Lagebericht gem. §§ 243 und 267 UGB

der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH für das Geschäftsjahr 2025.

1 Struktur der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und Angaben über Beteiligungen

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH („SCHIG mbH“) besteht als Gesellschaft seit 29 Jahren und wurde im November 1996 als Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH gegründet. Im Zuge der ÖBB-Reform 2005 ist der Finanzierungsbereich der SCHIG mbH zu den ÖBB transferiert worden. Die SCHIG mbH wurde gem. § 2 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz idgF per 01.01.2005 als „Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH“ neu gegründet (Abspaltung zur Neugründung).

Aufgrund des Fachwissens der Mitarbeiter:innen sowie durch die kontinuierliche Erweiterung ihrer Expertise hat sich die SCHIG mbH seit ihrer Neupositionierung im Sinne des gesetzlichen Auftrages u.a. zu einem Spezialisten für Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Abwicklung von Förderungen, der Mittelverwendungskontrolle im Eisenbahnwesen und der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen entwickelt. Das Know-how, über welches die SCHIG mbH im Bereich Mobilität verfügt, wird sowohl dem Bund (BMIMI) als auch Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen zur Verfügung gestellt.

Dienstleistungen im Zusammenhang mit Mittelverwendungskontrolle, dem Abschluss und der Abwicklung von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Schienenpersonenverkehrsleistungen und der Projektabwicklung

Die SCHIG mbH unterstützt den Eigentümer, die Republik Österreich (BMIMI), bei der Durchsetzung von Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit, Transparenz und Zweckmäßigkeit beim Einsatz öffentlicher Mittel. Die Beauftragung der entsprechenden Prüftätigkeiten erfolgt im Rahmen des gesetzlichen Auftrages.

Die Tätigkeiten umfassen folgende Bereiche:

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

Als zentrale Aufgabe im Auftrag des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur obliegt der SCHIG mbH gem. § 3 Abs 1 Z 9 SCHIG der Abschluss von Verträgen über die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Zusammenhang mit § 7 ÖPNRV-G 1999, BGBl. I Nr. 204, und deren Abwicklung. Im Zusammenhang mit der Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets agiert die SCHIG mbH seit Dezember 2019 (teilweise bereits seit Dezember 2018) ebenfalls als zentrale Beauftragungs- und Abwicklungsstelle des Gesamtangebots der von Bund und Ländern zu finanzierenden gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen gemäß §§ 7 und 13 des ÖPNRV-G 1999.

Darüber hinaus nimmt die SCHIG mbH die Funktion einer Abwicklungsstelle für Förderprogramme, insbesondere im Bereich der Gütermobilität des BMIMI, wahr. Dazu gehören die Anschlussbahn- und Terminalförderungen, das Investitionsförderprogramm Kombinierter Verkehr, das Beihilfenprogramm für Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen, die Wegeentgeltförderung sowie die Logistikförderung und das Förderprogramm für Rechts-Abbiegeassistenzsysteme. Neben der Abwicklungstätigkeit unterstützt die SCHIG mbH das BMIMI auch bei der Weiterentwicklung der Förderprogramme sowie mit

weiteren Leistungen, wie der Entwicklung und dem Betrieb des Anschlussbahnverzeichnisses, dem Verzeichnis SOLAS, Unterstützungsleistungen für das europäische Projekt eFTI4EU und nunmehr dem Nachfolgeprojekt eFTI4Live, sowie mit dem Verlagerungscoach.

Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Liberalisierung des Eisenbahnwesens

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

- Durchführung der Fahrzeugcodevergabe;
- Führung des Einstellungsregisters;
- Tätigkeit als Trassenzuweisungsstelle und Entgelterhebende Stelle für Privatbahnen;
- Führung des Infrastrukturregisters;
- Führung des SOLAS-Registers;
- Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr.

