empfahl dem BMVIT, Genehmigungs- und Fertigungsvorgaben schriftlich auszuarbeiten und für verbindlich zu erklären.

- 9.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT sei zwar die administrative Abwicklung der Verkehrsdienstverträge an die SCHIG übertragen worden, die verkehrspolitische Verantwortung und damit die Wahrnehmung einer der Kernaufgaben des Ressorts sei jedoch im BMVIT geblieben. Dies komme auch in den Richtlinien des BMVIT klar zum Ausdruck. Das BMVIT habe die Vertragsinhalte federführend gestaltet. Demgemäß würden auch alle relevanten und budgetwirksamen jährlichen Vertragsanpassungen dem BMVIT zur Genehmigung vorgelegt. Aus Sicht des BMVIT seien weder seine Kernkompetenzen an einen ausgegliederten Rechtsträger ausgelagert worden, noch würden zwischen BMVIT und SCHIG Doppelgleisigkeiten bestehen. Die SCHIG werde effizient zur Unterstützung des BMVIT eingesetzt. Von einer Rückführung der administrativen Abwicklung in das BMVIT werde daher keine Verbesserung erwartet.*

Genehmigungs- und Fertigungsvorgaben zwischen BMVIT und SCHIG seien in den Richtlinien eindeutig festgelegt. Der BMVIT-interne Genehmigungsprozess sei in der Geschäftsordnung des BMVIT festgelegt.

9.4 Nach Ansicht des RH sollte die Wahrnehmung der verkehrspolitischen Verantwortung als einer Kernaufgabe des Ressorts durch das BMVIT von entsprechendem Know-how betreffend die verkehrspolitische Steuerung getragen sein. Da das BMVIT – wie es in seiner Stellungnahme selbst darlegte – die Vertragsinhalte federführend gestaltete sowie gemäß den Feststellungen des RH in die Vertragsverhandlungen eingebunden war und an den Besprechungen teilnahm, bekräftigte der RH seine Empfehlung, die Übernahme der Bestellung der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Schienenpersonenverkehr durch das BMVIT zu evaluieren und gegebenenfalls ins BMVIT rückzuführen.

Der RH stellte klar, dass er nicht fehlende Genehmigungs- und Fertigungsvorschriften zwischen BMVIT und SCHIG, sondern das Fehlen schriftlicher Genehmigungs- und Fertigungsvorschriften innerhalb des BMVIT kritisiert hatte. Er hielt daher an seiner Kritik und Empfehlung fest.

Benannte Stelle

10.1 Die Europäische Kommission war bestrebt, länderübergreifend ein durchgängig nutzbares Eisenbahnsystem mit einheitlichen technischen Standards beispielsweise für Energieversorgung, Zugsteuerung, Zugsicherung oder Signalgebung zu ermöglichen. Dafür mussten z.B. neue Eisenbahnstrecken bzw. neue Lokomotiven nach bestimmten Interoperabilitätsmerkmalen von dazu berechtigten Stellen, sogenannten Benannten Stellen, geprüft werden. Am 30. September 2009 wurde die SCHIG nach mehrjähriger Vorbereitungszeit und einem Akkreditierungsverfahren durch das BMWFW als Benannte Stelle für Interoperabilität im Eisenbahnwesen notifiziert.

Tabelle 9: Eckdaten der Aufgabe „Benannte Stelle“

Basis der Aufgabenübertragung	SCHIG-Gesetz § 3 Abs. 1 Zi. 4
Spezifikation der Aufgabenübertragung	in der Genehmigung des „Strategiekonzepts Benannte Stelle 2.0“ durch den Aufsichtsrat
Wahrnehmung der Steuerungsfunktion durch BMVIT	SCHIG arbeitet weitgehend selbstständig (akquiriert selbstständig Aufträge); regelmäßige Berichte zum Geschäftsverlauf an den Aufsichtsrat
Aufgabenumfang	rd. 510.000 EUR Umsatz von Unternehmen im Jahr 2013
administrativer Aufwand bei SCHIG	rd. 3,1 VZÄ im Jahr 2013
Abgeltung des administrativen Aufwands	Aufträge durch Externe, Verlustdeckung seit 2012 über den Sach- und Personalaufwand – abgegolten durch das BMVIT

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

Als Benannte Stelle war die SCHIG u.a. berechtigt, im Auftrag von Eisenbahnunternehmen Bescheinigungen zu eisenbahnrechtlichen Bau- bzw. Betriebsgenehmigungen von Eisenbahnstrecken oder über die Interoperabilität von Fahrzeugen auszustellen.

Da es in Österreich bis zum Jahr 2009 nur eine einzige Benannte Stelle gab, befürchtete das BMVIT ein Marktversagen aufgrund einer zu geringen Anzahl an Benannten Stellen und Verzögerungen bei der Beurteilung der Interoperabilität von Eisenbahnprojekten. Als Konsequenz daraus hätten nach Ansicht des BMVIT wesentliche Investitionsvorhaben im Eisenbahnwesen nicht rechtzeitig umgesetzt werden können. Daher hatte das BMVIT die SCHIG im Jahr 2005 mit dem Aufbau einer Benannten Stelle beauftragt.

Zusätzlich zur SCHIG und der bereits im Jahr 2009 bestehenden Benannten Stelle wurden in den Jahren 2010 und 2011 zwei weitere Benannte Stellen durch das BMWFW akkreditiert, womit ab dem Jahr 2011 vier Benannte Stellen am österreichischen Markt tätig waren.²¹

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung war das BMVIT neben der SCHIG über das AIT Austrian Institute of Technology an einer weiteren Benannten Stelle A beteiligt, die mit der SCHIG am österreichischen Markt im Wettbewerb stand.

- 10.2** Der RH hielt kritisch fest, dass die öffentliche Hand nicht verpflichtet war, eine Benannte Stelle zur Interoperabilitätsprüfung einzurichten und es deshalb für das BMVIT keine Verpflichtung gab, die SCHIG mit dem Aufbau einer Benannten Stelle zu beauftragen. Nach Ansicht des RH hätte bereits mit dem Eintritt zweier weiterer Benannter Stellen in den österreichischen Markt in den Jahren 2010 bzw. 2011 ersichtlich sein müssen, dass das erwartete Marktversagen bei Benannten Stellen in Österreich nicht eintreten würde.

Der RH kritisierte, dass das BMVIT an zwei zueinander am Markt im Wettbewerb stehenden österreichischen Benannten Stellen beteiligt war, was zu Doppelgleisigkeiten und Parallelitäten führte und wirtschaftlich unzweckmäßig war. Er empfahl dem BMVIT, eine Veränderung der Anteile einer der beiden Benannten Stellen unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer Evaluierung zu prüfen.

- 10.3** *Das BMVIT hielt betreffend die Benannte Stelle A fest, dass diese Beteiligung der AIT positive Ergebnisse bringe und darüber hinaus ein Mitarbeiter der AIT in dieser Benannten Stelle A tätig sei und dem*

²¹ In Deutschland war nur eine Benannte Stelle akkreditiert.

AIT vollständig refundiert werde, was wiederum einen weiteren wirtschaftlichen Vorteil darstelle. Mit Pensionsantritt dieser Person in ca. sechs Jahren sei die Beteiligung der AIT an diesem Unternehmen neu zu bewerten.

10.4 Der RH entgegnete, dass die Arbeitskräfteüberlassung eines Mitarbeiters der AIT an die Benannte Stelle A und deren positive Ergebnisse keine ausreichenden Argumente für die Beteiligung des Bundes an zwei zueinander am Markt im Wettbewerb stehenden Benannten Stellen waren. Dies war nach Ansicht des RH vielmehr wirtschaftlich unzweckmäßig, zumal die öffentliche Hand nicht verpflichtet war, eine Benannte Stelle zur Interoperabilitätsprüfung einzurichten und das erwartete Marktversagen nicht eintrat. Der RH blieb daher bei seiner Empfehlung.

11.1 Das BMVIT ging bei der Gründung der Benannten Stelle bei der SCHIG mittelfristig von einem ausgeglichenen wirtschaftlichen Ergebnis aus. Gemäß Businessplan der SCHIG für die Benannte Stelle war eine Amortisation der Anlaufkosten bis zum Jahr 2017 geplant.

Tabelle 10: Umsatzziele und externe Erlöse der Benannten Stelle

	2009	2010	2011	2012 (1. HJ)	2012	2013
	in 1.000 EUR					
angestrebte externe Erlöse ⁷	339	681	900 ²	420 ³	840 ⁴	420
tatsächliche externe Erlöse ⁷	326	396	677	174	324	510
Differenz Ist – Soll	– 13	– 285	– 223	– 246	– 516	90
Betriebsergebnis	– 399	– 564	51	– 92	k.A ⁵	196 ⁵
EGT kumuliert ¹	– 806	– 1.371	– 1.320	– 1.485 ⁶	–	–

¹ nur Benannte Stelle ohne Seilbahnsachverständige

² Umsatzziel im Dezember 2011 auf 720.000 EUR gesenkt

³ für 1. Jahreshälfte 2012: halbiertes Wert des Umsatzzieles für 2012 gesamt

⁴ Umsatzziel 2012 mehrmals wie folgt angepasst: August 2011: 1.050.000 EUR; Dezember 2011: 840.000 EUR; Juni 2012: 125.000 EUR; September 2012: 400.000 EUR

⁵ Benannte Stelle zum Halbjahr 2012 in Abteilung Technische Infrastrukturkontrolle integriert; damit ab 2. Halbjahr 2012 keine eigene Kostenbetrachtung für Benannte Stelle mehr vorgenommen; das Betriebsergebnis 2013 wurde im Rahmen der Gebarungsüberprüfung für den RH errechnet

⁶ inkl. Rechnungskorrekturen in der Höhe von 73.115 EUR

⁷ externe Erlöse = von SCHIG-externen Auftraggebern; im Gegensatz zu internen Erlösen für Leistungen, die die Benannte Stelle für andere Abteilungen innerhalb der SCHIG erbrachte

Tabelle enthält Rundungsdifferenzen

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

Aufgaben der SCHIG

Aus Sicht der SCHIG waren für ein ausgeglichenes Ergebnis der Benannten Stelle jährlich Einnahmen von rd. 1,1 Mio. EUR und davon rd. 720.000 EUR an externen Erlösen notwendig. Die Benannte Stelle konnte die gesteckten Umsatzziele allerdings bis zum Jahr 2012 in keinem Jahr erfüllen. Die Benannte Stelle wurde im Aufsichtsrat der SCHIG wiederholt behandelt; u.a. diskutierte der Aufsichtsrat im August 2011, die Benannte Stelle aufzulösen. Auf Empfehlung der Vertreter der SCHIG stimmte der Aufsichtsrat auf Basis von Prognoseberechnungen für mehrere Varianten für den Weiterbetrieb der Benannten Stelle gemäß Strategiekonzept BS 2.0 (= überarbeiteter Businessplan) als die „für den Eigentümer (BMVIT) wirtschaftlich sinnvollste und risikoärmste Variante“.

Im Jahr 2011 stellte die SCHIG einem Eisenbahnunternehmen zumindest eine Rechnung über rd. 65.000 EUR – ohne eigentliche Leistungserbringung – aus, um dem im Dezember 2011 nach unten korrigierten Umsatzziel für 2011²² nahe zu kommen.

Im ersten Halbjahr des Jahres 2012 brachen die Erlöse der Benannten Stelle ein.²³ Dies war teilweise auch durch den Rückgang öffentlicher Investitionen im Infrastrukturbereich und in weiterer Folge durch das Ausbleiben von Aufträgen des Hauptkunden²⁴, der ÖBB-Infrastruktur AG, bedingt.

Der Geschäftsführer der SCHIG berichtete dem Aufsichtsrat im Mai 2012, dass der Leiter der Benannten Stelle auf Basis der Auftragserwartungen zuversichtlich sei, dass sich die Benannte Stelle gut entwickeln würde. Das Risikomanagement der SCHIG berichtete dem Aufsichtsrat im Mai 2012, dass das Risiko eines wirtschaftlichen Scheiterns der Benannten Stelle²⁵ eine Eintrittswahrscheinlichkeit von 30 % habe und im Schadensfall einen Schaden von 400.000 EUR bedeuten würde. Zu diesem Zeitpunkt hatten sich die Anlaufkosten der Benannten Stelle bereits auf rd. 1,4 Mio. EUR kumuliert. Im Juni 2012 korrigierte die SCHIG die Eintrittswahrscheinlichkeit für das Risiko eines wirtschaftlichen Scheiterns der Benannten Stelle auf 50 % und die Schadenshöhe auf 1,8 Mio. EUR.

²² korrigiertes Umsatzziel für 2011: 720.000 EUR

²³ Externe Erlöse im ersten Halbjahr 2012: rd. 174.000 EUR; im Jahr 2010 erwartete man noch einen Umsatz von rd. 1,3 Mio. EUR für das Jahr 2012.

²⁴ 2012: rd. 192.000 EUR an Aufträgen an die Benannte Stelle der SCHIG
2011: rd. 608.000 EUR an Aufträgen an die Benannte Stelle der SCHIG

²⁵ Nichterfüllung des vom Aufsichtsrat im August 2011 genehmigten „Strategiekonzepts BS 2.0“

Nach einem entsprechenden Beschluss des Aufsichtsrats der SCHIG vom 21. Juni 2012 wurde die Benannte Stelle von rd. 7 VZÄ im Jahr 2011 auf rd. 3,1 VZÄ im Jahr 2013 stark verkleinert und in die Abteilung Infrastrukturkontrolle der SCHIG integriert, um Synergieeffekte durch eine stärkere inhaltliche und organisatorische Verzahnung der Bereiche Benannte Stelle und Infrastrukturkontrolle zu erreichen. Die Geschäftsführung setzte der redimensionierten Benannten Stelle seit Mitte 2012 erheblich geringere Erlösziele.²⁶ Die bis Mitte 2012 kumulierten Verluste von rd. 1,5 Mio. EUR²⁷ trug schlussendlich das BMVIT als Eigentümer der SCHIG.

- 11.2** Der RH wies kritisch darauf hin, dass bei der Benannten Stelle der SCHIG bis Mitte des Jahres 2012 kumulierte Verluste von rd. 1,5 Mio. EUR entstanden waren. Diese konnten entgegen dem ursprünglichen Businessplan nicht durch laufende Gewinne kompensiert werden und waren damit schlussendlich vom Eigentümer BMVIT zu tragen.

Der RH merkte kritisch an, dass die externen Erlöse der Benannten Stelle der SCHIG durch den verstärkten Wettbewerb (siehe TZ 10) wesentlich geringer als in den Businessplänen der SCHIG waren. Er kritisierte, dass die Benannte Stelle der SCHIG die gesteckten Umsatzziele aufgrund unrealistischer Annahmen bis zur Umstrukturierung im Jahr 2012 deutlich verfehlte.

Der RH kritisierte zudem, dass die SCHIG den Umsatz der Benannten Stelle im Jahr 2011 durch das Legen einer Rechnung ohne entsprechende Leistung zu positiv darstellte. Die Geschäftsführung der SCHIG stellte das Risiko eines Scheiterns der Benannten Stelle gegenüber dem Aufsichtsrat noch im Mai 2012 wesentlich geringer dar als einen Monat später. Die Geschäftsführung legte im Mai 2012 gegenüber dem Aufsichtsrat eine positive Entwicklungsvorschau für die Benannte Stelle. Im Juni 2012 stand das Scheitern des Strategiekonzepts für die Benannte Stelle aus Sicht der Geschäftsführung aber fest und wurde dem Aufsichtsrat entsprechend kommuniziert. Aus Sicht des RH informierte die Geschäftsführung den Aufsichtsrat damit unzureichend bzw. verspätet über die prekäre wirtschaftliche Lage der Benannten Stelle. Damit wurde die notwendige Reorganisation der Benannten Stelle zeitlich verzögert.

Der RH wies darauf hin, dass die erzielten Erlöse der Benannten Stelle im Jahr 2013 erstmalig über den angestrebten Erlösen lagen. Damit bestand aus Sicht des RH die Möglichkeit, die bisher angefallenen

²⁶ Erlösziel 2013: 420.000 EUR; Erlösziel vor Umstrukturierung: 1,1 Mio. EUR

²⁷ kumulierte Verluste der Benannten Stelle 2008 bis Mitte 2012 ohne Seilbahnsachverständige

Kosten für den Aufbau der Benannten Stelle zumindest teilweise über Markterlöse zu decken. Der RH empfahl dem BMVIT, die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Benannten Stelle zu verfolgen und darauf aufbauend eine Entscheidung über den Fortbestand der Benannten Stelle zu treffen. Dabei wären auch die zwischen der Benannten Stelle und der technischen Infrastrukturkontrolle bestehenden Synergien (siehe TZ 5) zu beachten.

- 11.3** (1) *Laut Stellungnahme des BMVIT handle es sich bei der Benannten Stelle nur mehr um einen Leistungsbereich innerhalb der SCHIG und es werde wie schon bisher nach wirtschaftlichen Kriterien entschieden, ob diese Leistung auch künftig erbracht werde.*

(2) Laut Stellungnahme der SCHIG habe sie die im Dezember 2011 ohne eigentliche Leistungserbringung ausgestellte Rechnung im November 2012 storniert und im März 2013 den Aufsichtsrat darüber in Kenntnis gesetzt. Der damals zuständige Abteilungsleiter befinde sich nicht mehr im Unternehmen. Prüfungen der Internen Revision hätten zu einer Weiterentwicklung der Controlling-Tätigkeiten u.a. in den Bereichen „Rechnungswesen durchführen“ und „Infrastrukturkontrolle und Notified Body (Benannte Stelle)“ geführt.

Die SCHIG könne die Kritik des RH bezüglich einer zu positiven Entwicklungsvorschau für die Benannte Stelle nicht nachvollziehen, da sie die prekäre Situation der Benannten Stelle vollumfänglich und transparent dargestellt habe und eigens im Juni 2012 – bei Vorliegen der realistischen Halbjahresprognose – einen Sonderaufsichtsrat angeregt habe.

Zur Risikoeinschätzung der Benannten Stelle hielt die SCHIG fest, dass sie das Risiko eines Scheiterns des Businessplans der Benannten Stelle im Mai 2012 mit 30 % beziffert habe und diese Risikobewertung im Juni 2012 – nach Vorliegen der Halbjahresprognose – auf 50 % erhöht und die Umstrukturierung eingeleitet habe.

- 11.4** (1) Der RH entgegnete dem BMVIT, dass die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Benannten Stelle mit erhöhter Aufmerksamkeit zu verfolgen wäre. Zu diesem Zweck erachtete es der RH für zweckmäßig, die Geschäftstätigkeiten der Benannten Stelle in einem eigenen Buchungskreislauf darzustellen (siehe TZ 12).

(2) Der RH entgegnete der SCHIG, dass Vertreter der SCHIG in der Aufsichtsratssitzung vom Mai 2012 darüber informierten, dass die Umsatzziele der Benannten Stelle für das Jahr gehalten werden können, weil die Benannte Stelle hinreichend Angebote für potenzielle

Aufträge gelegt habe. Angesichts eines Umsatzzieles von 840.000 EUR für das Jahr 2012 und Einnahmen von 17.000 EUR im ersten Quartal 2012 erachtete der RH diese Entwicklungsvorschau für zu optimistisch. Der RH hielt jedoch fest, dass es aus seiner Sicht zweckmäßig war, im Juni 2012 einen Sonderaufsichtsrat einzuberufen und nicht bis zur nächsten planmäßigen Aufsichtsratssitzung im November 2012 zu warten.

Bezüglich der Risikoeinschätzung der Benannten Stelle entgegnete der RH der SCHIG, dass diese zwar die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos „Scheitern“ auf 50 % erhöhte, aus Sicht des RH die Schadenshöhe mit 400.000 EUR im Falle eines Scheiterns des Businessplans der Benannten Stelle aber zu niedrig angesetzt wurde, weil sich bis Mai 2012 die Anlaufkosten der Benannten Stelle bereits auf rd. 1,4 Mio. EUR kumuliert hatten.

12.1 Die SCHIG agierte als

- Prüferin von Infrastrukturprojekten der ÖBB im Auftrag des BMVIT (siehe TZ 5),
- Prüferin von Infrastrukturprojekten der ÖBB im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG in geringem Umfang²⁸ und als
- Benannte Stelle für Interoperabilitätsprüfungen u.a. im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG

und setzte sich dadurch der Kritik über mögliche Unvereinbarkeiten der Tätigkeit als Prüforgan und Auftragnehmer desselben Unternehmens aus. Kunden der SCHIG beurteilten die Rollen der SCHIG bzw. deren Unvereinbarkeit im Rahmen der Beauftragungen als kritisch.

Auch der Aufsichtsrat der SCHIG äußerte im Jahr 2010 Bedenken, dass die ÖBB aufgrund der Beauftragung der Benannten Stelle der SCHIG zunehmend Druck auf die SCHIG ausüben und damit deren Prüftätigkeit beeinflussen könnten. Er legte Wert auf eine klare organisatorische und personelle Trennung der einzelnen Geschäftsbereiche Benannte Stelle und technische Infrastrukturkontrolle. Der Aufsichtsrat beauftragte die Geschäftsführung der SCHIG damit, die Benannte Stelle als eigenen Rechnungskreislauf innerhalb des Unternehmens zu führen. So könne die SCHIG einerseits das Ergebnis der Benannten Stelle gesondert darstellen und andererseits ausschließen, dass die

²⁸ rd. 352.000 EUR im überprüften Zeitraum

Benannte Stelle mit Hilfe von öffentlichen Mitteln wettbewerbsverzerrende Preise am Markt anbot.

Nach der Fusionierung der Benannten Stelle mit der Abteilung technische Infrastrukturkontrolle im Jahr 2012 lag keine organisatorische und personelle Trennung dieser beiden Bereiche mehr vor und für die Benannte Stelle wurde kein eigener Rechnungskreislauf mehr geführt.

Am 6. August 2012 wurde die Benannte Stelle einem Überwachungsaudit durch Sachverständige der Akkreditierungskommission unterzogen. Sie bestätigten die bestehende Akkreditierung, sahen jedoch Handlungsbedarf bei der Darstellung der Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Benannten Stelle. Nach Ansicht der Akkreditierungskommission bestand die Gefahr, dass sich Tätigkeiten der technischen Infrastrukturkontrolle und der Benannten Stelle für denselben Auftraggeber gegenseitig beeinflussen könnten.

Die SCHIG erstellte bis November 2013 ein internes Rechtsgutachten darüber, ob durch die Neuorganisation der Benannten Stelle innerhalb der SCHIG die Anforderungen an die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit²⁹ weiterhin gegeben seien. Das Gutachten kam zu dem Schluss, dass die Benannte Stelle die Anforderungen an die Unparteilichkeit und Unabhängigkeit weiterhin erfüllt.

- 12.2** Der RH teilte die Bedenken des Aufsichtsrats, dass die Aufträge der ÖBB-Infrastruktur AG an die Benannte Stelle der SCHIG und die gleichzeitige Prüfung von Infrastrukturprojekten der ÖBB durch die SCHIG im Auftrag des BMVIT und der ÖBB das Risiko von Interessenskonflikten barg. Für den RH war es zwar nachvollziehbar, dass die Zusammenlegung von Benannter Stelle und technischer Infrastrukturkontrolle durch die stärkere inhaltliche und organisatorische Verzahnung Synergieeffekte bot (siehe TZ 11). Jedoch erachtete er es im Interesse der Transparenz der operativen Aufgabenerfüllung für geboten, die Geschäftstätigkeiten der Benannten Stelle in einem eigenen Rechnungskreislauf darzustellen. Er empfahl deshalb der SCHIG, die Geschäftstätigkeit der Benannten Stelle auch nach der Umstrukturierung in einem eigenen Buchungskreis zu erfassen (siehe TZ 40).

Der RH erachtete ferner die Gewährleistung der Unabhängigkeit der Benannten Stelle als eine wesentliche Voraussetzung für deren Akkreditierung. Er empfahl der SCHIG, weiterhin alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um den Anforderungen an die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Benannten Stelle zu genügen.

²⁹ gemäß EN ISO 17020

- 12.3** Laut Stellungnahme der SCHIG werde sie die Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit eines eigenen Buchungskreises für die Benannte Stelle (Notified Body) unter Beibehaltung der Synergieeffekte mit der Abteilung Infrastrukturkontrolle prüfen.

In Bezug auf die Unabhängigkeit der Mitarbeiter der Benannten Stelle wies die SCHIG darauf hin, dass sich die Mitarbeiter, der Technische Leiter und der Oberste Leiter dieser Inspektionsstelle zur Unabhängigkeit bei ihrer Tätigkeit verpflichten müssen. Sämtliche Mitarbeiter würden sich durch Unterzeichnung einer Verschwiegenheitserklärung dazu verpflichten, unparteiisch zu handeln. Externen Inspektoren und Unterauftragnehmern würde die entsprechende Verpflichtung zur Unparteilichkeit vertraglich auferlegt.

Auch im Rahmen des Risikomanagements überprüfe die SCHIG regelmäßig die Unparteilichkeit der Benannten Stelle. Bei der Erstellung von Angeboten der Benannten Stelle werde jedes Mal individuell geprüft, ob es in Bezug auf die Unparteilichkeit zu möglichen Konflikten durch andere Auftragsverhältnisse der SCHIG oder durch die frühere Tätigkeit einzelner Mitarbeiter kommen könne. Bei Kunden erfolge eine Bewertung der Unabhängigkeit durch Analyse der gesellschaftsrechtlichen und finanziellen Zusammenhänge.

Weiters überprüfe das BMVIT die Unabhängigkeit der Benannten Stelle der SCHIG regelmäßig. Bisher habe es bei diesen Überprüfungen (zuletzt im März 2015) keine Beanstandungen zur Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Benannten Stelle gegeben.

- 12.4** Der RH betonte gegenüber der SCHIG, dass es seiner Ansicht nach im Interesse der Transparenz der operativen Aufgabenerfüllung geboten wäre, die Geschäftstätigkeiten der Benannten Stelle in einem eigenen Rechnungskreislauf darzustellen. Er bekräftigte deshalb seine Empfehlung, die Geschäftstätigkeit der Benannten Stelle auch nach der Umstrukturierung in einem eigenen Buchungskreis zu erfassen.

Vor dem Hintergrund der Tätigkeiten der SCHIG in der technischen Infrastrukturkontrolle und als Benannte Stelle wies der RH erneut auf die Bedeutung der Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Benannten Stelle hin.

Nichtamtliche
Seilbahnsach-
verständige

- 13.1** (1) Voraussetzung für den Bau oder die Inbetriebnahme einer Seilbahn in Österreich war die Einbringung eines entsprechenden Antrags bei der Obersten Seilbahnbehörde im BMVIT. Das BMVIT holte für die jeweilige Bau- bzw. Betriebsbewilligung ein seilbahntechnisches Gut-

Aufgaben der SCHIG

achten von einem Sachverständigen ein. Standen die amtlichen Sachverständigen des BMVIT aufgrund ihrer Auslastung nicht unmittelbar zur Verfügung, so konnten mit Einverständnis des Seilbahnunternehmens auch nichtamtliche Sachverständige herangezogen werden.

Tabelle 11: Eckdaten zur Aufgabe „Nichtamtliche Seilbahnsachverständige“

Basis der Aufgabenübertragung	Rahmenvertrag zwischen BMVIT und SCHIG über Mitwirkung an Normenerstellung und Bereitstellung von nichtamtlichen Sachverständigen für Seilbahnen
Spezifikation der Aufgabenübertragung	im Rahmenvertrag zwischen BMVIT und SCHIG bzw. in § 48 Abs. 2 Seilbahngesetz 2003
Wahrnehmung der Steuerungsfunktion durch BMVIT	enge Kooperation zwischen den amtlichen Sachverständigen im BMVIT und den nichtamtlichen Sachverständigen in SCHIG; regelmäßige Jours fixes der zuständigen Abteilungsleiter in BMVIT und SCHIG
Aufgabenumfang	rd. 317.000 EUR Erlöse (2013) von Dritten (Seilbahnunternehmen)
administrativer Aufwand bei SCHIG	rd. 2,4 VZÄ im Jahr 2013
Abgeltung des administrativen Aufwands	überwiegend durch Externe (Seilbahnunternehmen) darüber hinausgehender Aufwand über Sach- und Personalaufwand – abgegolten durch das BMVIT

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

Auf Wunsch des BMVIT stellte die SCHIG mit 1. Oktober 2009 vier Experten auf den Gebieten Seilbahntechnik, Bautechnik, Maschinenbau, Elektro- und Sicherungstechnik als nichtamtliche Seilbahnsachverständige ein.³⁰ Im BMVIT³¹ gab es parallel dazu vier amtliche Seilbahnsachverständige für dieselbe Tätigkeit.

(2) Die Kosten für ein Gutachten eines nichtamtlichen Seilbahnsachverständigen lagen bei rd. 10.000 bis 16.000 EUR und waren im Vergleich zu den Gesamtkosten einer Seilbahn und in Anbetracht der Kosten einer möglichen Zeitverzögerung bei der Inbetriebnahme der Seilbahn durch eine lange Verfahrensdauer gering. Ein amtlicher Seilbahnsachverständiger des BMVIT verrechnete dem antragstellenden Seilbahnunternehmen für die gleiche Leistung rd. 1.000 bis 2.000 EUR³² an

³⁰ Diese Mitarbeiter waren im Zuge des Management Buy-outs einer mit der Benannten Stelle der SCHIG in Konkurrenz stehenden Benannten Stelle A nicht mitübernommen worden.

³¹ Abteilung SCH3

³² Der Stundensatz für nichtamtliche Seilbahnsachverständige lag je nach Tätigkeit zwischen 114 EUR und 141 EUR und orientierte sich an der Ziviltechniker-Gebührenordnung. Die Kommissionsgebühr der amtlichen Seilbahnsachverständigen lag bei 13,80 EUR je angefangene halbe Stunde.

Kommissionsgebühren. Die den Antragstellern vom BMVIT verrechneten Verfahrenskosten waren aufgrund nicht verrechenbarer Überstundenzuschläge und der geringen Stundensätze (Kommissionsgebühren) bei Weitem nicht kostendeckend.

(3) Die nichtamtlichen Seilbahnsachverständigen der SCHIG hatten ihren Arbeitsplatz (mit einer Ausnahme) bis zum Frühjahr 2014 im BMVIT und übten ihre Tätigkeit in enger Zusammenarbeit mit den amtlichen Seilbahnsachverständigen des BMVIT aus. Sie waren als Mitarbeiter der SCHIG nicht im Personalplan des BMVIT ausgewiesen.

Das BMVIT verrechnete der SCHIG ab 2013 Miete für die von den nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG im Amtsgebäude des BMVIT³³ benutzten Räumlichkeiten. Im Frühjahr 2014 führte die SCHIG mit dem BMVIT bzw. der für die Vermietung des Amtsgebäudes zuständigen Austrian Real Estate GmbH Verhandlungen über die Anmietung der Räumlichkeiten. Da sich die Verhandlungspartner nicht einigen konnten, entschied die Geschäftsführung der SCHIG, dass die nichtamtlichen Sachverständigen ab Juni 2014 in den Räumlichkeiten der SCHIG³⁴ arbeiten sollten.

(4) Die Geschäftsführung der SCHIG erwartete zum Zeitpunkt der Übernahme der nichtamtlichen Seilbahnsachverständigen im Jahr 2009 einen Gewinn aus deren Tätigkeit. Die Seilbahnsachverständigen arbeiteten in den Jahren 2009 und 2011 nicht kostendeckend. Damit mussten ihre von der SCHIG ausbezahlten Gehälter über den Sach- und Personalaufwand des BMVIT mitfinanziert werden. Die Geschäftsführung der SCHIG berichtete dem Aufsichtsrat im Dezember 2011, dass sich die nichtamtlichen Seilbahnsachverständigen voraussichtlich bis zum Jahr 2017 und darüber hinaus nicht über Erlöse selbst tragen werden. Entgegen dieser Prognose konnten die Seilbahnsachverständigen der SCHIG in den Jahren 2010, 2012 und 2013 leicht positive Ergebnisse erwirtschaften.

Tabelle 12: Ergebnisse der Kostenstelle Seilbahnsachverständige in der SCHIG

2009	2010	2011	2012	2013	Durchschnitt 2009 bis 2013
in 1.000 EUR					
- 76	21	- 143	23	23	- 30

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

³³ Bundesamtsgebäude, 1030 Wien, Radetzkystraße 2

³⁴ 1020 Wien, Lassallestraße 9b

Aufgaben der SCHIG

- 13.2** Der RH wies kritisch darauf hin, dass die nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG den antragstellenden Seilbahnunternehmen für ihre gutachterlichen Leistungen Honorarnoten auf Basis kostendeckender Stundensätze stellen konnten, wogegen das BMVIT für die gleichen Leistungen der amtlichen Sachverständigen Kommissionsgebühren mit weitaus geringeren, nicht kostendeckenden Stundensätzen (Kommissionsgebühren) verrechnen musste. Er empfahl dem BMVIT, darauf hinzuwirken, die Kommissionsgebühren für Leistungen der amtlichen Seilbahnsachverständigen auf ein kostendeckendes Niveau anzuheben.

Der RH kritisierte, dass die SCHIG im Jahr 2009 auf Wunsch des BMVIT vier Seilbahnsachverständige aufnahm, diese dann aber in den Räumlichkeiten des BMVIT ihren Dienst in enger Zusammenarbeit mit den amtlichen Sachverständigen des BMVIT verrichteten. Dies führte nach Ansicht des RH zu Doppelgleisigkeiten und stellte eine Umgehung des Personalplans des BMVIT dar. Aus Sicht des RH wäre es im Sinne der Kostentransparenz zweckmäßiger, bei entsprechendem Bedarf an Seilbahnsachverständigen im BMVIT entsprechende Ressourcen bei amtlichen Seilbahnsachverständigen aufzubauen. Der RH empfahl dem BMVIT, den zukünftigen Bedarf an Seilbahnsachverständigen abzuschätzen und gegebenenfalls entsprechende amtliche Sachverständige – u.a. durch Übernahme der nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG ins BMVIT – im BMVIT aufzubauen.

- 13.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT seien die Kommissionsgebühren durch die Bundeskommissionsgebühren-Verordnung 2007 definiert. Da es sich hierbei um eine Verordnung der Bundesregierung handle, könne eine Anpassung der Kommissionsgebühren nicht durch das BMVIT alleine erwirkt werden.*

- 13.4** Der RH entgegnete dem BMVIT, dass ihm bewusst war, dass die Bundeskommissionsgebühren-Verordnung 2007 nicht durch das BMVIT erlassen wurde. Der RH blieb daher bei seiner Empfehlung, das BMVIT möge darauf hinwirken, dass die Kommissionsgebühren für Leistungen der amtlichen Seilbahnsachverständigen auf ein kostendeckendes Niveau angehoben werden.

Registerführung

- 14.1** (1) In den Mitgliedstaaten der Europäischen Union war ab dem Jahr 2007 ein sogenanntes Einstellungsregister zu führen³⁵, in das alle im jeweiligen Land zugelassenen und betriebenen Schienenfahr-

³⁵ 2007/756/EG: Entscheidung der Kommission vom 9. November 2007 zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister nach Artikel 14 Absätze 4 und 5 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG

zeuge – Personenwaggons, Güterwaggons und Triebfahrzeuge – einzutragen waren. Die SCHIG baute im Jahr 2007 das nationale Einstellungsregister auf und führt es seither.

Tabelle 13: Eckdaten der Aufgabe „Einstellungsregister“

Basis der Aufgabenübertragung	SCHIG-Gesetz § 3 Abs. 1 Zi. 8 EisbG 1957 §§ 112 ff. Beschluss der Kommission 2012/757/EG Richtlinie 2008/57/EG
Spezifikation der Aufgabenübertragung	in der Entscheidung der Kommission 2007/756/EG bzw. im Beschluss der Kommission 2011/107/EU
Wahrnehmung der Steuerungsfunktion durch BMVIT	keine Jahresbericht der SCHIG seit 2014
Aufgabenumfang	208 Anträge im Jahr 2013
administrativer Aufwand bei SCHIG	1,3 VZÄ im Jahr 2013
Abgeltung des administrativen Aufwands	Einhebung von Gebühren, die ans Finanzamt abgeführt werden; Rückerstattung der Gebühren durch das BMVIT; darüber hinausgehender Aufwand durch den Sach- und Personalaufwand – abgegolten durch das BMVIT

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

Das BMVIT beauftragte die SCHIG per Gesetz mit der Führung des Einstellungsregisters. Details zur Aufgabenerfüllung wie z.B. zur Ausgestaltung dieses Registers legte die Europäische Kommission fest. Die SCHIG agierte aus diesem Grund bei der Aufgabenerfüllung relativ autonom und ohne laufende Abstimmung mit dem BMVIT. Im Jahr 2014 legte die SCHIG dem BMVIT erstmals einen Jahresbericht u.a. zur Führung des Einstellungsregisters (Jahresbericht über die Tätigkeiten der SCHIG gemäß Eisenbahngesetz) vor.

Die für die Führung des Einstellungsregisters erforderlichen Personalressourcen der SCHIG – durchschnittlich rd. 1,8 VZÄ pro Jahr in den Jahren 2009 bis 2013 – wurden bis zum Jahr 2011 über Kostenbeiträge der Eisenbahnunternehmen finanziert.

Laut der im Dezember 2011 in Kraft getretenen Novelle zum EisbG 1957³⁶ hätte die SCHIG ab diesem Zeitpunkt für die Registerführung Gebühren und Verwaltungsabgaben einheben und an die Finanzverwaltung abliefern müssen. Sie hob bis zum März 2013 dennoch weiterhin vertraglich geregelte Kostenbeiträge ein. Nachdem das BMVIT die SCHIG im März 2013 auf die nicht dem Gesetz entsprechende Vorgehensweise aufmerksam machte, wickelte die SCHIG die im Jahr 2012 bearbei-

³⁶ BGBl. I Nr. 124/2011

Aufgaben der SCHIG

teten, mehr als 250 Anträge mittels Stornorechnungen und neu ausgestellten Gebührenvorschreibungen rückwirkend ab. Seither verrechnete die SCHIG den Eisenbahnverkehrsunternehmen Gebühren, lieferte diese an das BMF ab und bekam vom BMVIT einen Betrag in der gleichen Höhe rückerstattet. Dieser Betrag deckte den Ressourceneinsatz im Jahr 2012 zu rd. 22 % und im Jahr 2013 zu rd. 52 %.

(2) Weiters stellte die SCHIG ab November 2011 für österreichische Triebfahrzeugführer EU-weit einheitlich gestaltete Fahrerlaubnisse aus und führte ein Fahrerlaubnisregister, in das alle in Zusammenhang mit der Ausstellung der Erlaubnis erforderlichen Daten eingetragen waren.

Tabelle 14: Eckdaten der Aufgabe „Ausstellung von Fahrerlaubnissen und Fahrerlaubnisregister“

Basis der Aufgabenübertragung	SCHIG-Gesetz § 3 Abs. 1 Zi. 7 und 8 EisbG 1957 §§ 128 ff. und §§ 156 ff. (Novelle BGBl. I Nr. 25/2010)
Spezifikation der Aufgabenübertragung	in Richtlinie 2007/59/EG bzw. in Verordnung (EU) Nr. 36/2010 bzw. in der Entscheidung der Kommission 2010/17/EG
Wahrnehmung der Steuerungsfunktion durch BMVIT	keine Jahresbericht der SCHIG seit 2014
Aufgabenumfang	98 Anträge im Jahr 2013
administrativer Aufwand bei SCHIG	0,3 VZÄ im Jahr 2013
Abgeltung des administrativen Aufwands	Einhebung von Gebühren, die ans Finanzamt abgeführt werden; Rückerstattung eines Pauschalbetrags je Fahrerlaubnis durch das BMVIT; darüber hinausgehender Aufwand durch den Sach- und Personalaufwand – abgegolten durch das BMVIT

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

Die Aufgabenübertragung an die SCHIG zur Ausstellung der Fahrerlaubnisse und zur Führung des Fahrerlaubnisregisters erfolgte per Gesetz. Details zur Aufgabenerfüllung legte die Europäische Kommission detailliert fest. Inhaltliche Vorgaben seitens des BMVIT und eine laufende Abstimmung der SCHIG mit dem BMVIT unterblieben deshalb. Im Jahr 2014 legte die SCHIG dem BMVIT erstmals einen Jahresbericht u.a. zur Ausstellung der Fahrerlaubnisse und zur Führung des Fahrerlaubnisregisters (Jahresbericht über die Tätigkeiten der SCHIG gemäß Eisenbahngesetz) vor.

Das EisbG 1957 ermächtigte die SCHIG zur Einhebung von kostendeckenden Kostenbeiträgen für die Ausstellung der Fahrerlaubnisse und die Führung des Registers. Die SCHIG hob dennoch für beide Leistungen Gebühren und Bundesverwaltungsabgaben ein und führte diese

ans BMF ab. Die SCHIG erhielt im Gegenzug vom BMVIT pro ausgestellter Fahrerlaubnis eine Pauschale. Diese Erlöse deckten im Jahr 2012 den Aufwand zu 14 % und im Jahr 2013 zu 59 %.

(3) In den Verantwortungsbereich des BMVIT fielen neben der Ausstellung der Fahrerlaubnisse für Triebfahrzeugführer auch die Vergabe von Pilotenlizenzen, die von der Austro Control³⁷ vorgenommen wurde, und die Ausstellung von Kapitäns- bzw. Schiffsführerpatenten, die durch das BMVIT bzw. durch die Landeshauptleute erfolgte. Das Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung für die Jahre 2013 bis 2018 nannte als ein Ziel die „sparsame und effiziente Neuorganisation der verkehrssicherheitsbehördlichen Agenden (Schiene, Wasser, Luft) unter Bündelung von Ressourcen“.