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

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

Die **RoLa Regensburg Projektgesellschaft mbH (Rollende Landstraße - RoLa)** hat mit dem RoLa-Standort Regensburg das erste grenzüberschreitende PPP-Projekt dieser Art für die SCHIG mbH realisiert. Infrastrukturbetreiber des RoLa-Terminals ist die Bayernhafen GmbH & Co. KG. Der operative Betrieb der RoLa-Verbindung Trento - Regensburg ist derzeit eingestellt.

2 Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage

2.1 Gesamtwirtschaftliches Umfeld, Marktumfeld und Trends

Österreichs Wirtschaft hat zum Ende des Jahres 2025 nach einer zwei Jahre andauernden Rezession Anzeichen einer zaghaften Erholung gezeigt. Die Oesterreichische Nationalbank (OeNB) führte in ihrer gesamtwirtschaftlichen Prognose für Österreich 2025 bis 2028 vom Dezember 2025[1] aus, dass wieder positives Wirtschaftswachstum zu verzeichnen ist, dieses jedoch für 2025 mit 0,6 % jedoch nur schwach ausfallen wird. Für die Jahre 2026 und 2027 hat die OeNB mit 0,8 % bzw. 1,1 % eine leichte Beschleunigung des Wachstums erwartet – für einen Aufschwung nach einer Rezession stuft sie diese Entwicklung jedoch als sehr verhalten ein. Die Exportwirtschaft als eine tragende Säule der österreichischen Wirtschaft steht durch die von den USA verhängten Zölle, hohe Lohn- und Energiekosten und die zunehmende Konkurrenz Chinas unter Druck, von der Bauwirtschaft sind aufgrund gestiegener Finanzierungskosten und des Spardrucks im öffentlichen Sektor ebenfalls keine starken Impulse zu erwarten. Als Risiko wird auch wahrgenommen, dass weitere Konsolidierungsmaßnahmen der öffentlichen Hand Bereiche wie etwa öffentliche Investitionen betreffen könnten, die stärkere negative Wachstumseffekte auslösen. Die Wachstumsannahmen der OeNB decken sich weitgehend mit der Prognose des IHS für die Jahre 2025 bis 2027[2].
Das WIFO ging für 2025 mit 0,5 % von einem ähnlichen Wachstum wie die OeNB aus. Für die Jahre 2026 und 2027 war das WIFO in seiner Konjunkturprognose 4/2025 vom Dezember 2025 jedoch deutlich optimistischer; für diese Jahre wurde ein Wachstum von 1,2 % bzw. 1,4 % erwartet[3].

In ihrer Interimsprognose für Österreich vom März 2026[4] revidiert die OeNB ihre Erwartungen für das BIP-Wachstum im Jahr 2026 nach unten. Der Start in das Jahr 2026 verlief zwar

[1] Gesamtwirtschaftliche Prognose der OeNB für Österreich 2025 bis 2028 (Dezember 2025): https://www.oenb.at/dam/jcr:28805d72-171e-46e8-ba0c-3793cf295850/report-2025-23-prognose.pdf, abgerufen am 05.04.2026
[2] IHS Winter-Prognose der österreichischen Wirtschaft 2025-2027 (18.12.2025): https://www.ihs.ac.at/fileadmin/public/2016_Files/Documents/2025/Winterprognose/IHS_Konjunkturprognose_2025_12_Winter_KURZVERSION_DE.pdf, abgerufen am 05.04.2026
[3] Konjunkturprognose 4/2025 des WIFO (Dezember 2025): https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-6792/kp_2025_04.pdf, abgerufen am 14.03.2026
[4] OeNB-Interimsprognose vom März 2026: https://www.oenb.at/dam/jcr:173d26c4-7c99-4158-abff-8069f3f77d67/report-2026-9-prognose.pdf, abgerufen am 05.04.2026

positiv, der am 28.02.2026 ausgebrochene Krieg im Nahen Osten und die in der Folge gestiegenen Energiepreise bringen erneut große Unsicherheit mit sich und trüben die weiteren wirtschaftlichen Aussichten. Daher erwartet die OeNB für 2026 ein Wirtschaftswachstum von nur noch 0,5 %. Für die Folgejahre 2027 und 2028 wird dann jedoch wieder Wachstum von rund 1 % prognostiziert. Das WIFO erwartet aufgrund der geopolitischen Unsicherheit mittelfristig ebenfalls keine wesentliche Verbesserung der Situation der österreichischen Wirtschaft[5].