14.2 (1) Der RH kritisierte, dass die SCHIG von Dezember 2011 bis März 2013 anstelle der im EisbG 1957 vorgesehenen Gebühren weiterhin Kostensätze einhob und mehr als 250 Anträge aus diesem Zeitraum rückabwickeln musste. Der RH sah darin sowohl ein Umsetzungsdefizit der SCHIG als auch ein Kontrolldefizit des BMVIT.

(2) Der RH wies kritisch darauf hin, dass das BMVIT der SCHIG den Aufwand für das Einstellungsregister, die Ausstellung von Fahrerlaubnissen und das Fahrerlaubnisregister über den Ersatz nicht kostendeckender Gebühren und nicht kostendeckender Pauschalen abgolt und den darüber hinausgehenden Aufwand über den Sach- und Personalaufwand abdeckte. Er erachtete diese Vorgehensweise als wenig zweckmäßig und verwies auf seine Empfehlung in TZ 38 zur Abdeckung des gesamten Aufwands über den Personal- und Sachaufwand.

(3) Im Hinblick auf die Umsetzung der im Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung (2013 bis 2018) festgelegten Zielsetzung der effizienten Neuorganisation verkehrssicherheitsbehördlicher Agenden bestand nach Ansicht des RH bei der Ausstellung von Fahrerlaubnissen für unterschiedliche Verkehrsträger und bei der Führung von Registern in einer zentralen Stelle die Möglichkeit, Synergien zu erzielen.

Der RH empfahl dem BMVIT, im Sinne der Effizienz der Verwaltung und der Verwaltungsreform eine Zusammenführung der Ausstellung und Verwaltung von Fahrerlaubnissen im Bereich Wasser, Schiene und Luft und der Führung von Registern in einer zentralen Stelle zu evaluieren und diese Aufgaben gegebenenfalls in diese Stelle überzuführen.

³⁷ Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt m.b.H.

Aufgaben der SCHIG

Forschung und
Entwicklung

15.1 (1) Die Aktivitäten der SCHIG im Bereich Forschung und Entwicklung konnten als „Geschäfte und Tätigkeiten zur Entwicklung und Verbesserung des Eisenbahnwesens sowie neuer Eisenbahntechnologien auf dem Schienennetz“ unter die Zi. 3 des § 3 Abs. 1 SCHIG-G subsumiert werden. Die SCHIG wirkte zur Zeit der Gebarungsüberprüfung an zwei Forschungs- und Entwicklungsprojekten, dem Projekt EcoTram und dem Projekt Rail4SEE, mit.

Tabelle 15: Eckdaten der Aufgabe „Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen für den Schienenbereich“

Basis der Aufgabenübertragung	SCHIG-Gesetz § 3 Abs. 1 Zi. 3
Spezifikation der Aufgabenübertragung	keine
Wahrnehmung der Steuerungsfunktion durch BMVIT	keine
Aufgabenumfang	2 Forschungsprojekte im Jahr 2013
administrativer Aufwand bei SCHIG	1,0 VZÄ im Jahr 2013
Abgeltung des administrativen Aufwands	Projektfördergelder; Eigenanteil und Überschreitung des förderbaren Anteils über den Sach- und Personalaufwand – abgegolten durch das BMVIT

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

Die Geschäftsführung der SCHIG berichtete dem Aufsichtsrat wiederholt zum Stand der Forschungsprojekte, darüber hinaus nahm das BMVIT keine Steuerungsfunktion im Bereich Forschung und Entwicklung der SCHIG wahr.

(2) Das Projekt „EcoTram – Energieoptimierung der thermischen Fahrzeugsysteme bei Schienenfahrzeugen“ startete im Jahr 2008 und lief in zwei Projektteilen bis ins Jahr 2014. Es untersuchte den Energiebedarf von Schienenfahrzeugen für Heizung, Klimatisierung und Lüftung und mögliche Einsparungspotenziale. Das Projekt wurde vom Klima- und Energiefonds gefördert und über die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft abgewickelt. Neben der SCHIG waren die Rail Tec Arsenal Fahrzeugversuchsanlage GmbH (RTA), die Technische Universität Wien, die Wiener Linien und zwei private Unternehmen Projektpartner. Für die Durchführung von Versuchen wurde der Klima-Wind-Kanal der RTA genutzt. Aufgabe der SCHIG war das Projekt-Management.

Der Projektanteil der SCHIG belief sich laut Fördervertrag auf insgesamt rd. 93.000 EUR, wovon rd. 47.000 EUR gefördert wurden. Der tatsächliche Aufwand der SCHIG für Personalressourcen lag vom Jahr 2009 bis zum 1. Quartal 2014 bei rd. 168.000 EUR. Darunter fielen neben den förderbaren Projektkosten z.B. Ressourcen für die strategische Wei-

terentwicklung der Forschungsaktivitäten im Bereich Energieoptimierung und nicht förderbare Personalkosten für die Projektvorbereitung und Öffentlichkeitsarbeit des Projekts Ecotram.

(3) Das Projekt Rail4SEE „Rail Hub Cities for South East Europe“ förderte der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Es zielte darauf ab, Maßnahmen für eine verstärkte Nutzung des Verkehrsträgers Schiene und des öffentlichen Verkehrs in Südosteuropa zu entwickeln. Das Projekt startete im Mai 2012 und sollte bis Oktober 2014 abgeschlossen werden. Die SCHIG sollte vor allem ihr Know-how in Bezug auf den Abschluss und die Abwicklung von Verkehrsdienstverträgen einbringen.

Bei einem Gesamtprojektbudget von 4,8 Mio. EUR entfielen 330.500 EUR auf Leistungen der SCHIG. Davon förderte der EFRE 85 % bzw. rd. 281.000 EUR. Bis zum ersten Quartal 2014 wendete die SCHIG Personalressourcen im Ausmaß von rd. 205.000 EUR für das Projekt auf. Die Geschäftsführung berichtete an den Aufsichtsrat, dass bis September 2013 rd. 40 % dieser Personalressourcen in die Zusammenarbeit mit der First Level Control, die durch die Interne Revision des BMVIT wahrgenommen wurde, geflossen waren.

15.2 (1) Der RH wies darauf hin, dass Zi. 3 des § 3 Abs. 1 SCHIG-G sehr weit gefasst war. Seiner Ansicht nach lag die Bearbeitung von Forschungsprojekten nicht im Kernkompetenzbereich der SCHIG als Erbringerin von Dienstleistungen für das BMVIT. Der RH empfahl dem BMVIT, den von § 3 Abs. 1 Zi. 3 SCHIG-G umfassten Aufgabenbereich der SCHIG zu konkretisieren.

(2) Der RH wies kritisch darauf hin, dass die für die strategische Weiterentwicklung der Forschungsaktivitäten im Bereich Energieoptimierung und das Projekt Ecotram in den Jahren 2009 bis zum 1. Quartal 2014 angefallenen Personalressourcen der SCHIG nur zu rd. 55 % im Rahmen des Projekts Ecotram förderbar waren und nur zu rd. 28 % gefördert wurden. Der RH empfahl der SCHIG, in Zukunft dem BMVIT als Eigentümer laufend über den Personalaufwand für Forschungsprojekte zu berichten, weil dieses den nicht durch Förderungen gedeckten Mehraufwand über den Personal- und Sachaufwand zu decken hat.

(3) Der RH wies kritisch auf den hohen Anteil der Personalressourcen für das Projekt Rail4SEE hin, der nicht in den Kernbereich des SCHIG-Know-how, sondern in die First Level Control geflossen war. Er empfahl der SCHIG und dem BMVIT, vor einer weiteren Teilnahme an einem EU-Projekt die organisatorischen Rahmenbedingungen u.a. für die First Level Control zu diskutieren und in Zukunft nur dann

Aufgaben der SCHIG

an EU-Projekten teilzunehmen, wenn die Rahmenbedingungen eine Entlastung der Projektadministration erwarten lassen. Der RH verwies dabei auf seine bisherigen Empfehlungen.³⁸

15.3 *(1) Laut Stellungnahme des BMVIT sei eine den Aufgabenbereich der SCHIG im Hinblick auf deren Bearbeitung von Forschungsprojekten konkretisierende Anpassung des § 3 SCHIG-Gesetz aus Sicht des BMVIT nicht zielführend. Die Empfehlung, vor einer weiteren Teilnahme an EU-Projekten die organisatorischen Rahmenbedingungen u.a. für die First Level Control zu diskutieren und in Zukunft nur dann an Projekten teilzunehmen, wenn die Rahmenbedingungen eine Entlastung der Projektadministration erwarten lassen, nahm das BMVIT zur Kenntnis.*

(2) Die SCHIG stimmte in ihrer Stellungnahme den Empfehlungen des RH zu, in Zukunft dem BMVIT als Eigentümer laufend über den Personalaufwand für Forschungsprojekte zu berichten und nur dann an EU-Projekten teilzunehmen, wenn die Rahmenbedingungen eine Entlastung der Projektadministration insbesondere hinsichtlich der First Level Control erwarten lassen.

15.4 Der RH entgegnete dem BMVIT, dass seiner Ansicht nach eine Grundsatzentscheidung, inwiefern die SCHIG in Zukunft an Forschungsprojekten mitwirkt, erforderlich war. Diese Entscheidung muss aber nicht im Rahmen einer Konkretisierung des SCHIG-Gesetzes niedergeschrieben werden, sondern kann auch auf andere Weise, z.B. in der Eigentümerstrategie, festgehalten werden.

Trassenzuweisung

16.1 Im Zuge der Öffnung des Schienenverkehrs für den Wettbewerb waren Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, ihre Schieneninfrastruktur allen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen. Die Vergabe von Fahrrechten erfolgte im Zuge der Trassenzuweisung. Die SCHIG nahm die Funktion einer Zuweisungsstelle für vier integrierte Eisenbahnunternehmen³⁹ – das sind Unternehmen, die sowohl Eisenbahninfrastruktur- als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sind – wahr.

³⁸ Bericht des RH „EU-Förderungen (EFRE) aus Sicht der Förderempfänger mit dem Schwerpunkt Vereinfachung von Vorschriften“ (Reihe Bund 2013/11)

³⁹ Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH, Salzburger Lokalbahnen (Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation), Steiermärkische Landesbahnen, Wiener Lokalbahnen AG

Tabelle 16: Eckdaten der Aufgabe „Zuweisungsstelle“

Basis der Aufgabenübertragung	SCHIG-Gesetz § 3 Abs. 1 Zi. 5 EisbG 1957 §§ 54 ff.
Spezifikation der Aufgabenübertragung	in Richtlinie 2001/14/EG bzw. in Richtlinie 2012/34/EG
Wahrnehmung der Steuerungsfunktion durch BMVIT	keine Jahresbericht seit 2014
Aufgabenumfang	Trassenzuweisung für 4 Eisenbahnunternehmen im Jahr 2013
administrativer Aufwand bei SCHIG	1,0 VZÄ im Jahr 2013
Abgeltung des administrativen Aufwands	Kostenersatz durch Eisenbahnunternehmen

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

Der Aufgabenbereich umfasste die Ausarbeitung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die Festsetzung der Höhe der Benützungsentgelte, die Erstellung des Netzfahrplans (eigentliche Trassenzuweisung) für die Fahrplanperiode auf Basis des Entwurfs des Eisenbahnunternehmens, die Durchführung von Koordinierungsverfahren im Fall von Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen und die Vergabe von Ad-hoc-Trassen (Trassen außerhalb des Netzfahrplans).

Die Eisenbahnunternehmen bezahlten die SCHIG nach Aufwand auf Basis eines vertraglich festgelegten Stundensatzes. Die in den Jahren 2009 bis 2013 eingehobenen Beiträge deckten die Kosten für die Trassenzuweisung.

Bis auf ein Eisenbahnunternehmen, das bis zum Jahr 2012 Ad-hoc-Trassen beantragte und dies dann einstellte, gingen von den anderen Eisenbahnunternehmen im überprüften Zeitraum keine Ad-hoc-Trassen-Anträge bei der SCHIG ein. Die Schienen-Control GmbH fragte bereits im Jahr 2008 bei der SCHIG an, inwieweit und in welcher Arbeitszeit sie Ad-hoc-Trassen vergab. Die SCHIG teilte daraufhin mit, dass sie nur für eines der Eisenbahnunternehmen Ad-hoc-Trassen zuwies.

- 16.2** Nach Ansicht des RH war nicht auszuschließen, dass auf dem Schienennetz der Eisenbahnunternehmen, die die SCHIG mit der Trassenzuweisung beauftragt hatten, auch außerhalb des Netzfahrplans Züge verkehrten. Damit bestand die Möglichkeit, dass durch die Nicht-Beartragung der Ad-hoc-Trassen einerseits das Schienennetz dieser Eisenbahnunternehmen – entgegen den Bestimmungen des EisbG 1957 – genutzt wurde und dadurch andererseits der SCHIG Einnahmen für die Ad-hoc-Trassen-Zuweisung entgingen. Der RH empfahl dem BMVIT,

Aufgaben der SCHIG

hinsichtlich der Vergabe von Ad-hoc-Trassen darauf hinzuwirken, dass diese bei den Zuweisungsstellen entsprechend dem EisbG 1957 gemeldet werden.

PPP-Projekte

Überblick

- 17.1** Die SCHIG war im überprüften Zeitraum zu 100 % Eigentümerin von drei Projektgesellschaften für Public-Private-Partnership-Projekte (PPP-Projekte); dies waren die Güterterminal Werndorf Projekt GmbH, die Rail Test & Research GmbH und die RoLa-Terminal Regensburg Projektgesellschaft mbH.

Tabelle 17: Eckdaten der Aufgabe „PPP-Projekte“

Basis der Aufgabenübertragung	SCHIG-Gesetz § 3 Abs. 1 Zi. 1
Spezifikation der Aufgabenübertragung	keine
Wahrnehmung der Steuerungsfunktion durch BMVIT	Auftrag des BMVIT zur Veräußerung der Projektgesellschaften Einbindung des BMVIT in Verkaufsverhandlung
Aufgabenumfang	2 Projektgesellschaften im Jahr 2013 (Verkauf der GWP im Dezember 2012)
administrativer Aufwand bei SCHIG	0,5 VZÄ im Jahr 2013
Abgeltung des administrativen Aufwands	Management Fees der Projektgesellschaften an die SCHIG

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

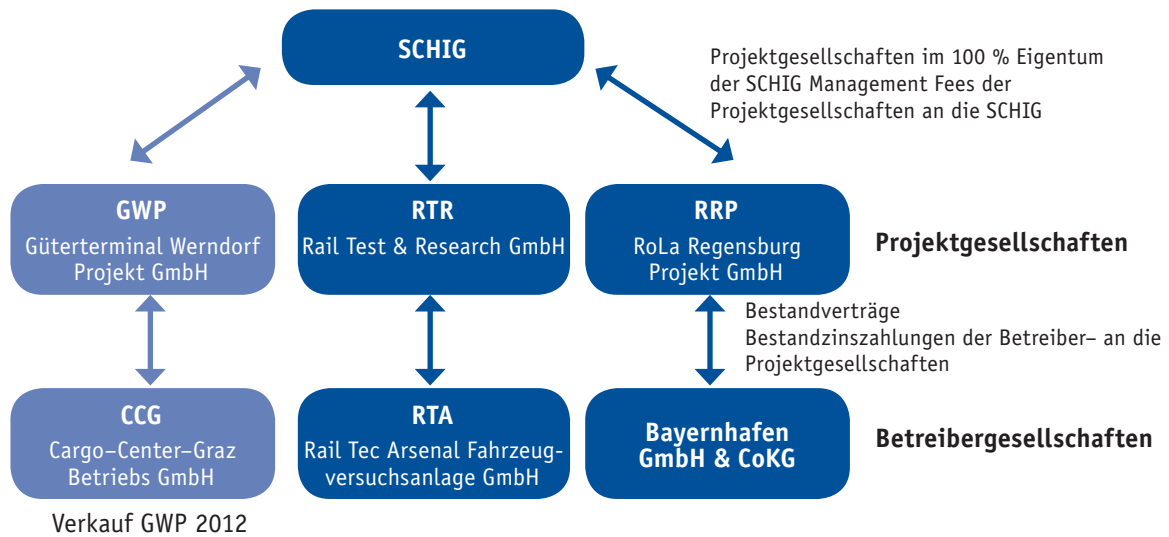
Geschäftsführer der Projektgesellschaften war der Geschäftsführer der SCHIG. Die Projektgesellschaften verfügten darüber hinaus über kein Personal. Vielmehr erledigte ein Mitarbeiter der SCHIG jene Tätigkeiten, die die Projektgesellschaften betrafen. Er wendete dafür in den Jahren 2009 bis 2013 Personalressourcen von durchschnittlich 0,7 VZÄ pro Jahr auf. Dafür zahlten die Projektgesellschaften Management Fees an die SCHIG, die den Personalaufwand im Durchschnitt zu 164 % deckten.

Die Projektgesellschaften schlossen mit Betreibergesellschaften Verträge zum Betrieb der Anlagen (Güterterminals, Klima-Wind-Kanal) ab und erhielten von den Betreibergesellschaften Bestandzinszahlungen für die Nutzung der Anlagen, welche die von den Projektgesellschaften getätigten Investitionen refinanzierten.

Die Initiative für die PPP-Projekte und die Gründung der Projektgesellschaften waren von der Vorgängergesellschaft der SCHIG, der Schieneninfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft mbH, ausgegangen.

Im Zuge der Gründung der SCHIG durch Abspaltung von der Schieneninfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft mbH gingen die PPP-Projektgesellschaften ins Eigentum der SCHIG über. Es war aber Zielsetzung des BMVIT, die Projektgesellschaften zu veräußern, weil sie nicht mehr zum Kerngeschäft der SCHIG zu zählen waren. Bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung veräußerte die SCHIG eine Projektgesellschaft (Güterterminal Werndorf Projekt GmbH, siehe TZ 18).

Abbildung 2: Projektgesellschaften und Betreibergesellschaften der PPP-Projekte der SCHIG



Quellen: SCHIG; Darstellung RH

17.2 Der RH wies darauf hin, dass die Aktivitäten der SCHIG hinsichtlich ihrer Projektgesellschaften für PPP-Projekte historisch bedingt waren, weil die SCHIG diese Aufgabe von ihrer Vorgängergesellschaft übernommen hatte. Der RH wertete die Einschätzung des BMVIT, dass die PPP-Projekte nicht zum Kerngeschäft der SCHIG zählten und die Projektgesellschaften daher zu veräußern seien, positiv; nicht zuletzt unter dem Gesichtspunkt der mit den PPP-Projekten verbundenen Risiken, z.B. dem Ausstieg einer Betreibergesellschaft aus dem Bestandsvertrag vor Abschluss der Refinanzierung der Investitionen.

Güterterminal Graz-Werndorf

18.1 Die Güterterminal Werndorf Projekt GmbH (GWP) wurde im Jahr 1999 zu dem Zweck gegründet, die Errichtung eines Eisenbahn-Güterterminals südlich von Graz zu finanzieren und an eine Betreibergesellschaft zu vermieten. Der Terminal wurde im Jahr 2003 in Betrieb

Aufgaben der SCHIG

genommen und im Jahr 2007 erweitert. Die Basisinvestition betrug 65 Mio. EUR, diverse Erweiterungen kosteten weitere 5,3 Mio. EUR. Die SCHIG brachte diese Mittel über einen Zuschuss des Bundes (30,5 Mio. EUR), über Darlehen bei der Europäischen Investitionsbank (40 Mio. EUR) und über ein weiteres Darlehen bei einer österreichischen Bank (7,04 Mio. EUR) auf.

Der Bestandvertrag mit der Betreibergesellschaft, der Cargo-Center-Graz Betriebsgesellschaft mbH (CCG), wurde im Februar 2006 auf unbestimmte Zeit abgeschlossen, wobei die CCG bis zum Jahr 2034, dem Zeitpunkt, zu dem die Fremdfinanzierung des Projekts rückgezahlt ist, unabhängig vom wirtschaftlichen Verlauf auf eine Kündigung des Vertrags verzichtete. Der Bestandzins setzte sich aus einem Basisbestandzins, in den u.a. die gesamten Investitionskosten für den Terminal und die Zinsen für den fremdfinanzierten Anteil eingingen, und aus einem Zusatzbestandzins, der aus den konsolidierten Jahresumsätzen der CCG berechnet wurde, zusammen.