Die Bauwirtschaft dürfte sich nach erheblichen Einbußen in den vergangenen Jahren im Jahr 2025 stabilisiert haben. Für das europäische Bauwesen wird für 2026 eine Erholung erwartet, die sich 2027 und 2028 fortsetzen dürfte. In Österreich zeigt sich ein ähnliches, jedoch verzögertes Muster: für 2026 wird mit einem Zuwachs von 0,2 % eine Seitwärtsbewegung erwartet, 2027 und 2028 sollten Wachstumsraten von jeweils 1 % p.a. bringen.
Nach einer Phase, in der der Wohnbau unterdurchschnittlich blieb, jedoch der Tiefbau aufgrund der öffentlichen Investitionen in die Infrastruktur stützend wirkte, zeichnet sich nun beim Wohnbau eine Stabilisierung ab, wohingegen der Tiefbau ab 2026 zunehmend durch fiskalische Konsolidierungsmaßnahmen belastet wird. Der Spardruck auf die öffentlichen Haushalte führt dazu, dass mit Verzögerung und Verschiebung von Bauprojekten zu rechnen ist.
Der heimische Tiefbau steht daher vor einer Trendwende. Investitionen in Verkehrsinfrastruktur hatten bis zuletzt für Produktionszuwächse gesorgt. Ab dem Jahr 2025 und verstärkt in den Folgejahren wirken sich fiskalische Einschränkungen auf Bundesebene dämpfend aus. Besonders betroffen von der Budgetkonsolidierung ist unter anderem der Schienenbau. Das WIFO hält fest, dass der Rahmenplan der ÖBB für den Zeitraum 2025 bis 2030 gegenüber dem vorherigen Planungszeitraum um rd. EUR 1,6 Mrd. gekürzt wurde, mehrere Großprojekte, darunter der nördliche Brenner-Zulauf, wurden verschoben.[6]
Der Tiefbau wird daher in den kommenden Jahren als Wachstumstreiber weniger Impulse bringen können, wenngleich große Infrastrukturprojekte, die sich bereits in Umsetzung befinden, weiterhin einen positiven Beitrag leisten werden.

---

[5] WIFO Monatsberichte 3/2026, S. 99ff: https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-8317/mb_2026_03_gesamt.pdf, abgerufen am 06.04.2026
[6] WIFO Monatsberichte 2/2026, S. 84ff: https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-7717/mb_2026_02_gesamt.pdf, abgerufen am 14.03.2025

Mit Beschluss des Europäischen Parlaments vom 14.12.2016 wurde das 4. Eisenbahnpaket verabschiedet, welches unter anderem die Anpassung der Struktur der Eisenbahnunternehmen der EU (Änderung der RL 2012/34/EU) sowie die Marktöffnung des inländischen Personenverkehrs beinhaltet. Die geplante Marktöffnung und Liberalisierung der gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsdienste (Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) führt zu einer nunmehr bevorzugten Wahl der wettbewerblichen Vergabe von Schienenpersonenverkehrsdiensten. Allerdings wird auch künftig eine auf gewissen Leistungsindikatoren basierende Möglichkeit der Direktvergabe bestehen. Diese Regelungen sollen zur Entstehung eines sozial verträglichen und für Eisenbahnkundinnen und -kunden nützlichen Wettbewerbs führen. Im Lichte dieser Änderungen des 4. Eisenbahnpakets, welche sukzessive bis 2023 in Kraft getreten sind, wurden von Seiten des Bundes sowie der Länder als zuständige Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdiensteverträge für den Zeitraum 2019 bis 2034 dementsprechend vorbereitet.

2.2 Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse der SCHIG mbH beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 18,3 Mio. (Vj. rd. EUR 16,9 Mio.), pro beschäftigter Person bedeutet das bei einem durchschnittlichen Personalstand von 151 Personen (Vj. 145 Personen) einen Betrag von rd. TEUR 121 (Vj. rd. TEUR 116). Dies entspricht einem Anstieg der gesamten Umsatzerlöse der SCHIG mbH um rd. EUR 1,5 Mio. oder rd. 8,7 % gegenüber dem GJ 2024. Der überwiegende Umsatzanteil resultiert aus der Kostentragungspflicht des Bundes laut § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz.

2.3 Ertragslage

Seit dem Jahr 2010 unterstützt die SCHIG mbH das BMIMI bei der Neugestaltung der Verkehrsdiensteverträge für den gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr gemäß den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Mit Beginn des Jahres 2020 liefen die letzten VDV der ersten Generation (in Kraft ab 2010 bzw. 2011) aus.
Ende des Jahres 2018 konnte die SCHIG mbH für die Bundesländer Vorarlberg und Kärnten erfolgreich neue Verkehrsdiensteverträge mit der ÖBB-PV AG über das zuvor von Bund und

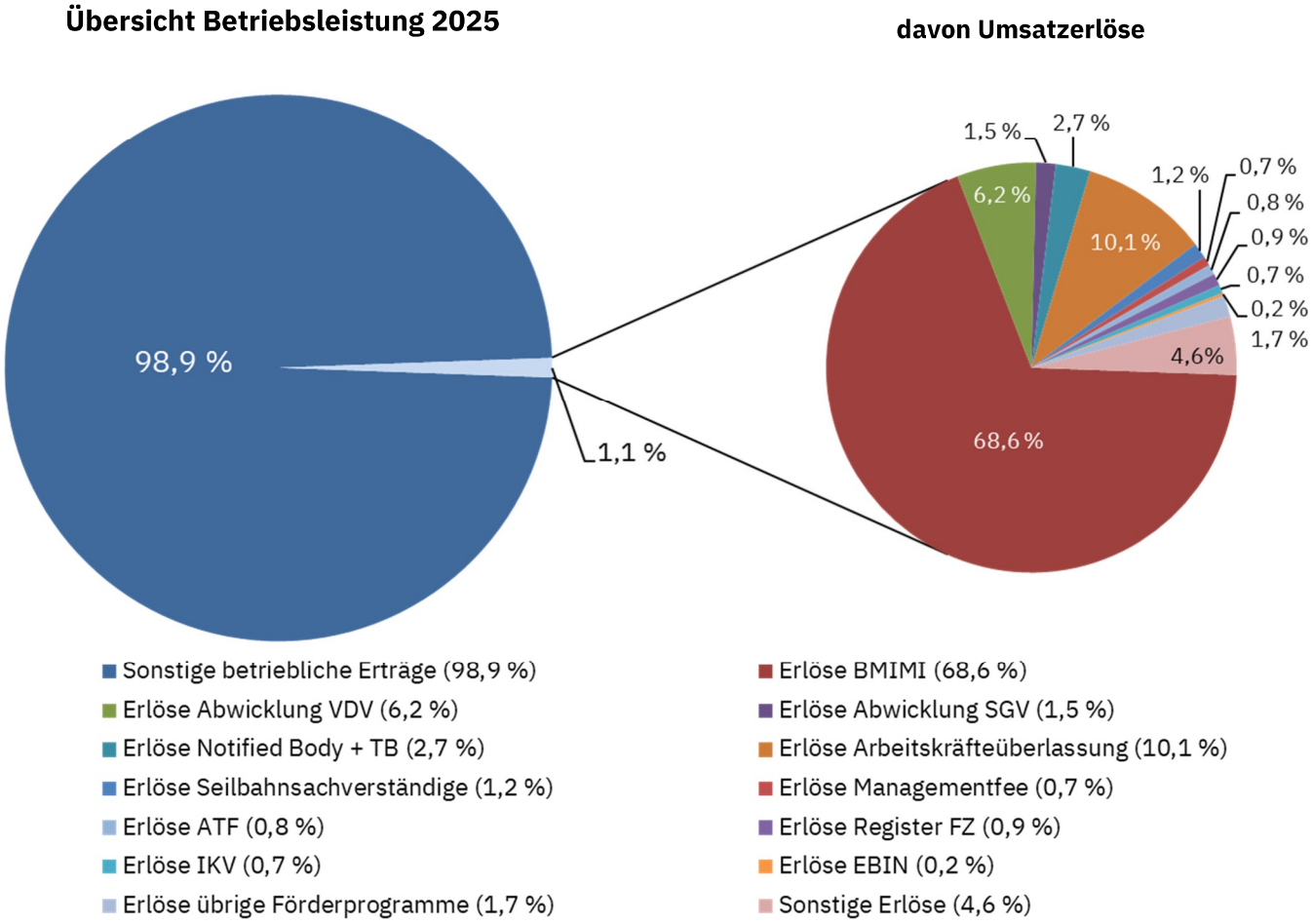
jeweiligem Bundesland gemeinsam festgelegte Gesamtangebot für den Zeitraum 2019 bis 2028 abschließen.
Im Jahr 2019 konnte die SCHIG mbH für den Schienenpersonenfernverkehr sowie für die Bundesländer Tirol und Salzburg erfolgreich Verkehrsdiensteverträge mit der ÖBB-PV AG über das zuvor von Bund und jeweiligem Bundesland gemeinsam festgelegte Gesamtangebot für den Zeitraum 2020 bis 2029/2034 (SPFV) abschließen. Weiters wurde am 12.12.2019 von der SCHIG mbH ein weiterer Verkehrsdienstevertrag mit der Montafonerbahn AG abgeschlossen, welcher bis 2028 gültig ist. Die Abwicklung dieser Verträge samt den Verkehrsplanungsarbeiten im Fernverkehr erfolgt ebenfalls durch die SCHIG mbH.