Im Jahr 2010 beauftragte der Aufsichtsrat die SCHIG mit der Aufnahme von Verkaufsverhandlungen. Verhandlungsbasis war ein extern beauftragtes Wertgutachten, das den Wert der GWP im Jahr 2011 unter Angabe eines Wertebereichs (zwischen 5,2 Mio. EUR und 6,4 Mio. EUR) schätzte. Die GWP wurde im Jahr 2012 um 5,5 Mio. EUR und damit innerhalb des Schätzbereichs des Wertgutachtens an die ÖBB-Infrastruktur AG verkauft. Die durch den Verkauf entstandene Liquidität wurde in Hinblick auf die anderen Beteiligungen und die damit verbundenen Risiken in der SCHIG behalten.

- 18.2** Der RH wies darauf hin, dass durch die Vertragsgestaltung hinsichtlich des Bestandzinses sowohl das Nachfragerisiko als auch das Finanzierungsrisiko bei der CCG und nicht bei der GWP bzw. der SCHIG gelegen waren.

Der RH erachtete den Verkaufsprozess – die Einholung eines Wertgutachtens als Basis für Verkaufsverhandlungen – positiv. Er wies darauf hin, dass der erzielte Verkaufspreis der GWP im unteren Bereich der Bewertung des Gutachtens lag.

Klima-Wind-Kanal

- 19.1** Die Rail Test & Research GmbH (RTR) wurde im Jahr 1999 mit dem Ziel gegründet, einen Klima-Wind-Kanal zu errichten und an eine Betreibergesellschaft, die Rail Tec Arsenal Fahrzeugversuchsanlage GmbH (RTA), zu vermieten. Gesellschafter der RTA waren das Aus-

trian Institute of Technology⁴⁰ und fünf Unternehmen aus dem Bereich der Entwicklung und des Baus von Schienenfahrzeugen. Der Klima-Wind-Kanal ging im Jahr 2003 in Betrieb. Im Jahr 2008 wurde die Hilfs- und Prüfspannung erweitert bzw. saniert. Die Anlage ermöglichte es, Schienenfahrzeuge gezielt Witterungseinflüssen wie Wind, Niederschlag, extreme Temperatur (-45°C bis +60°C) und Sonneneinstrahlung auszusetzen.

Die Errichtung des Klima-Wind-Kanals kostete rd. 66,5 Mio. EUR, die Sanierung der Hilfs- und Prüfspannung weitere 3 Mio. EUR. Der Betrag wurde durch Eigenkapital des Bundes (10,9 Mio. EUR), eine Vorfinanzierung der Stadt Wien (13,1 Mio. EUR), zwei Darlehen bei einer österreichischen Bank (30,9 Mio. EUR), zwei ERP-Darlehen⁴¹ (11,6 Mio. EUR) und ein weiteres Darlehen für die Hilfs- und Prüfspannung (3,75 Mio. EUR) aufgebracht.

Der Bestandvertrag zwischen RTR und RTA wurde im Jahr 1999 auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Der darin festgelegte Bestandzins bestand aus einem fixen und einem variablen Anteil. Der fixe Anteil errechnete sich aus den Gesamtinvestitionskosten des Projekts zu Beginn des Bestandverhältnisses ohne Finanzierungskosten, der variable Anteil hing vom Betriebsergebnis der RTA ab. Die RTA verzichtete im Bestandvertrag für die Dauer von 30 Jahren und damit bis zum Zeitpunkt der Refinanzierung des Projekts auf eine Kündigung. Diese Frist wurde nachträglich vertraglich um jene Dauer verlängert, die für die Refinanzierung der Sanierungskosten für die Hilfs- und Prüfspannung erforderlich ist.

Die SCHIG führte ab Ende des Jahres 2012 mit der Geschäftsführung und den Eigentümern der RTA Gespräche zum Verkauf der RTR, zu denen ab dem Jahr 2014 auch Vertreter des BMVIT beigezogen wurden. Basis für die Verhandlungen war ein Bewertungsgutachten aus dem Jahr 2013. Da über die Verkaufsbedingungen keine Einigung zwischen der RTR und der RTA bzw. deren Eigentümern erzielt werden konnte, stand die RTR zur Zeit der Gebarungsüberprüfung weiterhin im Eigentum der SCHIG.

- 19.2** Der RH wies kritisch darauf hin, dass beim Klima-Wind-Kanal das Nachfragerisiko bei der RTA lag, das Finanzierungsrisiko wegen des aus den Gesamtinvestitionskosten zu Beginn des Bestandverhältnisses errechneten Bestandzinses aber grundsätzlich bei der RTR und somit bei der SCHIG. Der RH nahm zur Kenntnis, dass die Finanzierung der

⁴⁰ zu rd. 50 % in Besitz des BMVIT

⁴¹ ERP – European Recovery Program – Europäisches Wiederaufbauprogramm

Sanierung der Hilfs- und Prüfspannung durch eine entsprechende Ergänzung zum Bestandvertrag auf die RTA überwältzt werden konnte.

Der RH nahm die Bemühungen der SCHIG zum Verkauf der RTR zur Kenntnis. Er empfahl der SCHIG, den Geschäftsverlauf der RTA weiterhin zu verfolgen und bei einer entsprechenden wirtschaftlichen Entwicklung des Unternehmens und einer positiven Entwicklung des Marktumfeldes neuerlich Verkaufsverhandlungen zu führen.

- 19.3** *Die SCHIG sagte in ihrer Stellungnahme die Umsetzung der Empfehlung des RH zu.*

Güterterminal Rollende Landstraße (RoLa) Regensburg

- 20.1** Die RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (RRP) wurde im Jahr 2005 mit dem Ziel gegründet, einen Güterterminal für die Rollende Landstraße am Regensburger Hafen zu finanzieren, zu errichten und an eine Betreibergesellschaft, die Bayernhafen GmbH & Co KG zu vermieten. Der Terminal wurde im Jahr 2005 eröffnet und im Jahr 2007 um eine zweite Rampe erweitert. Das Gesamtinvestitionsvolumen betrug 3 Mio. EUR. Die Mittelaufbringung erfolgte durch zwei Darlehen (1,21 Mio. EUR und 710.000 EUR) und durch eine Zwischenfinanzierung über das Verrechnungskonto der SCHIG. Die Tilgung war gemäß Businessplan der RRP bis zum Jahr 2036 geplant.

Der Bestandvertrag wurde im Juli 2005 befristet bis zum 31. Dezember 2020 abgeschlossen. Eine außerordentliche Kündigung war vor Vertragsablauf durch beide Vertragspartner möglich, wenn die Mindestzielvorgabe für einen wirtschaftlichen Betrieb von sechs Zugpaaren an fünf Tagen pro Woche ab dem dritten Betriebsjahr unterschritten wurde. Der Bestandzins wurde für die gesamte Laufzeit des Vertrags in gleichbleibender Höhe ohne Indexierung festgelegt. Demgegenüber war die Miete, die die RRP an die Hafenverwaltung Regensburg für die Grundstücke, auf denen der Terminal errichtet worden war, zahlte, indexiert.

Die Rail Cargo Austria AG, die die RoLa-Verbindung Trento-Regensburg bediente, stellte diese mit Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 ein. Da bei Wegfall der Verbindung die wirtschaftlichen Mindestzielvorgaben nicht mehr gegeben waren, bestand für die Hafenverwaltung Regensburg die Möglichkeit, den Bestandvertrag außerordentlich zu kündigen. Die Geschäftsführung der SCHIG informierte den Aufsichtsrat über die möglichen finanziellen Auswirkungen einer Kündigung für die RRP bzw. für die SCHIG. Zwischenzeitlich übernahm ein

deutsches Unternehmen die RoLa-Verbindung und die Hafenverwaltung Regensburg kündigte den Bestandvertrag nicht.

Hinsichtlich eines Verkaufs der RRP gab es eine informelle, nicht dokumentierte Anfrage der SCHIG bei der Hafenverwaltung Regensburg, die wegen fehlendem Interesse der Hafenverwaltung Regensburg nicht weiter verfolgt wurde. Ein Bewertungsgutachten lag nicht vor.

- 20.2** Der RH kritisierte, dass die Laufzeit des Bestandvertrags (15 Jahre) zwischen der RRP und der Hafenverwaltung Regensburg zum Güterterminal RoLa Regensburg kürzer war als die Laufzeit der Kredite für die Finanzierung der Anlage (30 Jahre). Er merkte weiters kritisch an, dass der Bestandzins, den die Hafenverwaltung Regensburg an die RRP zu zahlen hatte, als Fixum ohne Indexierung vereinbart worden war, während die RRP der Hafenverwaltung Regensburg eine über den Verbraucherpreisindex wertangepasste Miete für die Grundstücke zu zahlen hatte. Bei einer angenommenen Inflationsrate von 2 % pro Jahr war der Bestandzins im 15. Jahr wertmäßig um rd. 26 % geringer als im 1. Jahr. Der RH wies darauf hin, dass durch die Festlegung einer Mindestzielvorgabe für den wirtschaftlichen Betrieb des Güterterminals das Nachfragerisiko bei der RRP und damit bei der SCHIG lag.

Der RH empfahl der SCHIG, entsprechende Nachverhandlungen mit der Hafenverwaltung Regensburg zu führen, um eine dem Mietvertrag entsprechende Indexierung für den Bestandzins zu vereinbaren, die Laufzeit des Bestandvertrags an die Refinanzierungszeit der Darlehen anzupassen und das Nachfragerisiko für den Güterterminal RoLa Regensburg auf die Hafenverwaltung Regensburg zu übertragen.

Zudem empfahl der RH der SCHIG, weiterhin Möglichkeiten zum Verkauf des RoLa-Güterterminals Regensburg zu suchen, entsprechende Verhandlungsgrundlagen zu schaffen, Verhandlungen zu führen und diese zu dokumentieren.

- 20.3** *Die SCHIG stimmte in ihrer Stellungnahme den Empfehlungen des RH, Nachverhandlungen zum Bestandvertrag zu führen, weiterhin Möglichkeiten zum Verkauf des RoLa-Güterterminals Regensburg zu suchen, Verhandlungen zu führen und diese zu dokumentieren, zu.*

Finanzierung der PPP-Projekte

- 21.1** (1) Zur Finanzierung der PPP-Projekte nahmen in der Regel die Projektgesellschaften Kredite auf und die SCHIG übernahm die Haftung für die Kredite. In Ausnahmefällen war die SCHIG die Kreditnehmerin.

Aufgaben der SCHIG

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die von den Projektgesellschaften bzw. der SCHIG aufgenommenen Kredite:

Tabelle 18: Kredite zur Finanzierung der PPP-Projekte der SCHIG – Übersicht					
ursprünglicher Betrag	aushaftende Summe per 31.12.2013	Mittelherkunft	läuft seit	Kreditnehmer	Haftungsübernahme
in Mio. EUR					
GWP					
20,0	- ¹	EIB ²	2003	SCHIG	Bund
20,0	- ¹	EIB	2003	SCHIG	Bund
7,04	- ¹	Bankdarlehen	2007	GWP	SCHIG
RTR					
11,0	6,19	ERP-Kredit ³	2001	RTR	SCHIG
0,6	0,15	ERP-Kredit	2003	RTR	SCHIG
10,9	1,68	Bankdarlehen	2001	RTR	SCHIG
20,0	20,00	Bankdarlehen	2004	RTR	SCHIG
3,75	3,00	Bankdarlehen	2009	SCHIG	BMF
RRP					
0,71	0,60	Bankdarlehen	2011	RRP	SCHIG
1,21	0,90	Bankdarlehen	2006	RRP	SCHIG

¹ Verkauf der GWP im Jahr 2012

² EIB = Europäische Investitionsbank

³ ERP = European Recovery Program – Europäisches Wiederaufbauprogramm

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

(2) Laut Geschäftsordnung der Geschäftsführung der SCHIG war die Aufnahme von Krediten vom Aufsichtsrat zu genehmigen, nicht aber die Übernahme von Haftungen für Kreditaufnahmen durch die Projektgesellschaften. Die SCHIG hatte dementsprechend für sechs Kredite der Projektgesellschaften in den Jahren 2001 bis 2007 in der Gesamthöhe von rd. 51 Mio. EUR die Haftung ohne Zustimmung des Aufsichtsrats übernommen. Lediglich im Jahr 2011 holte die Geschäftsführung die Zustimmung des Aufsichtsrats – ohne eine diesbezügliche Änderung in der Geschäftsordnung – für eine Haftungsübernahme für den Kredit der RRP über 710.000 EUR ein.

(3) Ging die SCHIG für die PPP-Projekte eine Zahlungsverpflichtung – etwa durch die Aufnahme eines Kredits – ein, war gemäß SCHIG-Gesetz vorher das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und mit dem Bundesminister für Finanzen herzustellen. Übernahm die SCHIG jedoch Haftungen für die von

den Projektgesellschaften aufgenommenen Kredite, war eine vorherige Einvernehmensherstellung laut Gesetz nicht erforderlich.

Für die Kredite der SCHIG für die RTR über 40 Mio. EUR bei der Europäischen Investitionsbank gab es eine Patronatserklärung des Bundes. Für die Aufnahme des Kredits für die RTR über 3,75 Mio. EUR stellte die SCHIG das Einvernehmen des BMF her und die Haftung des Bundes (BMF) war in der Haftungsübersicht des Bundesrechnungsabschlusses 2013 mit Kapital und Zinsen ausgewiesen. Betreffend die Übernahme der Haftungen für die Kredite der Projektgesellschaften durch die SCHIG, von denen am 31. Dezember 2013 noch rd. 30 Mio. EUR aushafteten, war eine Information des BMF nicht dokumentiert. Die Haftungen der SCHIG für die Projektgesellschaften waren im Bundesrechnungsabschluss 2013 bei den Beteiligungen des Bundes nicht unter den Eventualverbindlichkeiten ausgewiesen.

(4) Für einen Kredit der RTR über 20 Mio. EUR mit variablem Zinssatz schloss die SCHIG zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos im Jahr 2005 einen Fix-Zins-Swap mit der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur mit einer der Kreditlaufzeit entsprechenden Laufzeit bis 2029 ab. Der Fix-Zins-Swap wandelte den variablen Zinssatz des Kredits (6-Monats-Euribor + 0,3 %) in einen Fixzinssatz (4,4725 %) um. Ab dem Jahr 2010 bildete die SCHIG in ihren Jahresabschlüssen Drohverlustrückstellungen zur Absicherung drohender Verluste aufgrund des im Vergleich zum vertraglich festgelegten Fixzins niedrigen Zinsniveaus des Marktes.⁴² Da die Laufzeit des Fix-Zins-Swaps identisch mit der Laufzeit des Kredits war und kein vorzeitiger Verkauf des Swaps geplant war, war von einer Realisierung des zwischenzeitlichen Kursverlustes des Swaps nicht auszugehen.

(5) Im Mai 2014 beantragte die Geschäftsführung der SCHIG im Aufsichtsrat die Aufnahme eines Kredits über 2,5 Mio. EUR, um einen Liquiditätsbedarf der RTR zu decken. Das beste indikative Angebot bot einen Kredit mit einem Fixzinssatz von jährlich 2,198 %. Im Juli 2014 hatte die SCHIG liquide Mittel in der Höhe von 4,5 Mio. EUR zu einem Zinssatz von 0,48 % veranlagt.

21.2 (1) Der RH wies kritisch darauf hin, dass laut Geschäftsordnung der Geschäftsführung der SCHIG zwar die Aufnahme von Krediten, nicht jedoch die Übernahme von Haftungen für Kredite der Projektgesell-

⁴² Höhe der Drohverlustrückstellung:

2010: 1,28 Mio. EUR
2011: 4,19 Mio. EUR
2012: 6,08 Mio. EUR
2013: 4,12 Mio. EUR

Aufgaben der SCHIG

schaften genehmigungspflichtig durch den Aufsichtsrat war, und dass die SCHIG für Kredite der Tochtergesellschaften in der Höhe von rd. 51 Mio. EUR ohne Zustimmung des Aufsichtsrats Haftungen übernommen hatte. Da die SCHIG bei einer Zahlungsunfähigkeit einer Projektgesellschaft eine vergleichbare Zahlungsverpflichtung träge wie im Fall einer Kreditaufnahme durch sie selbst, erachtete der RH eine Information und Zustimmung des Aufsichtsrats auch für die Übernahme von Haftungen als erforderlich. Der RH empfahl dem BMVIT und der SCHIG, die Geschäftsordnung der Geschäftsführung dementsprechend zu ergänzen.

(2) Der RH wies kritisch darauf hin, dass die SCHIG gemäß SCHIG-Gesetz bei Übernahme einer Haftung für den Kredit einer Projektgesellschaft nicht vorher das Einverständnis des BMVIT und des BMF einholen musste. Der RH kritisierte, dass das BMVIT die Haftungen der SCHIG für ihre Tochtergesellschaften nicht als Eventualverbindlichkeiten bei den Beteiligungen des Bundes gemeldet hatte.

Der RH empfahl dem BMVIT, auf eine Änderung des SCHIG-Gesetzes dahingehend hinzuwirken, dass die SCHIG auch bei der Übernahme von Haftungen für Kredite der Tochtergesellschaften das Einvernehmen mit dem BMVIT und dem BMF herstellen muss. Er empfahl dem BMVIT weiters, im Rahmen des Bundesrechnungsabschlusses die Eventualverbindlichkeiten der Tochtergesellschaften vollständig anzuführen.

(3) Der RH wies darauf hin, dass der Fix-Zins-Swap in seinen Grundzügen – der Bindung an ein Grundgeschäft und der Bonität des Swap-Partners – den Empfehlungen der RH⁴³ entsprach. Er war der Ansicht, dass der Abschluss des Fix-Zins-Swaps für einen über einen Zeitraum von 25 Jahren laufenden Kredit und die damit einhergehende Umwandlung eines variablen in einen fixen Zinssatz im Interesse einer langfristigen, prognostizierbaren Finanzplanung lag. Nach Ansicht des RH stand der Fix-Zins-Swap aber aufgrund des aktuellen Zinsniveaus einem Verkauf der RTR entgegen.

(4) Der RH wies kritisch darauf hin, dass die SCHIG die Aufnahme eines Kredits zur Deckung des Zwischenfinanzierungsbedarfs einer Projektgesellschaft beantragte und gleichzeitig über Liquidität im Unternehmen verfügte, die die angestrebte Kreditsumme überstieg. Die Differenz aus dem für den Kreditbetrag zu leistenden Zinsaufwand und der aus der Veranlagung des gleichen Betrags (2,5 Mio. EUR) erwachsenden Zinserträge betrug zur Zeit der Gebarungsüberprüfung rd. 43.000 EUR jährlich. Der RH empfahl der SCHIG, einen Teil ihrer liquiden Mittel

⁴³ siehe Allgemeiner Teil des Jahrestätigkeitsberichts 2009 des RH „Gebietskörperschaften regeln ihr Finanzmanagement neu“ (Reihe Bund 2009/14)

für ein internes Darlehen an die RTR zur Deckung des Liquiditätsbedarfs der RTR zu nutzen.

21.3 (1) *Das BMVIT teilte in seiner Stellungnahme mit, dass sich eine Verpflichtung zur Einvernehmensherstellung bereits aus den haushaltsrechtlichen Rechtsvorschriften ergebe. Die Regelung zur verpflichtenden Einvernehmensherstellung bei der Übernahme von Haftungen der SCHIG für Kredite ihrer Tochtergesellschaften im SCHIG-Gesetz erscheine daher zur Zielerreichung nicht erforderlich. Die Empfehlung zur Änderung der Geschäftsordnung sei bereits bei der Aufsichtsrats-sitzung im Mai 2015 umgesetzt worden. Die derzeitige Geschäftsführung habe in solchen Angelegenheiten aber bereits davor stets den Aufsichtsrat befasst.*

(2) Die SCHIG sagte in ihrer Stellungnahme die Anpassung der Geschäftsordnung hinsichtlich der Genehmigungspflicht für Haftungsübernahmen der SCHIG für Kredite der Tochtergesellschaften durch den Aufsichtsrat zu. Die Empfehlung, einen Teil der liquiden Mittel der SCHIG für ein internes Darlehen an die RTR zur Deckung des Liquiditätsbedarfs der RTR zu nutzen, sei bereits umgesetzt worden.

21.4 Der RH entgegnete dem BMVIT, dass das SCHIG-Gesetz die SCHIG auch explizit verpflichtet, beim Eingehen von Zahlungsverpflichtungen für PPP-Projekte das Einvernehmen mit dem BMVIT und dem BMF herzustellen. Daher erachtete der RH eine analoge Bestimmung bei der Übernahme von Haftungen durch die SCHIG für die von den Projektgesellschaften aufgenommenen Kredite – ungeachtet des Bestehens gleichlautender haushaltsrechtlicher Bestimmungen – für zweckmäßig und blieb bei seiner Empfehlung.

Geschäftsführung
für die Sachverständigenkommission
nach § 48 EisbG 1957

22.1 Die SCHIG war mit der Geschäftsführung der Sachverständigenkommission nach § 48 EisbG 1957 betraut. Diese Kommission legte bei der baulichen Umgestaltung von Eisenbahnkreuzungen auf Antrag des betroffenen Eisenbahnunternehmens oder des für die Straße Verantwortlichen die Kosten und deren Aufteilung zwischen den beiden Beteiligten fest.