Darüber hinaus traten im Jahr 2020 der Verkehrsdienstevertrag für die Strecke Wien Hbf - Ebenfurth - Sopron - Deutschkreutz mit der Raaberbahn AG für den Zeitraum Dezember 2020 bis 2030 sowie der Verkehrsdienstevertrag für die Strecke Jenbach - Mayerhofen im Zillertal, der eine Laufzeit bis Dezember 2025 hat, in Kraft. Aufgrund von wesentlichen Änderungen der Vergabeprämissen (tatsächlich einsetzbarer Fuhrpark aufgrund von geändertem Infrastrukturausbau sowie Anpassungen in der Leistungsentwicklung) innerhalb einiger Regionen, wurde eine entsprechende Reaktion der Auftraggeberseite erforderlich. Für die Verkehrsdiensteverträge Steiermark (abgeschlossen am 07.12.2018), Oberösterreich (abgeschlossen am 12.12.2019) und Teile der am 13.12.2020 abgeschlossenen Ostregion wurde eine vorzeitige Vertragsauflösung der bestehenden Verträge sowie erneute Direktvergabe an die ÖBB-PV AG im Dezember 2023 umgesetzt. Für die Aufträge in den Regionen Salzburg, Tirol und Vorarlberg fand im Jahr 2023 eine wesentliche Änderung der bestehenden Verkehrsdiensteverträge zur Leistungsausweitung statt. Weiters wurde am 22.12.2023 für die Weststeiermark ein neuer Vertrag mit der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH für den elektrischen Betrieb auf den Strecken Graz - Wies-Eibiswald und Graz - Köflach abgeschlossen. Zur Abstimmung des Gesamtangebots im Schienenpersonennahverkehr in den jeweiligen Regionen bzw. zur Planung des Fahrplanangebots im Schienenpersonenfernverkehr gingen diesen VDV-Abschlüssen umfangreiche Verkehrsplanungsarbeiten in der SCHIG mbH voraus. Der Abschluss und die Abwicklung all dieser Verträge erfolgt durch die SCHIG mbH.