Im Rahmen der Geschäftsführung der Sachverständigenkommission stellte die SCHIG die Räumlichkeiten zur Verfügung, führte das Protokoll bei den Sitzungen und organisierte den Schriftverkehr.

Aufgaben der SCHIG

Tabelle 19: Eckdaten der Aufgabe „Geschäftsführung der Sachverständigenkommission gemäß § 48 EisbG“

Basis der Aufgabenübertragung	SCHIG-Gesetz § 3 Abs. 1 Zi. 6 § 48 Abs. 4 EisbG 1957
Spezifikation der Aufgabenübertragung	keine
Wahrnehmung der Steuerungsfunktion durch BMVIT	keine
Aufgabenumfang	4 Kommissionssitzungen im überprüften Zeitraum
administrativer Aufwand bei SCHIG	0,01 VZÄ im Jahr 2013
Abgeltung des administrativen Aufwands	über den Sach- und Personalaufwand – abgegolten durch das BMVIT

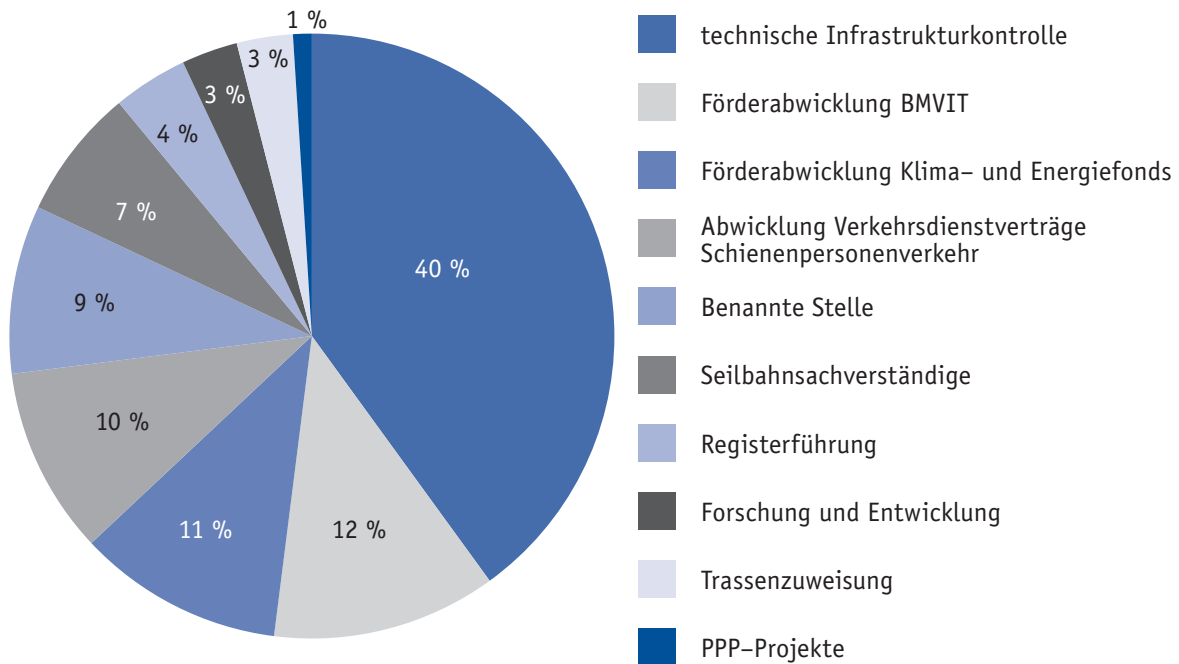
Quellen: SCHIG; Darstellung RH

22.2 Der RH wies auf den geringen Ressourceneinsatz der SCHIG für die Geschäftsführung der Sachverständigenkommission nach § 48 EisbG 1957 hin. Die Aufgabenerfüllung gab keinen Anlass zur Beanstandung. Der RH empfahl dem BMVIT, im Rahmen einer Evaluierung zu prüfen, ob die Geschäftsführung der Sachverständigenkommission gemäß § 48 EisbG nicht wieder vom BMVIT übernommen werden könnte, und diese allenfalls in das BMVIT zurückzuführen (siehe TZ 3).

Ressourceneinsatz für die Aufgaben der SCHIG

23.1 Folgende Abbildung zeigt den Einsatz von Personalressourcen für die operativen Aufgaben der SCHIG im Jahr 2013:

Abbildung 3: Personalressourcen für operative Tätigkeiten der SCHIG im Jahr 2013
(in % der gesamten operativen Personalressourcen)



Quellen: SCHIG; Darstellung RH

Die hinsichtlich des Personaleinsatzes bedeutendsten Aufgabenbereiche der SCHIG waren die technische Infrastrukturkontrolle (40 % der Personalressourcen für operative Tätigkeiten), die Abwicklung von Förderungen für das BMVIT (12 %), die Abwicklung der Förderungen des Klima- und Energiefonds (11 %) sowie die Abwicklung der Verkehrsdienstverträge für den Schienenpersonenverkehr (10 %). In diesen Bereichen war im überprüften Zeitraum eine enge Anbindung und laufende Abstimmung zwischen SCHIG und BMVIT gegeben.

In Summe wendete die SCHIG rd. 69,7 % der gesamten Personalressourcen für operative Tätigkeiten auf. Ein Anteil von 30,3 % der Personalressourcen⁴⁴ floss in unterstützende, administrative Tätigkeitsbereiche (Overhead) wie z.B. Unternehmenskommunikation, Risikomanagement, Recht, Personal, Finanzen, Controlling und in die Geschäftsführung.

23.2 Der RH kritisierte, dass der Anteil der administrativen Tätigkeiten mit rd. 30,3 % an den gesamten Personalressourcen im Jahr 2013 ver-

⁴⁴ 15,6 von 51,4 VZÄ

Aufgaben der SCHIG

gleichsweise hoch war.⁴⁵ Er empfahl der SCHIG, die administrativen Tätigkeiten zu evaluieren und mögliche Rationalisierungspotenziale zu heben.

Hinsichtlich der Übertragung operativer Aufgaben vom BMVIT auf die SCHIG verwies der RH auf seine Empfehlung in TZ 3.

23.3 *Laut Stellungnahme der SCHIG seien in einem Unternehmen unabhängig von der Unternehmensgröße diverse interne Dienstleistungen wie beispielsweise Interne Revision, Unternehmenskommunikation, Compliance-, Risiko- und Qualitätsmanagement zu erfüllen. Zwischenzeitlich würden aber verschiedene Maßnahmen zur Steigerung der Produktivität gesetzt. Eine kontinuierliche Reduktion des administrativen Aufwands sei Teil der Zielvereinbarungen für die Managementebene der SCHIG.*

Die Empfehlung, Rationalisierungspotenziale bei den administrativen Tätigkeiten zu heben, würde damit laufend umgesetzt.

23.4 Der RH verblieb bei seiner Kritik, dass der Anteil der administrativen Tätigkeiten bei der SCHIG vergleichsweise hoch war. Im EU-Förderbereich waren bei der pauschalen Abrechnung von Personalkosten administrative Tätigkeiten nur im Ausmaß von maximal 20 % förderfähig. Auch im Forschungsförderungsbereich in Österreich würden rd. 20 % Overhead als förderfähig anerkannt. Der RH bekräftigte seine Empfehlung und nahm von deren laufender Umsetzung durch die SCHIG Kenntnis.

Strategische Vorgaben und Aufsicht durch den Eigentümer

24.1 Das BMVIT entwickelte erstmalig im Jahr 2012 für sein Tochterunternehmen SCHIG eine Eigentümerstrategie und legte diese schriftlich fest. Die vom Aufsichtsrat der SCHIG genehmigten Finanzpläne und Beauftragungen des BMVIT ergänzten und konkretisierten diese Strategie.

Die SCHIG stimmte ihre eigene Unternehmensstrategie auf die Eigentümerstrategie ab und passte ein bestehendes Kennzahlensystem an die strategischen Vorgaben an (siehe TZ 31).

⁴⁵ Die EU sieht in ihren Verordnungen 5 % bis 6 % der bewilligten EU-Mittel für „Technische Hilfe“ (d.h. Programmabwicklungskosten) vor; im EU-Förderbereich sind bei der pauschalen Abrechnung von Personalkosten maximal 20 % förderfähig. Auch im Forschungsförderungsbereich wurden zuletzt rd. 20 % Overhead z.B. vom FWF als förderfähig anerkannt.

Tabelle 20: Eigentümerstrategie des BMVIT für die SCHIG

strategisches Ziel	Umsetzungsmaßnahmen der SCHIG (Beispiele)
Konzentration auf das Kerngeschäft	eine PPP-Projektgesellschaft verkauft, Verkauf der weiteren beiden Gesellschaften angestrebt
Einhaltung der Budgetvorgaben	Erarbeitung des Finanzplans und laufende Berichterstattung Soll-Ist an den Aufsichtsrat und in den Eigentümer-Jours fixes
Einhaltung aller Terminvorgaben	abgebildet in den Kennzahlen
Erstellung einer rollierenden Budgetvorschau für jeweils 6 Jahre	Finanzplan 2010 und alle folgenden enthalten Mittelfristplan für sechs Jahre
nachhaltige Personalentwicklung und hohe Mitarbeiterzufriedenheit	regelmäßige Mitarbeiterbefragung, Mitarbeiterworkshops, Ideenwerkstatt
ohne Zuteilung neuer Aufgaben Beibehalten der derzeitigen Vollzeitäquivalenzzahl	im überprüften Zeitraum trotz Zuteilung neuer Aufgaben gegeben
Gehaltsniveau orientiert sich am öffentlichen Dienst	Genehmigung von Gehaltsrahmen im Aufsichtsrat
SCHIG leistet Beitrag zur Innovation des öffentlichen Verkehrs	INES-Berichte ¹ , Forschungsprojekte
SCHIG leistet laufend Beiträge zur Effizienzsteigerung des ÖV/Systems ² Schiene und berichtet den Organen dazu	INES-Berichte ¹
Implementierung eines Systems zur Messbarkeit und Darstellbarkeit der Zielerreichung	Einführung bzw. Überarbeitung Kennzahlensystem
Implementierung der laufenden Effizienzverbesserung in die mit dem BMVIT abzustimmende Mittelfristplanung	Sollwerte für Kennzahlen zur Effizienzverbesserung in den Mittelfristplänen
Einführung eines umfassenden Systems für Compliance Management	Ethik-Richtlinie, Mitarbeiterveranstaltungen zum Thema Compliance, Einführung eines Compliance Managers
risikoaverse Finanzierungs- und Anlagestrategie	Richtlinie zu Veranlagungen

¹ INES = Identifizierung von konkretem Einsparungspotenzial bei ÖBB-Infrastrukturprojekten

² ÖV = Öffentlicher Verkehr

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

Ab dem Jahr 2012 hielt ein Vertreter des BMVIT⁴⁶ einmal jährlich Eigentümer-Jours fixes mit der Geschäftsführung der SCHIG ab, bei denen die Geschäftsführung u.a. über die Umsetzung der strategischen Vorgaben berichtete. Die Inhalte und Festlegungen der Treffen wurden protokolliert.

24.2 Der RH wies kritisch darauf hin, dass das BMVIT bis zum Jahr 2012 über keine Eigentümerstrategie für die SCHIG verfügte, und die strategischen Vorgaben ab dem Jahr 2012 zum Teil wenig ambitioniert waren (z.B. Einhaltung von Budgetvorgaben, Einhaltung aller Terminvorgaben). Zu den Zielsetzungen der im Jahr 2012 an die SCHIG

⁴⁶ Leiter der Abteilung Finanzen, Controlling und Beteiligungsmanagement

Strategische Vorgaben und Aufsicht durch den Eigentümer

übergebenen Eigentümerstrategie gab es umfassende Umsetzungsmaßnahmen im Unternehmen.

Der RH empfahl dem BMVIT, die Eigentümerstrategie auf Basis der bisher umgesetzten strategischen Ziele weiterzuentwickeln.

24.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT habe es auch vor 2012 eine Strategie für die SCHIG gegeben, die im Jahr 2012 auf neue und formalisierte Weise gefasst worden sei. Die vorliegende Eigentümerstrategie werde im Rahmen der Eigentümergespräche laufend weiterentwickelt. Vor dem Jahr 2012 seien die Eigentümerinteressen nicht zuletzt durch die Besetzung des Aufsichtsrats gewahrt worden.*

24.4 Der RH entgegnete dem BMVIT, dass bis zum Jahr 2012 keine schriftliche Eigentümerstrategie vorgelegen war. Zur vom BMVIT ins Treffen geführten Wahrung der Eigentümerinteressen durch den Aufsichtsrat wies der RH darauf hin, dass der Aufsichtsrat primär ein Kontrollorgan der Geschäftsführung ist und dem BMVIT die Eigentümerfunktion zukommt.

25.1 Der Aufsichtsrat der SCHIG war im überprüften Zeitraum mit acht bis neun Personen besetzt. Davon kamen drei bis vier Aufsichtsratsmitglieder aus dem BMVIT, zwei bis drei Aufsichtsratsmitglieder waren nicht dem BMVIT bzw. der SCHIG zugehörige Personen und zwei bis drei Aufsichtsratsmitglieder waren Betriebsräte der SCHIG. Seitens des BMVIT waren jene Sektionen bzw. Abteilungen hochrangig (mit Sektions- bzw. Abteilungsleitern) vertreten, für die die SCHIG wesentliche Aufgaben erbrachte. Jährlich fanden mindestens vier Aufsichtsratssitzungen statt.

Einmal jährlich fand eine Generalversammlung zur Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses sowie zur Entlastung der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats statt. In der Generalversammlung war das BMVIT grundsätzlich durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vertreten. Er gab diese i.d.R. per Vollmacht an Mitarbeiter des BMVIT weiter. Im Jahr 2010 entlastete sich ein Mitarbeiter des BMVIT als Stellvertreter der Bundesministerin in der Generalversammlung als Mitglied des Aufsichtsrats der SCHIG.

25.2 Der RH wies kritisch darauf hin, dass in einem Jahr des überprüften Zeitraums ein Mitglied des Aufsichtsrats der SCHIG als Vertreter der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie in der Generalversammlung den Aufsichtsrat entlastete. Dies widersprach dem Prinzip der Trennung von operativer Tätigkeit und Kon-

SCHIG – Aufgabenübertragung durch das BMVIT

trolle. Der RH empfahl dem BMVIT, in Zukunft nur Personen zur Vertretung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie in der Generalversammlung zu bevollmächtigen, die nicht Mitglieder des Aufsichtsrats der SCHIG sind.

25.3 Laut Stellungnahme des BMVIT sei die an sich trotzdem rechtskonforme Vorgangsweise nur einmalig im Jahr 2010 angewendet worden. Ansonsten sei die vom RH angeregte Vorgangsweise im BMVIT Standard.

Organisation der SCHIG

Personal

Mitarbeiter und Funktionsgruppen

26.1 Bis zum 31. Jänner 2011 leiteten zwei Geschäftsführer und seit dem 1. Februar 2011 leitete ein Geschäftsführer die SCHIG. Der Aufsichtsrat genehmigte die Bestellung von zwei Prokuristen per 1. September 2011 und eines dritten Prokuristen per 1. Oktober 2013.

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Mitarbeiterzahlen der SCHIG im überprüften Zeitraum:

Tabelle 21: Entwicklung der Mitarbeiterzahlen der SCHIG						
	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2009 bis 2013
						in %
Köpfe gesamt ¹	63	64	58	59	59	-6,3
VZÄ gesamt ¹	59,0	60,1	55,8	55,6	55,1	-6,6
	in %					
Frauenquote (Köpfe)	40	41	43	46	44	10,0
Frauenquote (VZÄ)	37	40	42	43	40	8,1

¹ Jahresdurchschnittswerte
Quellen: SCHIG; Darstellung RH

Die SCHIG verfügte im überprüften Zeitraum über durchschnittlich rd. 61 Mitarbeiter (rd. 57 VZÄ). Die Frauenquote betrug im Jahr 2013 im Durchschnitt über alle Funktionsgruppen 44 %. Auf Wunsch des BMVIT erstellte die SCHIG halbjährlich Genderberichte und übermittelte diese dem BMVIT.

26.2 Der RH wies darauf hin, dass im überprüften Zeitraum die Anzahl der von der SCHIG wahrzunehmenden Aufgaben zunahm, während die

Organisation der SCHIG

Mitarbeiterzahl abnahm. Dies deutete seiner Ansicht nach auf eine Steigerung der Effizienz der Aufgabenerfüllung hin. Er wies auf den über den überprüften Zeitraum steigenden Anteil an Mitarbeiterinnen hin.

- 27.1** Die Mitarbeiter der SCHIG waren grundsätzlich fünf Funktionsgruppen, die von der SCHIG in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat entwickelt worden waren, zugeordnet. Im überprüften Zeitraum verfügte die SCHIG über keine Mitarbeiter der Funktionsgruppe 1 „Ferialpraktikanten, Lehrlinge, Aushilfskräfte“. Die Verteilung der Mitarbeiter in den vier anderen Funktionsgruppen ist in der folgenden Tabelle ersichtlich:

Tabelle 22: Verteilung der Mitarbeiter der SCHIG auf die Funktionsgruppen am 31. Dezember 2013			
Funktionsgruppe	Mitarbeiter		Frauenanteil
	in VZÄ ¹	in %	in %
Assistenten, Empfang, Trainees	11,0	20	91
Referenten (Sachbearbeiter)	29,8	53	42
Experten, fachliche Leiter	11,4	20	14
Abteilungsleiter	4,0	7	25
gesamt	56,2	100	40

¹ inkl. Mitarbeiterinnen in Karenz

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

Der Aufsichtsrat erteilte der SCHIG im Jahr 2013 den Auftrag, die „Kriterien des Expertentums objektiv und sehr restriktiv zu handhaben“. Zur Zeit der Gebarungüberprüfung waren rd. 27 % der Mitarbeiter im Rang eines Experten, fachlichen Leiters oder Abteilungsleiters. Objektive und nachvollziehbare Kriterien zur Einstufung eines Mitarbeiters in den Rang eines Experten oder fachlichen Leiters fehlten.

Der Anteil von Frauen in der Funktionsgruppe „Assistenten, Empfang, Trainees“ war mit 91 % überdurchschnittlich, in den Funktionsgruppen „Experten, fachliche Leiter“ und „Abteilungsleiter“ aber deutlich unter dem durchschnittlichen Frauenanteil.

- 27.2** Der RH kritisierte, dass zur Zeit der Gebarungüberprüfung rd. 27 % der Mitarbeiter in der Funktionsgruppe „Experten, fachliche Leiter“ bzw. „Abteilungsleiter“ waren. Dies stellte nach Ansicht des RH einen Widerspruch zum Auftrag des Aufsichtsrats, die „Kriterien des Expertentums objektiv und sehr restriktiv zu handhaben“, dar.

Er empfahl der SCHIG, objektive und nachvollziehbare Kriterien zu definieren, welche Qualifikationen und welche Aufgabengebiete für den Rang eines Experten bzw. eines Mitarbeiters mit Leitungsfunktion ausschlaggebend sind, um die Vorgabe des Aufsichtsrats nachvollziehbar umsetzen zu können.

Der RH wies kritisch auf den geringen Frauenanteil in den Funktionsgruppen „Experten, fachliche Leiter“ und „Abteilungsleiter“ hin. Er empfahl der SCHIG, bei Nachbesetzungen eine Steigerung des Frauenanteils in diesen beiden Funktionsgruppen anzustreben.

- 27.3** *Laut Stellungnahme der SCHIG seien entsprechend der Vorgabe des Aufsichtsrats vom Mai 2013, die Kriterien des Expertentums sehr restriktiv zu handhaben, keine Beförderungen in die Funktionsgruppe „Experte“ mehr vorgenommen worden. Die Vorgabe des Eigentümers bzw. des Aufsichtsrats werde damit eingehalten. Des Weiteren werde derzeit die gesamte Funktionsgruppendefinition gemeinsam mit der Personalvertretung umstrukturiert und im Zuge dessen werde die Empfehlung des RH – die Qualifikationen und Aufgabengebiete für Experten zu definieren – umgesetzt. Der Empfehlung des RH, bei Nachbesetzungen in den Funktionsgruppen „Experten, fachliche Leiter“ bzw. „Abteilungsleiter“ eine Steigerung des Frauenanteils anzustreben, stimmte die SCHIG zu.*

Mitarbeiterfluktuation und Mitarbeiterbefragung

- 28.1** (1) Die Personalzusammensetzung der SCHIG veränderte sich im überprüften Zeitraum gravierend. Von 68 Mitarbeitern, die per 1. Mai 2010 bei der SCHIG beschäftigt waren, verblieben im September 2013 lediglich 36 Mitarbeiter.