In Summe betrug der damit im Vertragsjahr 2025 erfolgte Bestellumfang der SCHIG mbH ca. 113,7 Mio. Zug-Kilometer. Dabei handelt es sich um Schienenpersonenverkehrsleistungen im Nah- und Regionalverkehr im gesamten Bundesgebiet sowie ergänzende Leistungen im Fernverkehr, die ebenfalls aufgrund gemeinwirtschaftlicher Zielsetzungen beauftragt werden. Im Vertragsjahr 2025 wenden der Bund sowie die jeweiligen Bundesländer für die von der SCHIG mbH bestellten Verkehrsleistungen ohne Berücksichtigung etwaiger Leistungsstörungen und der Ergebnisse des Qualitätsmanagements insgesamt rd. EUR 1,6 Mrd.[7] – auf. Zusätzlich trägt der Bund eine Mitfinanzierung in Höhe von rd. EUR 49,0 Mio. bei von Verkehrsorganisationsgesellschaften der Länder bestellten Schienenpersonenverkehrsleistungen. Diese Beträge sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen sowie in den Aufwendungen für bezogene Leistungen der SCHIG mbH enthalten.

[7] Planwert

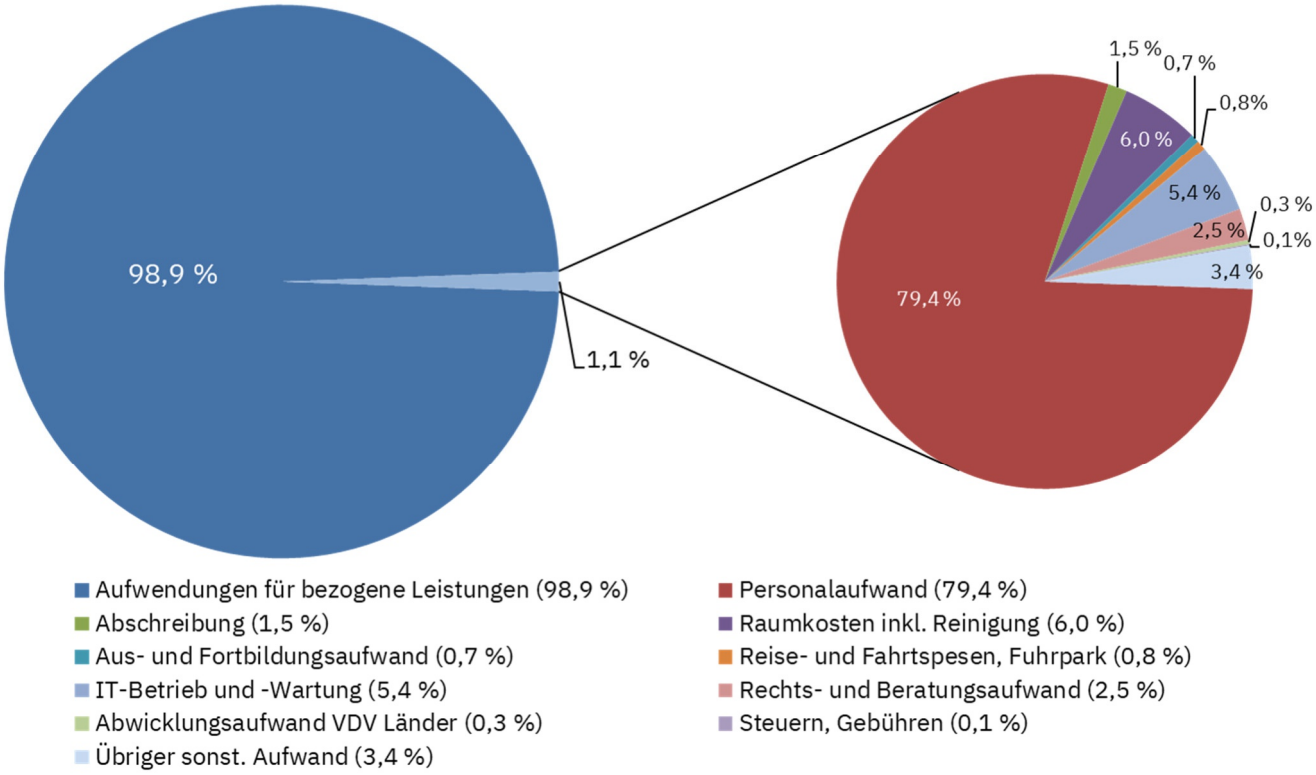
Der nachfolgende Überblick über die Betriebsleistung im GJ 2025 zeigt deren Zusammensetzung sowie Details zu den Umsatzerlösen.



Im Bereich der Aufwendungen verzeichnete der Personalaufwand im Berichtsjahr mit rd. EUR 14,6 Mio. (Vj. EUR 13,1 Mio.) einen Anstieg von rd. 12,1 % gegenüber dem Vorjahr, der durchschnittliche Personalaufwand pro beschäftigter Person der SCHIG mbH erhöhte sich im Berichtsjahr gegenüber dem GJ 2024 auf rd. TEUR 97 (Vj. rd. TEUR 90). Die durchschnittliche Anzahl an Mitarbeiter:innen stieg um 6 Personen von 145 Personen auf 151 Personen im GJ 2025.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen stiegen im Berichtsjahr insgesamt auf rd. EUR 1.594,4 Mio. (Vj. rd. EUR 1.347,9 Mio.) an. Die Intensität der Aufwendungen für bezogene Leistungen blieb mit rd. 98,9 % auf dem Niveau des Vorjahres (98,8 % im GJ 2024).

Übersicht Aufwendungen 2025



Überblick zur Ertragslage

	2025	2024	Veränderung
EBIT (in TEUR)	3.528	9.453	-5.924
EBIT-Marge (Umsatzrentabilität) (in %)	19,3 %	56,1 %	-36,8 %
Ergebnis vor Steuern (in TEUR)	3.500	9.402	-5.902
Eigenkapitalrentabilität (in %)	13,4 %	41,6 %	-28,2 %

Die SCHIG mbH erzielte im Berichtsjahr ein positives Ergebnis vor Steuern (entspricht dem Finanzergebnis) von rd. TEUR 3.500 (Vj. rd. TEUR 9.402). Das EBIT 2025 ging gegenüber dem Vorjahr auf rd. TEUR 3.528 (Vj. rd. TEUR 9.453) zurück, was auf das im Jahr 2024 aufgrund der günstigen Entwicklung der Zinslandschaft erzielte Finanzergebnis zurückzuführen ist.

Im Geschäftsjahr 2017 wurde der Ausweis der Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Zinsswap geändert, seither werden diese unsaldiert im Finanzergebnis gezeigt. Die aus dem Zinsswap resultierenden Zinsaufwendungen wurden dem Fachgutachten

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

Die Umsatzrentabilität ging im GJ 2025 aufgrund des sinkenden Zinsniveaus entsprechend auf rd. 19,3 % (Vj. rd. 56,1 %) zurück. Die Eigenkapitalrentabilität sank auf rd. 13,4 % (Vj. rd. 41,6 %).