Tabelle 23: Mitarbeiterfluktuation in der SCHIG

	2009	2010	2011	2012	2013	Durchschnitt 2009 bis 2013
Zugänge	15	8	10	5	5	8,6
Abgänge	7	7	14	5	5	7,6
Mitarbeiteranzahl	63	64	58	59	59	60,6
	in %					
Fluktuationsrate ¹	11	11	24	8	8	12,4

¹ berechnet aus (Abgänge / durchschnittlicher Personalstand)*100 %

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

Die Mitarbeiterfluktuation der SCHIG betrug im überprüften Zeitraum durchschnittlich rd. 12 %. Allein im Jahr 2011 verließ rund ein Viertel aller Mitarbeiter die SCHIG. Die SCHIG bewertete seit Mai 2013 die Mitarbeiterfluktuation als eines der Top 5 Risiken des Unternehmens und setzte in weiterer Folge Maßnahmen zur Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit.⁴⁷

(2) Die SCHIG ließ im Oktober 2013 eine Mitarbeiterbefragung durch ein externes Unternehmen durchführen. Die Mitarbeiterbefragung wurde mit einer Rücklaufquote von rd. 93 % angenommen. Die Hauptkritikpunkte der Mitarbeiter waren mangelnde Wertschätzung, Anerkennung und Aufmerksamkeit, keine faire Behandlung der Mitarbeiter, fehlende Gerechtigkeit bei Beförderungen, mangelhafter Umgang mit Beschwerden sowie eine fehlende Führungskompetenz des Managements. Als Stärken der SCHIG gaben die Mitarbeiter eine gute Work-Life-Balance, gute Sozialleistungen, die Möglichkeit, Verantwortung zu übernehmen und eigenständig zu arbeiten und die gute Erreichbarkeit der Führungskräfte an.

In weiterer Folge gab es verschiedene Aktivitäten (Mitarbeiterworkshops, Ideen Jour fixe) mit dem Ziel, eine wertschätzende Atmosphäre innerhalb der SCHIG zu schaffen. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung schätzten sowohl die Geschäftsführung als auch die Arbeitnehmervertreter die seit der Mitarbeiterbefragung im Herbst 2013 einsetzende Entwicklung als positiv ein. Weitere Mitarbeiterbefragungen waren in einem zweijährigen Intervall geplant.

28.2 Der RH hielt kritisch fest, dass die Mitarbeiterfluktuation der SCHIG im überprüften Zeitraum durchschnittlich rd. 12 % betrug und allein

⁴⁷ z.B. regelmäßige Mitarbeitergespräche, Feedback-Möglichkeiten zwischen Mitarbeiter und Vorgesetztem, offene Kommunikationskultur, Angebot einer konkreten beruflichen Weiterentwicklung, Verbesserung der Arbeitsbedingungen

im Jahr 2011 rund ein Viertel aller Mitarbeiter die SCHIG verließ. Aus Sicht des RH war dies ein Hinweis auf eine mangelnde Mitarbeiterzufriedenheit in der SCHIG, aber auch auf strukturelle Veränderungen im Unternehmen (siehe TZ 11). Er anerkannte die Bemühungen der SCHIG, durch entsprechende Maßnahmen eine Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit anzustreben.

Der RH empfahl der SCHIG, in Abstimmung mit dem BMVIT eine Systematik für mitarbeiterspezifische Entwicklungsmöglichkeiten in verschiedenen Aufgabenbereichen sowie innerhalb des Unternehmens auszuarbeiten.

- 28.3** *Laut Stellungnahme der SCHIG werde die gesamte Funktionsgruppendefinition umstrukturiert und im Zuge dessen die Empfehlung des RH, eine Systematik für mitarbeiterspezifische Entwicklungsmöglichkeiten in verschiedenen Aufgabenbereichen sowie innerhalb des Unternehmens auszuarbeiten, umgesetzt.*

Personalkosten SCHIG vs. BMVIT

- 29.1** Entsprechend den strategischen Vorgaben des Eigentümers sollten sich Gehaltsniveau und –abschlüsse der SCHIG am öffentlichen Dienst orientieren.

Für einen größenordnungsmäßigen Vergleich des Personalaufwands des BMVIT mit jenem der SCHIG zog der RH näherungsweise für das BMVIT die Normkostensätze des öffentlichen Dienstes⁴⁸ und für die SCHIG den sogenannten „Deckungsbeitrag 2“ aus der internen Kostenrechnung heran. Die Normkostensätze des öffentlichen Dienstes enthalten neben den Personal- und Personalnebenkosten auch anteil-

⁴⁸ Verordnung der Bundesministerin für Finanzen über die Abschätzung der finanziellen Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte im Rahmen der wirkungsorientierten Folgenabschätzung bei Regelungsvorhaben und sonstigen Vorhaben

lige Gemeinkosten⁴⁹, der Deckungsbeitrag 2 der SCHIG berücksichtigt neben den Personalkosten anteilige Gemeinkosten wie Raummiete und Büromaterial, aber keine Overheadkosten.

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung stellte sich der Vergleich zwischen BMVIT und SCHIG wie folgt dar:

Tabelle 24: Vergleich der Normkostensätze des Bundes mit den Personalkosten der SCHIG inkl. anteiliger Gemeinkosten für ausgewählte Funktionsgruppen im Jahr 2013

Funktionsgruppe	SCHIG	BMVIT	Differenz SCHIG – BMVIT
	EUR		in %
Referenten (Sachbearbeiter) ¹	107.806	107.282	+ 0,5
Experten, fachliche Leiter, Abteilungsleiter ²	157.769	130.395	+ 21,0

¹ SCHIG: Funktionsgruppe 3 – Referenten; BMVIT: A1/Grundlaufbahn bis A1/4, d.h. inkl. Teilen der Abteilungsleiter im BMVIT

² SCHIG: Funktionsgruppe 4 – Experten, fachliche Leiter, Abteilungsleiter; BMVIT: A1/5 bis A1/6 – Fachgruppenleiter und Teile der Abteilungsleiter

Quellen: SCHIG; Normkostensätze öffentlicher Dienst (Verordnung des BMF); Darstellung RH

Der durchschnittliche Personalaufwand der SCHIG – einschließlich anteiliger Gemeinkosten, aber ohne Berücksichtigung der Overheadkosten – lag in der Funktionsgruppe der Referenten (Sachbearbeiter) in etwa auf dem Niveau der Normkostensätze des öffentlichen Dienstes, in den Funktionsgruppen „Experten, fachliche Leiter“ und „Abteilungsleiter“ um rd. 21 % über den Normkostensätzen des öffentlichen Dienstes. Die Mitarbeiter der SCHIG waren im Vergleich zum öffentlichen Dienst leichter kündbar und hatten keine automatischen Gehaltsvorrückungen.

⁴⁹ Der durchschnittliche Personalaufwand im öffentlichen Dienst enthält folgende Positionen: 1. Bezüge samt Neben- und Sachleistungen für die Bundesbediensteten; 2. Leistungen an die Allgemeine Sozialversicherung; 3. Sozialleistungen, soweit sie im Dienst- und Besoldungsrecht eine Grundlage haben; 4. Nebengebühren; 5. Zuwendungen nach Beendigung des Dienstverhältnisses; 6. Dotierung und Auflösung von Rückstellungen für Jubiläumswendungen und Abfertigungen und 7. Leistungsprämien. Nicht zum Personalaufwand zählen: 1. Geldleistungen aufgrund von Ausbildungsverhältnissen (z.B. Verwaltungspraktika) und Lehrverhältnissen bis zum Ablauf der Weiterverwendungspflicht; 2. Mittelverwendungen nach der Reisegebührenvorschrift 1955, BGBl. Nr. 133/1955, 3. sonstige Aufwandsentschädigungen und 4. Vorschüsse.

Die anteiligen Gemeinkosten im öffentlichen Dienst enthalten den arbeitsplatzbezogenen betrieblichen Sachaufwand in Form von laufenden Verwaltungssachaufwendungen wie beispielsweise die Aufwendungen für einen üblichen Büroarbeitsplatz (Miete, Abschreibung auf Büroausstattung usw.)

Die Geschäftsführung der SCHIG berichtete dem Aufsichtsrat regelmäßig über die Definition der Funktionsgruppen sowie die Gehaltsrahmen (zulässige Bandbreite der Gehälter) der einzelnen Funktionsgruppen. Die Gehaltsrahmen der Funktionsgruppen wurden zur Zeit der Gebarungsüberprüfung bei allen Mitarbeitern eingehalten.

- 29.2** Der RH hielt fest, dass der durchschnittliche Personalaufwand inkl. anteiliger Gemeinkosten bei der SCHIG in der Funktionsgruppe der Referenten und Sachbearbeiter in etwa gleich hoch war wie die Normkostensätze des öffentlichen Dienstes, in den Funktionsgruppen „Experten, fachliche Leiter“ und „Abteilungsleiter“ entgegen den strategischen Vorgaben des Eigentümers aber um rd. 21 % über den Normkostensätzen des öffentlichen Dienstes lag. Er wies kritisch darauf hin, dass rd. 27 % der Mitarbeiter der SCHIG in den Funktionsgruppen „Experten, fachliche Leiter“ und „Abteilungsleiter“ beschäftigt waren (siehe TZ 27), und dass der Anteil der Ressourcen für den Overhead am gesamten Personalressourceneinsatz der SCHIG mit rd. 30 % hoch war (siehe TZ 23).

Der RH wies darauf hin, dass es der SCHIG als ausgegliedertes Unternehmen zwar im Gegensatz zum BMVIT möglich war, Experten im technischen Bereich eine marktkonforme Entlohnung anzubieten und diese damit für eine Mitarbeit zu gewinnen. Der RH wies in diesem Zusammenhang aber auf den Widerspruch zur Eigentümerstrategie hin, die vorsah, dass sich Gehaltsniveau und –abschlüsse am öffentlichen Dienst orientieren sollten, und auf seine Empfehlung in TZ 27.

Arbeitskräfteüberlassung

- 30.1** Ein Mitarbeiter der SCHIG, Fachexperte der Benannten Stelle, arbeitete seit Juni 2012 im Rahmen einer Arbeitskräfteüberlassung im BMVIT. Diese Arbeitskräfteüberlassung war zunächst auf ein Jahr befristet. Der Mitarbeiter war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung weiterhin bei der SCHIG angestellt, das BMVIT refundierte der SCHIG sämtliche unmittelbar aus dem Dienstverhältnis mit dem Arbeitnehmer erwachsenden Kosten. BMVIT und SCHIG wandelten die Arbeitskräfteüberlassung nach Ablauf der Befristung in eine unbefristete Überlassung um, obwohl die SCHIG den Mitarbeiter wieder selbst einsetzen wollte.
- 30.2** Der RH kritisierte die Überlassung eines Mitarbeiters der SCHIG an das BMVIT auf unbestimmte Zeit im Rahmen einer Arbeitskräfteüberlas-

sung. Für den RH stellte die Arbeitskräfteüberlassung eine Umgehung des Personalplans des BMVIT dar, die einer Transparenz bezüglich des Personalstandes des BMVIT entgegenstand.

Der RH empfahl dem BMVIT und der SCHIG, den betroffenen Mitarbeiter entweder wieder in der SCHIG zu beschäftigen oder auf einer entsprechenden Planstelle im BMVIT einzusetzen.

30.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT habe der angesprochene Mitarbeiter aufgrund seiner Tätigkeit bei der SCHIG entsprechendes einschlägiges Fachwissen mitgebracht und habe daher sofort vollwertig im BMVIT eingesetzt werden können.*

30.4 Ungeachtet der seitens des BMVIT ins Treffen geführten vollwertigen Einsetzbarkeit des Mitarbeiters stand die durch den RH festgestellte Umgehung des Personalplans des BMVIT der Transparenz des Personalstandes des BMVIT entgegen. Er bekräftigte deshalb gegenüber dem BMVIT seine Empfehlung, den betroffenen Mitarbeiter – bei einer entsprechenden Verwendung durch das BMVIT – auf einer Planstelle des BMVIT einzusetzen.

Effizienz der
Leistungserbringung

Kennzahlen

31.1 Die SCHIG verfügte über ein Kennzahlensystem; sie entwickelte für die wesentlichen Prozesse des Unternehmens Kennzahlen und definierte Zielgrößen, um die Leistungsfähigkeit der Prozesse zu ermitteln. Die SCHIG überarbeitete das Kennzahlensystem im Jahr 2012 grundlegend. Dabei definierte die SCHIG für jede Kennzahl Messgröße, Zielwert, Messmethode, Messfrequenz, einen (Prozess-)Verantwortlichen und die Art und Häufigkeit des Reportings.

Mit 1. Jänner 2013 verfügte die SCHIG über rd. 70 Kennzahlen⁵⁰, welche quartalsweise ausgewertet und von den Prozessverantwortlichen an die Geschäftsführung berichtet wurden. Bei Abweichungen einzelner Kennzahlen von den zuvor definierten Sollwerten ging der jeweilige Prozessverantwortliche der Ursache für die Verfehlung der Zielgröße nach und machte Vorschläge für Verbesserungen im betreffenden Prozess. Das BMVIT zog im Jahr 2014 einzelne Kenngrößen der SCHIG (die Verbesserung der Kennzahl „Produktivität“ in den operativen Abteilungen) als Basis für eines der vier Detailziele in den MBO-Vereinbarungen mit der Geschäftsführung der SCHIG heran.

⁵⁰ z.B. „Verhältnis Erlöse zu eingesetzten Produktivstunden im Bereich Infrastrukturkontrolle & Notified Body“; „Abwicklungseffizienz Förderungen“ (= jährlich ausbezahltes Fördervolumen/jährlicher Aufwand der Prozessführung der SCHIG)

- 31.2** Der RH erachtete die Entwicklung des Kennzahlensystems der SCHIG grundsätzlich als zweckmäßig; die Anzahl der Kennzahlen war seiner Ansicht nach aber groß. Der RH empfahl der SCHIG, die Aussagekraft und Steuerungsrelevanz der Kennzahlen auf Basis zukünftiger Erfahrungen zu evaluieren und deren Anzahl gegebenenfalls zu reduzieren.

Der RH empfahl dem BMVIT, bei der Gestaltung der MBO-Vereinbarungen mit der Geschäftsführung der SCHIG in Zukunft verstärkt auf relevante strategische Kennzahlen der SCHIG zurückzugreifen und diese mit ambitionierten Zielwerten zu versehen.

- 31.3** (1) *Das BMVIT nahm in seiner Stellungnahme die Empfehlung des RH, bei MBO-Vereinbarungen verstärkt auf relevante strategische Kennzahlen zurückzugreifen, zur Kenntnis. Bei den MBO-Vereinbarungen werde bereits jetzt auf Kennzahlen zurückgegriffen und dies werde auch in Zukunft so gehandhabt werden.*

(2) Die SCHIG teilte in ihrer Stellungnahme mit, dass von Ende 2014 bis Mitte 2015 eine Evaluierung des Kennzahlensystems mit dem Ziel, die Kennzahlen zu reduzieren, durchgeführt werde. Das derzeitige Kennzahlensystem werde hinsichtlich der Orientierung an den wichtigsten Unternehmenszielen und der Aussagekraft für etwaige Steuerungsmaßnahmen überprüft. Neu festgelegte Key Performance Indices sollten die wichtigsten Unternehmens- und Qualitätsziele messbar machen. Seit der Überarbeitung des Kennzahlensystems 2012 sei auch ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess installiert. Dabei würden sowohl in den Prozessreviews als auch in den internen Audits die Kennzahlen hinsichtlich Aktualität und Nutzen hinterfragt.

- 31.4** Der RH entgegnete dem BMVIT, dass für die MBO-Vereinbarungen auf relevante strategische Kennzahlen zurückzugreifen ist und dabei die Ergebnisse der von der SCHIG durchgeführten Analyse und Reduktion der Kennzahlen zu berücksichtigen sind.

Kundenbefragungen

- 32.1** Die SCHIG führte in den Jahren 2010 und 2012 Kundenbefragungen durch⁵¹.
- Im Jahr 2010 ließ die SCHIG 64 persönliche bzw. telefonische Interviews mit Kunden, Förderwerbern bzw. sonstigen (Geschäfts-)Partnern der SCHIG durchführen. Die Kunden bewerteten ihre Zufrieden-

⁵¹ zuvor bereits im Jahr 2008

heit mit den Dienstleistungen der SCHIG nach dem Schulnotensystem mit insgesamt 1,75 und die Kundenorientierung der SCHIG mit 1,68. Die Bewertungen waren für jene Bereiche, in denen die SCHIG eine Kontrollfunktion ausübte, wie z.B. technische Infrastrukturkontrolle (Bewertung 2,05), schlechter als für jene Bereiche, in denen die SCHIG eine Dienstleistungsfunktion innehatte, wie z.B. Registerführung, Benannte Stelle oder Förderungsabwicklung (Bewertung im Durchschnitt 1,55).

- Im Jahr 2012 erfolgte die Kundenbefragung online. Von insgesamt 212 kontaktierten Kunden langten Rückmeldungen von 78 Kunden ein (Rücklaufquote rd. 37 %). Die Kunden bewerteten ihre Zufriedenheit mit den Dienstleistungen der SCHIG auf einer Skala mit maximal 100 % mit 76 % und die Kundenorientierung mit 74 %. Die Befragung ergab Optimierungsbedarf u.a. in den Bereichen Mittelverwendungskontrolle Bau, Prüfung des Effizienzsteigerungsprogramms, Benannte Stelle sowie Fluktuation der Mitarbeiter der SCHIG (siehe TZ 28). Die SCHIG setzte in der Folge z.B. in den Bereichen Mittelverwendungskontrolle Bau und Mitarbeiterfluktuation Maßnahmen zu beanstandeten Punkten.
- Die nächste Kundenbefragung plante die SCHIG für Herbst 2014.

32.2 Der RH anerkannte, dass die SCHIG regelmäßig Kundenbefragungen durchführte. Er kritisierte die mangelnde Vergleichbarkeit der Ergebnisse der bisher durchgeführten Kundenbefragungen. Der RH empfahl der SCHIG, bei zukünftigen Kundenbefragungen auf die Vergleichbarkeit der Erhebungsmethodik und des Bewertungsschemas mit den bisherigen Kundenbefragungen zu achten, um im Zeitablauf über vergleichbare Ergebnisse zu verfügen.

32.3 *Laut Stellungnahme der SCHIG habe sie die Empfehlung des RH, bei den Kundenbefragungen auf die Vergleichbarkeit der Erhebungsmethodik und des Bewertungsschemas zu achten, bereits bei der im Herbst 2014 durchgeführten Kundenbefragung umgesetzt.*

Risikomanagement
und Internes
Kontrollsystem

33.1 Die SCHIG führte im Jahr 2011 erstmalig ein Risikomanagementsystem ein. Für den Prozess verantwortlich war eine direkt der Geschäftsführung zugeordnete Risikomanagerin. Sie identifizierte in Zusammenarbeit mit den einzelnen Fachbereichen rd. 90 Risiken, bewertete und priorisierte diese. Für die Risiken wurden Risikoverantwortliche bestimmt und für erhebliche Risiken Maßnahmen entwickelt, um die Schadenshöhe oder die Eintrittswahrscheinlichkeit zu senken.

Eine Risikobewertung lag erstmals für das Jahr 2012 vor und wurde jährlich neu erstellt. Die beiden Top-Risiken im Jahr 2014 waren ein Ausfall der Betreibergesellschaft RTA für den Klima-Wind-Kanal mit einem Risikowert von 147.000 EUR aufgrund des Ausfalls der Pachtzahlungen und das Haftungsrisiko für die Kredite der Projektgesellschaft RTR für den Klima-Wind-Kanal mit einem Risikowert 144.300 EUR.

- 33.2** Der RH wertete die Einführung des Risikomanagements der SCHIG, die Gestaltung des Prozesses und die Umsetzung grundsätzlich als positiv. Der RH merkte aber kritisch an, dass seiner Ansicht nach die beiden Top-Risiken des Jahres 2014 sehr stark zusammenhingen. Sollte die Betreibergesellschaft des Klima-Wind-Kanals ausfallen, müsste die Projektgesellschaft und damit die SCHIG die Rückzahlung der Kredite, die über den Bestandzins finanziert wird, selbst übernehmen. Es würden damit beide Risiken gleichzeitig schlagend und ein Schaden (147.000 EUR bzw. 144.300 EUR) eintreten.

Der RH empfahl der SCHIG, bei der Identifizierung und Bewertung von Risiken in Zukunft besonderes Augenmerk auf die Vermeidung von Überschneidungen zu legen.

- 33.3** *Die SCHIG sagte in ihrer Stellungnahme die Umsetzung der Empfehlung des RH zu.*

- 34.1** (1) Die SCHIG verfügte über ein Internes Kontrollsystem (IKS), das sie in regelmäßigen Abständen von externen Stellen überprüfen ließ. Im überprüften Zeitraum führte ein Wirtschaftsprüfer im Jahr 2010 eine umfassende Evaluierung durch. Er bescheinigte der SCHIG ein ausgereiftes IKS in den Bereichen Rechnungswesen und Personalabrechnung und ein etwas weniger ausgereiftes System im Bereich der Förderungen. Die Geschäftsführung berichtete dem Aufsichtsrat im Mai 2011 über die Ergebnisse der Evaluierung und über gesetzte und geplante Schritte zur Umsetzung der Empfehlungen, wie z.B. Verbesserungen im Fördermanagement.

(2) Die SCHIG etablierte im Jahr 2011 eine Interne Revision. Nach dem Abgang des für die Interne Revision ursprünglich vorgesehenen Mitarbeiters, der bis zu seinem Ausscheiden eine Revisionsprüfung durchgeführt hatte, beauftragte die SCHIG ein externes Unternehmen mit der Durchführung der Revisionsprüfungen. In den Jahren 2012 bis 2013 wurden in Summe 18 Revisionsprüfungen (davon sechs Follow-up-Überprüfungen) durchgeführt, darunter regelmäßig Prüfungen mit

Schwerpunkt IKS. Im Jahr 2013 behandelte eine Revisionsprüfung eines der fünf Top-Risiken aus dem Risikomanagement. Die Prüfungen orientierten sich stark an den im internen Qualitätsmanagementsystem (Adonis) abgebildeten Prozessen.

34.2 Der RH stellte fest, dass die SCHIG ein Internes Kontrollsystem eingerichtet hatte, das sie regelmäßig von Externen evaluieren ließ. Die Geschäftsführung griff die Empfehlungen der Evaluierung auf und setzte entsprechende Maßnahmen.

Der RH erachtete die Vergabe von Revisionsaufgaben an Externe als geeignete Organisationsform für kleinere Organisationen und verwies auf seine entsprechenden Empfehlungen.⁵²

Der RH empfahl der SCHIG eine stärkere Verschränkung der Ergebnisse des Risikomanagements mit der Prüfungsplanung der Internen Revision.

35.1 (1) Zur Verwaltung der unterschiedlichen Finanzströme für die Aufgabenerfüllung führte die SCHIG folgende elf Bankkonten:

- ein allgemeines Geschäftskonto,
- ein Konto für die Gebühren des Einstellungsregisters,
- ein Konto für die Gebühren der Fahrerlaubnisse,
- ein Konto für die Abwicklung der Verkehrsdienstverträge,
- vier Anderkonten für die Fördergelder des Klima- und Energiefonds, der Anschlussbahn- und Terminalförderung, des Schienengüterverkehrs und der ETCS-Förderungen,
- ein Kreditkonto für das von der SCHIG für die RTR aufgenommene Darlehen,
- das zugehörige Verrechnungskonto und
- ein Veranlagungskonto.

⁵² Gebarungsüberprüfung „Interne Revisionen in ausgegliederten Rechtsträgern des Bundes“ (Reihe Bund 2010/1)

Für diese Konten war eine kollektive Zeichnungsberechtigung eingerichtet. Vom Konto für die Abwicklung der Verkehrsdienstverträge durften Überweisungen nur an definierte Konten der Eisenbahnunternehmen getätigt werden. Eine unternehmensinterne Tresorrichtlinie regelte die Verwahrung der Transaktionsnummern (TAN) der Zeichnungsberechtigten für die Durchführung der elektronischen Zeichnung.

(2) Neben den oben angeführten Konten bestanden seit dem Jahr 2011 zwei weitere Konten für die Abwicklung von Festgeldveranlagungen, für die eine Einzelzeichnungsberechtigung des Geschäftsführers eingerichtet war. Die SCHIG teilte dem RH mit, dass alle Kontenbewegungen entsprechend der internen Unterschriftenordnung in Kollektivzeichnung durchgeführt worden waren und die beiden Konten per 30. September 2014 geschlossen wurden.

(3) Um dem Werteverlust liquider Mittel entgegenzuwirken, erarbeitete die SCHIG im Jahr 2011 eine Richtlinie zur Veranlagung mit folgenden wesentlichen Inhalten:

Für Zwecke einer Veranlagung durften keine Mittel aufgenommen werden und es waren ausschließlich Veranlagungsprodukte einer entsprechenden Bonität in Euro zulässig, die kurzfristig veräußerbar waren. Die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung getätigte Veranlagung der liquiden Mittel der SCHIG entsprach den Vorgaben der Veranlagungsrichtlinie.

35.2 Der RH stellte fest, dass die Finanzströme für die unterschiedlichen Aufgabenbereiche der SCHIG getrennt voneinander über eigene Konten geführt wurden, was die Nachvollziehbarkeit und Transparenz der Aufgabenerfüllung förderte.

Der RH kritisierte die Führung von zwei Konten mit Einzelzeichnungsberechtigung des Geschäftsführers der SCHIG, weil damit ein Missbrauchsrisiko verbunden war. Er empfahl der SCHIG, in Zukunft ausschließlich Konten mit kollektiver Zeichnungsberechtigung zu führen.

Der RH wies darauf hin, dass die Vorgaben der Veranlagungs-Richtlinie eine risikoarme Veranlagungsstrategie gewährleisteten und die Veranlagungen zur Zeit der Gebarungsüberprüfung diesen Vorgaben entsprachen.

35.3 Die SCHIG sagte in ihrer Stellungnahme die Umsetzung der Empfehlung des RH zu.

Organisation der SCHIG

Zukauf externer Leistungen

36.1 (1) Die SCHIG kaufte externe Leistungen im Wesentlichen für den Bereich der technischen Infrastrukturkontrolle zu. Hierbei handelte es sich um größere Bauprojekte (Koralmbahn, Neubaustrecke Wien–St. Pölten, Unterinntal) und i.d.R. um Fragestellungen, bei denen spezielles Fachwissen, z.B. zur Geotechnik im Tunnelbau, notwendig war.

In den Jahren 2009 bis 2014 beauftragte die SCHIG Leistungen im Umfang von rd. 1,6 Mio. EUR für externe Begleitende Kontrollen des Eisenbahninfrastrukturprojekts Unterinntal. Die Beauftragung war mit dem BMVIT akkordiert.

(2) Die Benannte Stelle der SCHIG bot im Jahr 2010 Leistungen in 30 Fachgebieten⁵³ an. 23 der 30 Fachgebiete konnten die Experten der Benannten Stelle selbst abdecken, sieben Fachgebiete wurden von externen Sachverständigen in Form von Beauftragungen bearbeitet. Nach Redimensionierung der Benannten Stelle im Jahr 2012 (siehe TZ 11) konnten die Experten der Benannten Stelle im Jahr 2014 nur mehr 12 von 31 angebotenen Fachgebieten selbst abdecken, für 19 Fachgebiete gab es Kooperationsverträge mit Externen. Dazu gab es in den Jahren 2009 bis 2014 rund zehn Beauftragungen mit einem Auftragsvolumen von in Summe rd. 100.000 EUR. Bei vielen der extern abgedeckten Fachgebiete (z.B. Aerodynamik und Lüftungstechnik) bestand bis zur Gebarungüberprüfung noch keine kundenseitige Nachfrage.

36.2 (1) Der RH bemängelte den Zukauf externer Leistungen im Bereich der technischen Infrastrukturkontrolle im Umfang von 1,6 Mio. EUR. Der RH vertrat die Ansicht, dass aufgrund der Kosten von externen Leistungen vorrangig interne Ressourcen einzusetzen wären und verwies in diesem Zusammenhang auf seine bisherigen Feststellungen.⁵⁴ Aus Sicht des RH wäre für die Begleitende Kontrolle des Eisenbahninfrastrukturprojekts Unterinntal über die Jahre 2009 bis 2014 ein unternehmensinterner Ressourcen- und Know-how-Aufbau zweckmäßiger gewesen, weil es sich dabei um einen Bereich handelt, der zur Kernkompetenz der SCHIG gehört.

Der RH empfahl der SCHIG, unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer Evaluierung (siehe TZ 3) in Abstimmung mit dem BMVIT bei technischen Infrastrukturkontrollen eine eingehende Abwägung zwischen

⁵³ z.B. Eisenbahnbautechnik, Schall- und Lärmschutz, Wasserbau und Wasserbautechnik, Brandschutz, Tunnelsicherheit, Signaltechnik

⁵⁴ Reihe Bund 2004/2 „Hauptprobleme der öffentlichen Finanzkontrolle – Heranziehung externer Berater“; Reihe Bund 2006/2 „Österreichische Bundesbahnen: externe Beratungsleistungen“; Reihe Bund 2010/2 „Umsetzung des PPP-Konzessionsmodells Ostregion Paket 1“

SCHIG – Aufgabenübertragung durch das BMVIT

dem Zukauf von Fremdleistungen und dem Aufbau von unternehmensinternem Know-how mit entsprechenden Kosten-Nutzen-Überlegungen vorzunehmen und gegebenenfalls unternehmensinterne Ressourcen aufzubauen.

(2) Der RH hob hervor, dass die Benannte Stelle seit ihrer Redimensionierung mit 12 statt zuvor 23 Fachgebieten wesentlich weniger Bereiche durch hausinterne Experten abdecken konnte; deswegen griff sie im Bedarfsfall verstärkt auf externe Sachverständige in Form von externen Beauftragungen zurück.

36.3 Die SCHIG sagte in ihrer Stellungnahme die Umsetzung der Empfehlung des RH zu.

Finanzielle Lage der SCHIG

Aufwendungen 37.1 Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Aufwendungen der SCHIG in den Jahren 2009 bis 2013⁵⁵:

Tabelle 25: Entwicklung der Aufwendungen der SCHIG							
	2009	2010	2011	2012	2013	Mittelwert 2009 bis 2013	Veränderung 2009 bis 2013
	in 1.000 EUR						in %
Personalaufwand	4.478	5.353	4.909	4.921	4.846	4.901	+ 8,2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	772	498	388	520	304	496	- 60,6
Rechts- und Beratungsaufwand	389	515	323	223	267	343	- 31,4
Mieten und Reinigung	300	327	316	328	343	323	+ 14,3
Abschreibungen	177	161	190	152	203	177	+ 14,7
sonstige Aufwendungen	647	863	550	615	636	662	- 1,7
Betriebsaufwendungen gesamt	6.763	7.717	6.676	6.759	6.599	6.903	- 2,4

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

⁵⁵ Die Zahlen in Tabelle 9, 10 und 11 enthalten nicht jene Aufwendungen bzw. Erlöse, die in gleicher Höhe bei den Aufwendungen und den Erträgen schlagend wurden, wie beispielsweise bis zum Jahr 2012 der Mieterlös für ein Grundstück im Bereich des Güterterminals Werndorf, der an die GWP weiterverrechnet wurde, die interne Leistungsverrechnung innerhalb der SCHIG in den Jahren 2011 und 2012 und die Zahlungen an die Eisenbahnunternehmen für die Verkehrsdienstverträge. Die Zahlen der Tabellen weichen daher um diese Beträge von den Zahlen in den Jahresabschlüssen ab.

Finanzielle Lage der SCHIG

Mit durchschnittlich 71 % der Aufwendungen (rd. 4,90 Mio. EUR von insgesamt rd. 6,90 Mio. EUR) waren die Personalkosten der wesentliche Kostenfaktor der SCHIG. Der Personalaufwand stieg im überprüften Zeitraum um rd. 8 %. Der hohe Wert für Aufwendungen für bezogene Leistungen zu Beginn des überprüften Zeitraums ergab sich aus dem Zukauf externer Leistungen bei der begleitenden Infrastrukturkontrolle Unterinntal. Die Aufwendungen für Rechts- und sonstige Beratung konnten im überprüften Zeitraum deutlich gesenkt werden. In den sonstigen Aufwendungen sind u.a. die Aufwendungen für IT-Betrieb und Wartung, für Aus- und Fortbildung und Reise- und Fahrtspesen enthalten. Diese blieben über den geprüften Zeitraum praktisch konstant.

- 37.2** Der RH hob positiv hervor, dass die SCHIG ihre Aufwendungen in den Jahren 2009 bis 2013 nominell um rd. 2 % senken konnte, obwohl sie im überprüften Zeitraum zusätzliche Aufgaben wie z.B. die Abwicklung der Verkehrsdienstverträge übernahm. Die Inflation – bezogen auf den Verbraucherpreisindex 2005 – betrug im gleichen Zeitraum rd. 10,5 %.

Erträge

- 38.1** Die folgende Tabelle zeigt die Erträge der SCHIG und deren zeitliche Entwicklung im überprüften Zeitraum:

Tabelle 26: Entwicklung der Erträge der SCHIG

	2009	2010	2011	2012	2013	Mittelwert 2009 bis 2013	Veränderung 2009 bis 2013
	in 1.000 EUR						in %
Sach- und Personalaufwand BMVIT	4.562	5.073	3.970	4.617	4.461	4.537	- 2,2
Klima- und Energiefonds	553	460	496	476	448	487	- 19,0
Benannte Stelle	185	394	677	324	510	418	175,7
Seilbahnsachverständige	106	274	258	312	317	253	199,1
technische Infrastrukturkontrolle	337	415	205	197	77	246	- 77,2
ATF	250	250	250	167	93	202	- 62,8
Abwicklung VDV	-	-	270	300	300	174	-
Management Fees PPP-Projekte	145	147	150	153	112	141	- 22,8
Arbeitskräfteüberlassung	-	-	-	66	124	38	-
verbundene Unternehmen	-	-	-	3	-	1	-
Registerführung	76	30	33	23	66	46	- 13,2
Fahrerlaubnisse	-	-	166	13	15	39	-
Zuweisungsstelle	7	14	3	5	4	7	- 42,9
sonstige Erträge	178	133	130	105	72	124	- 59,6
Erträge gesamt	6.399	7.190	6.608	6.761	6.599	6.711	3,1
<i>davon Erträge BMVIT</i>	<i>5.225</i>	<i>5.768</i>	<i>4.894</i>	<i>5.383</i>	<i>5.136</i>	<i>5.281</i>	<i>- 1,7</i>
	in %						
Anteil Erträge BMVIT an den Gesamterträgen	81,7	80,2	74,1	79,6	77,8	78,7	- 3,7

■ Erträge vom BMVIT

■ „externe Erträge“, nicht vom BMVIT

ATF Anschlussbahn- und Terminalförderung

VDV Verkehrsdienstverträge

PPP Public Private Partnership

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

Rund 68 % der Erträge (4,54 Mio. EUR von insgesamt 6,71 Mio. EUR) entfielen auf den vom BMVIT abgegoltenen Sach- und Personalaufwand. Aber auch die extra ausgewiesenen Erträge für die technische Infrastrukturkontrolle, die Abwicklung der Anschlussbahn- und Terminalförderung und der Verkehrsdienstverträge, die Arbeitskräfteüberlassung, die Registerführung und die Ausstellung der Fahrerlaubnisse kamen vom BMVIT. Damit finanzierte das BMVIT die Aufwendungen der SCHIG in den Jahren 2009 bis 2013 durchschnittlich zu rd. 79 %. Die für die einzelnen Aufgaben vom BMVIT extra ausgezahlten Beträge

deckten vielfach nicht den Aufwand für die Aufgabenerfüllung (siehe TZ 14).

„Externe“, nicht (unmittelbar) vom BMVIT stammende Erträge (in der Tabelle grau hinterlegt) lukrierte die SCHIG für die Förderabwicklung für den Klima- und Energiefonds, für die Leistungen der Benannten Stelle und der Seilbahnsachverständigen, für das Teilnehmungsmanagement der PPP-Projektgesellschaften und als Zuweisungsstelle. Im Mittel entfielen rd. 19 % der Erlöse auf solche „externen“ Erträge.

Sonstige Erträge – dazu zählten u.a. Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen – waren nicht eindeutig zuordenbar und machten durchschnittlich 2 % der gesamten Erträge aus.

- 38.2** Der RH stellte fest, dass die SCHIG als zentrales Dienstleistungsunternehmen des BMVIT für den Schienenverkehr zu rd. 79 % vom BMVIT finanziert wurde. Er wies darauf hin, dass die SCHIG rund ein Fünftel der Erträge von anderen Stellen – z.B. von Eisenbahn- oder Seilbahnunternehmen – für die für diese erbrachten Leistungen lukrierte.

Der RH wies kritisch auf die Auszahlung mehrerer, teilweise nicht kostendeckender Beträge durch das BMVIT für einzelne Leistungen der SCHIG zusätzlich zum allgemeinen Personal- und Sachaufwand hin. Der RH sah darin einen administrativen Mehraufwand, der nicht zur Kostentransparenz beitrug.

Der RH empfahl dem BMVIT, den gesamten Aufwand der SCHIG, der nicht von „Externen“ getragen wird, über den Sach- und Personalaufwand zu ersetzen. Er empfahl der SCHIG, im Gegenzug dazu dem BMVIT über den tatsächlichen Aufwand für die Erfüllung der einzelnen Aufgaben und dessen Entwicklung auf Basis der Kosten- und Leistungsrechnung (siehe TZ 40) zu berichten.

- 38.3** (1) *Das BMVIT sagte in seiner Stellungnahme die Umsetzung der Empfehlung des RH, den gesamten Aufwand der SCHIG, der nicht von „Externen“ getragen wird, über den Sach- und Personalaufwand zu ersetzen, zu.*

(2) *Die SCHIG stimmte der Empfehlung des RH zu, dem BMVIT auf Basis der Kosten- und Leistungsberechnung über den tatsächlichen Aufwand für die Erfüllung der einzelnen Aufgaben und dessen Entwicklung zu berichten.*

Betriebsergebnis **39** Die folgende Tabelle zeigt die Ergebnisentwicklung der SCHIG in den Jahren 2009 bis 2013:

Tabelle 27: Ergebnisentwicklung der SCHIG nach UGB					
	2009	2010	2011	2012	2013
	in 1.000 EUR				
Erlöse	6.399	7.190	6.608	6.761	6.599
Aufwendungen	6.763	7.717	6.676	6.759	6.599
EBIT	- 365	- 527	- 66	0	0
Finanzerfolg	41	55	190	32	63
EGT	- 324	- 472	124	32	63
Gewinn-/Verlustvortrag	307	- 17	- 489	- 365	- 333
Bilanzgewinn/-verlust	- 17	- 489	- 365	- 333	- 270

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

Der Finanzerfolg der SCHIG stammte u.a. aus Zinserträgen oder Erträgen aus Haftungsentgelten von verbundenen Unternehmen. Die SCHIG war gemäß § 10 SCHIG-Gesetz von bundesgesetzlichen Abgaben mit Ausnahme der Umsatzsteuer befreit.

Die SCHIG wies in den Jahren 2009 und 2010 bedingt durch die Benannte Stelle ein negatives Betriebsergebnis auf (siehe TZ 12). Im Jahr 2011 erzielte die Benannte Stelle ein positives Betriebsergebnis. Der Verlust vor Zinsen und Steuern (EBIT) im Jahr 2011 ergab sich aufgrund von Verlusten im Bereich der Seilbahnsachverständigen (siehe TZ 13). Im Jahr 2012 wurde die Benannte Stelle in die Abteilung Infrastrukturkontrolle der SCHIG integriert. Das BMVIT glich über den Sach- und Personalaufwand auch Verluste der Benannten Stelle und der Seilbahnsachverständigen aus.

Kosten- und Leistungsrechnung

40.1 Die SCHIG verfügte über eine Ressourcenplanung auf Ebene von Kostenarten (z.B. Personalkosten), Kostenstellen (z.B. Benannte Stelle) und Kostenträgern (z.B. einzelne Aufträge der Benannten Stelle). Im Rahmen der Kosten- und Leistungsrechnung erstellte die Abteilung Finanzen-Controlling laufend Plan-Ist-Vergleiche, welche monatlich an die Geschäftsführung und quartalsweise an den Aufsichtsrat und das BMVIT berichtet wurden.

Für die Abteilung „Technische Infrastrukturkontrolle und Benannte Stelle“⁵⁶ verfügte die SCHIG über ein Auftragscontrolling in Datenbankform. Damit konnte sie den wirtschaftlichen Erfolg jedes einzelnen Projekts darstellen. Bis Mitte 2012 führte die SCHIG die Benannte Stelle als eigenen Rechnungskreis. Nach der Fusionierung der Benannten Stelle mit der Abteilung Technische Infrastrukturkontrolle entschied die SCHIG im Jahr 2013 aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung, keine Profit Center für einzelne Teilbereiche (wie beispielsweise die Benannte Stelle) einzurichten.

Auf Basis der Kosten- und Leistungsrechnung ermittelte die SCHIG jene Stundensätze, die für die Kalkulation von Angeboten (z.B. der Benannten Stelle) herangezogen wurden (siehe TZ 12).

- 40.2** Der RH erachtete die Kosten- und Leistungsrechnung der SCHIG, das Auftragscontrolling in Datenbankform sowie das Berichtswesen als zweckmäßig. Er merkte kritisch an, dass die Benannte Stelle ab Mitte 2012 nicht mehr als eigener Rechnungskreis (bzw. Profit Center) geführt wurde. Damit war für den Aufsichtsrat und den Eigentümer die wirtschaftliche Gebarung der nunmehr redimensionierten Benannten Stelle nicht mehr ersichtlich und damit der Informationsgehalt betreffend der wirtschaftlichen Gebarung der Benannten Stelle stark eingeschränkt.

Der RH empfahl der SCHIG, zumindest für wesentliche Geschäftsbereiche, die am Markt externe Erlöse erwirtschaften (Benannte Stelle, Seilbahnsachverständige), eigene Profit Center einzurichten und diese im Berichtswesen an den Aufsichtsrat und das BMVIT aussagekräftig darzustellen.

- 40.3** *Laut Stellungnahme der SCHIG werde sie die Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit eigener Buchungskreise (Profit Center) für wesentliche Geschäftsbereiche, die am Markt externe Erlöse erwirtschaften, prüfen und mit dem Aufsichtsrat über mögliche Berichtsformen diskutieren.*
- 40.4** Der RH betonte gegenüber der SCHIG, dass es im Interesse der Transparenz der operativen Aufgabenerfüllung geboten wäre, wesentliche Geschäftsbereiche, die am Markt externe Erlöse erwirtschaften, in eigenen Rechnungskreisläufen darzustellen. Er blieb deshalb bei seiner Empfehlung, diese Bereiche in eigenen Rechnungskreisen zu erfassen (siehe TZ 12).

⁵⁶ = synonym zu: Technische Infrastrukturkontrolle und Notified Body

Bilanz und
Finanzierung

41.1 Die folgende Tabelle stellt die wesentlichen Bilanzpositionen der SCHIG im überprüften Zeitraum dar:

Tabelle 28: Bilanz der SCHIG in den Jahren 2009 bis 2013					
	2009	2010	2011	2012	2013
	in 1.000 EUR				
Anlagevermögen	67.568	64.520	61.677	6.898	6.649
– immaterielles Vermögen	32	10	75	132	138
– Sachanlagen	17.343	17.027	16.973	325	257
– Finanzanlagen	50.193	47.483	44.629	6.441	6.254
Umlaufvermögen	4.777	472.228	113.458	86.338	89.395
– Vorräte	–	–	42	40	40
– Forderungen u. sonst. Vermögensgegenstände	1.310	470.374	91.814	76.187	39.570
– Kassenbestand	3.467	1.854	21.602	10.111	49.785
Rechnungsabgrenzung	44	42	40	83	67
Aktiva	72.389	536.790	175.175	93.319	96.111
Eigenkapital	9.752	9.279	9.404	9.435	9.498
– Stammkapital	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
– Kapitalrücklagen	7.768	7.768	7.768	7.768	7.768
– Bilanzverlust	– 16	– 489	– 364	– 333	– 270
Kostenbeiträge von Dritten	16.604	16.552	16.550	–	–
Fremdkapital	46.033	510.959	147.946	83.885	86.614
– Rückstellungen	549	1.854	33.961	6.829	4.908
– Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	41.083	38.229	35.375	3.188	3.000
– Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	582	468.658	77.163	73.147	77.858
– Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.926	1.417	–	–	–
– sonstige Verbindlichkeiten	893	801	1.447	721	848
Rechnungsabgrenzung	–	–	1.276	–	–
Passiva	72.389	536.790	175.176	93.320	96.112
Haftungen	42.677	42.298	40.379	37.751	29.515

Tabelle enthält Rundungsdifferenzen
Quellen: SCHIG; Darstellung RH

(1) Das immaterielle Anlagevermögen der SCHIG umfasste im Wesentlichen Software und Homepage des Unternehmens. Zu den Sachanlagen zählten Grundstücke des Güterterminals Werndorf und technische Büroanlagen. Die Grundstücke wurden im Jahr 2012 verkauft – daraus ergab sich ein Buchwertabgang von rd. 16,6 Mio. EUR (von 16,97 Mio. EUR auf 325.000 EUR). Die Finanzanlagen umfassten die Beteiligungen der SCHIG an den PPP-Projektgesellschaften und Ausleihungen an diese. Der Beteiligungswert an der GWP und die Ausleihungen an diese fielen durch den Verkauf der GWP im Dezember 2012 weg. Durch den Verkauf der GWP sank das Anlagevermögen der SCHIG von 61,68 Mio. EUR im Jahr 2011 auf 6,90 Mio. EUR im Jahr 2012.

(2) Die SCHIG verfügte ab dem Jahr 2011 über Vorräte in Form von Kartenrohlingen für die Fahrerlaubnisse für Triebwagenführer. Der Anstieg der Forderungen ab dem Jahr 2010 (z.B. von 1,31 Mio. EUR im Jahr 2009 auf 470,37 Mio. EUR im Jahr 2010) ergab sich aus Forderungen gegenüber dem BMVIT für die Abwicklung der Verkehrsdienstverträge. Auch die hohen Kassenbestände ab dem Jahr 2011 (z.B. 49,79 Mio. EUR im Jahr 2013) resultierten aus der Abwicklung der Verkehrsdienstverträge.

Das Umlaufvermögen der SCHIG schwankte durch die ab dem Jahr 2010 abgewickelten Verkehrsdienstverträge und die damit in Zusammenhang stehenden Forderungen und Kassenbestände stark (z.B. 4,78 Mio. EUR im Jahr 2009, 472,23 Mio. EUR im Jahr 2010).

(3) Die Kostenbeiträge von Dritten waren Zuschüsse der Europäischen Union, des ERP-Fonds und des Bundes für die GWP und fielen mit dem Verkauf der GWP im Jahr 2012 zur Gänze weg (von 16,55 Mio. EUR im Jahr 2011 auf 0 EUR im Jahr 2012).

Ab dem Jahr 2010 bildete die SCHIG Rückstellungen u.a. für einen drohenden Verlust aus einem Zins-Swap-Geschäft (siehe TZ 21). Im Jahr 2011 kam noch eine Rückstellung für ausstehende Eingangsrechnungen in der Höhe von rd. 29 Mio. EUR für noch nicht abgeschlossene Verkehrsdienstverträge dazu. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten umfassten zwei Darlehen der SCHIG für die GWP und ein Darlehen für die Rail Test & Research GmbH. Mit dem Verkauf der GWP im Dezember 2012 reduzierten sich die Verbindlichkeiten (von 35,38 Mio. EUR im Jahr 2011 auf 3,19 Mio. EUR im Jahr 2012). Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen umfassten ab 2010 vor allem Verbindlichkeiten gegenüber Eisenbahnunternehmen aus den Verkehrsdienstverträgen.

Auch das Fremdkapital reduzierte sich einerseits durch den Verkauf der GWP mit Ende 2012 und nahm andererseits ab dem Jahr 2010 – in stark schwankender Höhe – durch die Abwicklung der Verkehrs-dienstverträge zu.

Die Haftungsverhältnisse umfassten die Haftungen der SCHIG für die von den PPP-Projektgesellschaften aufgenommenen Darlehen.

(4) Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Eigenkapitalquote im überprüften Zeitraum:

Tabelle 29: Eigenkapitalquote der SCHIG					
	2009	2010	2011	2012	2013
	in %				
Eigenkapitalquote	13,5	1,7	5,4	10,1	9,9

Quellen: SCHIG; Darstellung RH

Die Eigenkapitalquote schwankte im überprüften Zeitraum entsprechend den Änderungen der Bilanzgrößen. Durch den im Jahr 2010 stark ansteigenden Wert der Verbindlichkeiten bei gleichbleibendem Eigenkapital sank die Eigenkapitalquote unter den im Unternehmensreorganisationsgesetz geforderten Mindestwert von 8 %. Ein Wirtschaftstreuhänder bescheinigte der SCHIG aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Jahre 2010 und 2011 eine positive Fortbestehensprognose. Ab dem Jahr 2012 lag die Eigenkapitalquote wieder im geforderten Bereich.

- 41.2** Der RH wies darauf hin, dass die Bilanzgrößen der SCHIG aufgrund des sich ändernden Aufgabenspektrums – vor allem durch den Verkauf einer PPP-Projektgesellschaft und die Abwicklung der Verkehrsdienstverträge – im überprüften Zeitraum schwankten. Damit schwankten auch die aus den Bilanzgrößen abgeleiteten Bilanzkennzahlen und deren Aussagekraft war im überprüften Zeitraum eingeschränkt.

Schlussempfehlungen

- 42 Vorbehaltlich der Ergebnisse einer Evaluierung der Aufgabenübertragung (siehe TZ 3) hob der RH zusammenfassend folgende Empfehlungen hervor:

BMVIT

(1) Vor einer Aufgabenauslagerung an die SCHIG bzw. an andere ausgliederte Unternehmen wären primär interne Ressourcen zu nutzen und entsprechende Kosten-Nutzen-Überlegungen anzustellen, um die Kosten für die Aufgabenerfüllung gering zu halten. Im Rahmen einer Evaluierung wäre zu prüfen, ob die Rückführung bestimmter, an die SCHIG übertragener (Kern-)Aufgabengebiete in das BMVIT möglich ist. (TZ 3, 22)

(2) Im Sinne einer Bündelung der Fachkompetenzen wären zukünftig technische Infrastrukturkontrollen nur noch durch die SCHIG durchführen zu lassen. Im BMVIT wäre jene technische Kernkompetenz vorzuhalten, die erforderlich ist, um die technischen Infrastrukturkontrollen der SCHIG beauftragen, steuern, die Ergebnisse der Kontrollen abnehmen und deren Umsetzung veranlassen zu können. (TZ 5)

(3) In Zukunft wäre verstärkt auf die Umsetzung der von der SCHIG in Berichten über konkrete Einsparungspotenziale bei Infrastrukturprojekten der ÖBB aufgezeigten Verbesserungsvorschläge hinzuwirken. (TZ 5)

(4) Im Rahmen einer Evaluierung wäre zu prüfen, ob die Abwicklung der ETCS-Level 2-Förderung nicht wieder vom BMVIT übernommen werden könnte, und allenfalls die Förderabwicklung in das BMVIT zurückzuführen. (TZ 6)

(5) Die Einsichtnahmen des BMVIT in den Abrechnungsprozess der Schienengüterverkehrsförderung wären schriftlich zu dokumentieren und die von der SCHIG laut Vertrag zu legenden Berichte wären einzufordern. (TZ 7)

(6) Es wäre zu evaluieren, ob das – bis 2012 vom BMVIT abgewickelte – Schienengüterverkehrs-Beihilfeprogramm wieder vom BMVIT übernommen werden könnte, und diese Förderabwicklung wäre gegebenenfalls in das BMVIT rückzuführen. (TZ 7)

(7) Einsichtnahmen des BMVIT in die Abwicklung der Schienen-güterverkehrsförderung bei der SCHIG wären in schriftlicher Form festzuhalten. (TZ 8)

(8) In Zukunft wären Doppelgleisigkeiten durch parallele Förderprogramme zu vermeiden. (TZ 8)

(9) Im Rahmen einer Evaluierung wäre zu prüfen, ob die Bestellung von Gemeinwirtschaftlichen Leistungen nicht vom BMVIT erledigt werden kann, und diese wäre gegebenenfalls in das BMVIT rückzuführen. (TZ 9)

(10) Genehmigungs- und Fertigungsvorgaben für die Gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Schienenpersonenverkehr wären schriftlich auszuarbeiten und für verbindlich zu erklären. (TZ 9)

(11) Eine Veräußerung der Anteile einer der beiden Benannten Stellen, an denen das BMVIT beteiligt war, wäre zu prüfen. (TZ 10)

(12) Die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Benannten Stelle wäre zu verfolgen und darauf aufbauend eine Entscheidung über den Fortbestand der Benannten Stelle zu treffen. (TZ 11)

(13) Es wäre darauf hinzuwirken, dass die Kommissionsgebühren für Leistungen der amtlichen Seilbahnsachverständigen auf ein kostendeckendes Niveau angehoben werden. (TZ 13)

(14) Der zukünftige Bedarf an Seilbahnsachverständigen wäre abzuschätzen und gegebenenfalls entsprechende amtliche Sachverständige im BMVIT – u.a. durch Übernahme der nichtamtlichen Sachverständigen der SCHIG ins BMVIT – aufzubauen. (TZ 13)

(15) Eine Zusammenführung der Ausstellung und Verwaltung von Fahrerlaubnissen im Bereich Wasser, Schiene und Luft und der Führung von Registern in einer zentralen Stelle wäre zu evaluieren und diese Aufgaben gegebenenfalls in diese Stelle überzuführen. (TZ 14)

(16) Da die Bearbeitung von Forschungsprojekten nicht im Kernkompetenzbereich der SCHIG als Erbringerin von Dienstleistungen für das BMVIT lag, wäre der von § 3 Abs. 1 Zi. 3 des SCHIG-Gesetzes umfasste Aufgabenbereich der SCHIG zu konkretisieren. (TZ 15)

(17) Hinsichtlich der Vergabe von Ad-hoc-Trassen wäre auf eine Meldung dieser entsprechend des Bestimmungen des EisbG 1957 hinzuwirken. (TZ 16)

Schlussempfehlungen

(18) Auf eine Änderung des SCHIG-Gesetzes wäre dahingehend hinzuwirken, dass die SCHIG auch bei der Übernahme von Haftungen für Kredite der Tochtergesellschaften das Einvernehmen mit dem BMVIT und dem BMF herstellen muss. (TZ 21)

(19) Im Rahmen des Bundesrechnungsabschlusses wären die Haftungen der SCHIG für Kredite der Tochtergesellschaften als Eventualverbindlichkeiten vollständig anzuführen. (TZ 21)

(20) Die Eigentümerstrategie des BMVIT für die SCHIG wäre auf Basis der bisher von der SCHIG umgesetzten strategischen Ziele weiterzuentwickeln. (TZ 24)

(21) In Zukunft wären nur Personen für die Vertretung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie in der Generalversammlung zu bevollmächtigen, die nicht Mitglieder des Aufsichtsrats der SCHIG sind. (TZ 25)

(22) Bei der Gestaltung der MBO-Vereinbarungen mit der Geschäftsführung der SCHIG wäre in Zukunft verstärkt auf relevante strategische Kennzahlen der SCHIG zurückzugreifen und diese mit ambitionierten Zielwerten zu versehen. (TZ 31)

(23) Der gesamte Aufwand der SCHIG, der nicht von „Externen“ getragen wird, wäre über den Sach- und Personalaufwand zu ersetzen. (TZ 38)

SCHIG

(24) Die Geschäftstätigkeit der Benannten Stelle wäre auch nach der Umstrukturierung in einem eigenen Buchungskreis darzustellen. (TZ 12)

(25) Weiterhin wären alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um den Anforderungen an die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Benannten Stelle zu genügen. (TZ 12)

(26) In Zukunft wäre dem BMVIT als Eigentümer laufend über den Personalaufwand für Forschungsprojekte zu berichten, weil dieses den nicht durch Förderungen gedeckten Mehraufwand über den Personal- und Sachaufwand zu decken hat. (TZ 15)

(27) Der Geschäftsverlauf der Rail Tec Arsenal Fahrzeugversuchsanlage GmbH (RTA) wäre weiterhin zu verfolgen und bei einer entsprechenden wirtschaftlichen Entwicklung des Unternehmens und

einer positiven Entwicklung des Marktumfeldes wären neuerlich Verkaufsverhandlungen zu führen. (TZ 19)

(28) Mit der Hafenverwaltung Regensburg wären entsprechende Nachverhandlungen zu führen, um eine Indexierung des Bestandzinses zu vereinbaren, die Laufzeit des Bestandvertrags an die Refinanzierungszeit der Darlehen anzupassen und das Nachfragerisiko für den Güterterminal RoLa Regensburg auf die Hafenverwaltung Regensburg zu übertragen. (TZ 20)

(29) Es wären weiterhin Möglichkeiten zum Verkauf des RoLa-Güterterminals Regensburg zu suchen, entsprechende Verhandlungsgrundlagen zu schaffen, Verhandlungen zu führen und diese zu dokumentieren. (TZ 20)

(30) Ein Teil der liquiden Mittel der SCHIG wäre für ein internes Darlehen an die Rail Tec & Research GmbH (RTR) zur Deckung des Liquiditätsbedarfs der RTR zu nutzen. (TZ 21)

(31) Die administrativen Tätigkeiten der SCHIG wären zu evaluieren und mögliche Rationalisierungspotenziale zu heben. (TZ 23)

(32) Objektive und nachvollziehbare Kriterien wären zu definieren, welche Qualifikationen und welche Aufgabengebiete für den Rang eines Experten bzw. eines Mitarbeiters mit Leitungsfunktion ausschlaggebend sind. (TZ 27)

(33) Bei Nachbesetzungen wäre eine Steigerung des Frauenanteils in den Funktionsgruppen „Experten, fachliche Leiter“ bzw. „Abteilungsleiter“ anzustreben. (TZ 27)

(34) In Abstimmung mit dem BMVIT wäre eine Systematik für mitarbeiterspezifische Entwicklungsmöglichkeiten in verschiedenen Aufgabenbereichen sowie innerhalb des Unternehmens auszuarbeiten. (TZ 28)

(35) Die Aussagekraft und Steuerungsrelevanz der Kennzahlen des Kennzahlensystems wäre auf Basis zukünftiger Erfahrungen zu evaluieren und deren Anzahl gegebenenfalls zu reduzieren. (TZ 31)

(36) Bei zukünftigen Kundenbefragungen wäre auf die Vergleichbarkeit der Erhebungsmethodik und des Bewertungsschemas mit den bisherigen Kundenbefragungen zu achten. (TZ 32)

Schlussempfehlungen

(37) In Zukunft wäre bei der Identifizierung und Bewertung von Risiken besonderes Augenmerk auf die Vermeidung von Überschneidungen zu legen. (TZ 33)

(38) Die Ergebnisse des Risikomanagements sollten in Zukunft stärker mit der Prüfungsplanung der Internen Revision verschränkt werden. (TZ 34)

(39) In Zukunft wären ausschließlich Konten mit kollektiver Zeichnungsberechtigung zu führen. (TZ 35)

(40) Bei der technischen Infrastrukturkontrolle wäre unter Berücksichtigung einer Evaluierung gemäß TZ 3 in Abstimmung mit dem BMVIT eine eingehende Abwägung zwischen dem Zukauf von Fremdleistungen und dem Aufbau von unternehmensinternem Know-how mit entsprechenden Kosten-Nutzen-Überlegungen vorzunehmen und gegebenenfalls unternehmensinterne Ressourcen aufzubauen. (TZ 36)

(41) Dem BMVIT wäre über den tatsächlichen Aufwand für die Erfüllung der einzelnen Aufgaben und dessen Entwicklung auf Basis der Kosten- und Leistungsrechnung zu berichten. (TZ 38)

(42) Für die wesentlichen Geschäftsbereiche, die am Markt externe Erlöse erwirtschaften (Benannte Stelle, Seilbahnsachverständige), wären eigene Profit Center einzurichten und diese im Berichtswesen an den Aufsichtsrat und das BMVIT aussagekräftig darzustellen. (TZ 40)

BMVIT und SCHIG

(43) Vor einer weiteren Teilnahme an einem EU-Projekt wären die organisatorischen Rahmenbedingungen u.a. für die First Level Control zu diskutieren. In Zukunft sollte die SCHIG nur dann an EU-Projekten teilnehmen, wenn die Rahmenbedingungen eine Entlastung der Projektadministration erwarten lassen. (TZ 15)

(44) Die Geschäftsordnung der Geschäftsführung der SCHIG wäre um eine Genehmigungspflicht für Haftungsübernahmen der SCHIG für Kredite der Tochtergesellschaften durch den Aufsichtsrat zu ergänzen. (TZ 21)

(45) Der im Rahmen der Arbeitskräfteüberlassung im BMVIT arbeitende Mitarbeiter der SCHIG wäre entweder wieder in der SCHIG zu beschäftigen oder auf einer entsprechende Planstelle im BMVIT einzusetzen. (TZ 30)

ANHANG

Entscheidungsträger des überprüften Unternehmens

Anmerkung:
im Amt befindliche Entscheidungsträger in **Blaudruck**

**Schieneinfrastruktur–Dienstleistungsgesellschaft mbH
(SCHIG)****Geschäftsführer**

Mag. Martin SANTER
(1. April 2005 bis 31. März 2010)

Ing. Gottfried SCHUSTER
(1. Februar 2006 bis 31. Jänner 2011)

DI Dr. Ulrich PUZ, MBA
(seit 1. Mai 2010)

**Vorsitzender des
Aufsichtsrates**

Mag. Dr. Gerhard Gürtlich
(30. April 2005 bis 20. September 2010)

DI Herbert KASSER
(20. September 2010 bis 12. November 2013)

Mag. Roland SCHUSTER
(seit 12. Dezember 2013)