Struktur der Gewinn- und Verlust-Rechnung

in TEUR	2025	%	2024	%	Veränderung
Umsatzerlöse	18.326	1,1 %	16.862	1,2 %	1.464
Sonstige betriebliche Erträge	1.594.548	98,9 %	1.347.875	98,8 %	246.674
Betriebsleistung	**1.612.874**	**100,0 %**	**1.364.737**	**100,0 %**	**248.138**
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.594.431	98,9 %	1.347.937	98,8 %	246.494
Personalaufwand	14.643	0,9 %	13.067	1,0 %	1.576
Abschreibungen	275	0,0 %	268	0,0 %	7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	3.526	0,2 %	3.465	0,3 %	61
Gesamtaufwand	**1.612.874**	**100,0 %**	**1.364.737**	**100,0 %**	**248.138**
Betriebsergebnis	**0**	**0,0 %**	**0**	**0,0 %**	**0**
Finanzergebnis	3.500	0,2 %	9.402	0,7 %	-5.902
Ergebnis vor Steuern	**3.500**	**0,2 %**	**9.402**	**0,7 %**	**-5.902**

Die Struktur der Gewinn- und Verlust-Rechnung der SCHIG mbH ist im GJ 2025 gegenüber dem Vorjahr weitgehend unverändert geblieben; maßgeblichster Einflussfaktor ist die Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen aus bezogenen Leistungen im Zusammenhang mit den Verkehrsdienstevertrügen.

2.4 Vermögens- und Finanzlage

Überblick zur Vermögens- und Finanzlage

	31.12.2025	31.12.2024	Veränderung
Bilanzsumme (in TEUR)	942.793	856.072	86.722
Nettoumlaufvermögen (in TEUR)	23.133	19.737	3.396
Eigenmittelquote nach URG (in %)	2,8 %	2,6 %	0,1 %

Der Anstieg der Bilanzsumme im Berichtsjahr auf rd. EUR 942,8 Mio. resultiert aus dem Anstieg der Abgeltungen für die Verkehrsdiensteverträge, der sich im Wesentlichen aus der vertraglich vorgesehenen Wertsicherung bzw. Änderungen im Bestellumfang ergibt. Der Anstieg des Nettoumlaufvermögens resultiert weitestgehend aus den Auswirkungen der Verkehrsdiensteverträge auf die entsprechenden Positionen der Bilanz.

Entwicklung der Bilanzstruktur

in TEUR	31.12.2025	%	31.12.2024	%	Veränderung
Langfristiges Vermögen	243.128	25,8 %	268.161	31,3 %	-25.034
Kurzfristiges Vermögen	699.666	74,2 %	587.910	68,7 %	111.755
Bilanzsumme	**942.793**	**100,0 %**	**856.072**	**100,0 %**	**86.722**
Eigenkapital	26.101	2,8 %	22.602	2,6 %	3.500
Langfristiges Fremdkapital	240.159	25,5 %	265.297	31,0 %	-25.138
Kurzfristiges Fremdkapital	676.533	71,8 %	568.173	66,4 %	108.360

Das Nettoumlaufvermögen ist zum 31. Dezember 2025 gegenüber dem Vorjahr auf rd. EUR 23,1 Mio. (Vj. rd. EUR 19,7 Mio.) angestiegen.
Der Anstieg des kurzfristigen Vermögens resultiert im Wesentlichen aus einer gegenüber dem Vorjahr höheren Akontozahlung des BMIMI für die Abgeltungsbeträge aus den Verkehrsdiensteverträgen, was zu einer entsprechenden Erhöhung des Standes der liquiden Mittel am Bilanzstichtag geführt hat. Daraus resultiert andererseits der Anstieg der passiven Rechnungsabgrenzung und damit des kurzfristigen Fremdkapitals.

Die Eigenmittelquote nach § 23 URG beträgt zum 31.12.2025 rd. 2,8 % (Vj. rd. 2,6 %), was bedeutet, dass der im § 22 leg cit festgelegte Schwellenwert von 8,0 % unterschritten wurde. Eine fiktive Schuldentilgungsdauer liegt nicht vor, da zum Bilanzstichtag kein effektives Fremdkapital der SCHIG mbH vorliegt. Die Finanzierung ist grundsätzlich aufgrund der gesetzlichen Finanzierungs- und Kostentragungspflicht des Bundes gem. § 5 Abs 4 sowie § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz sichergestellt.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

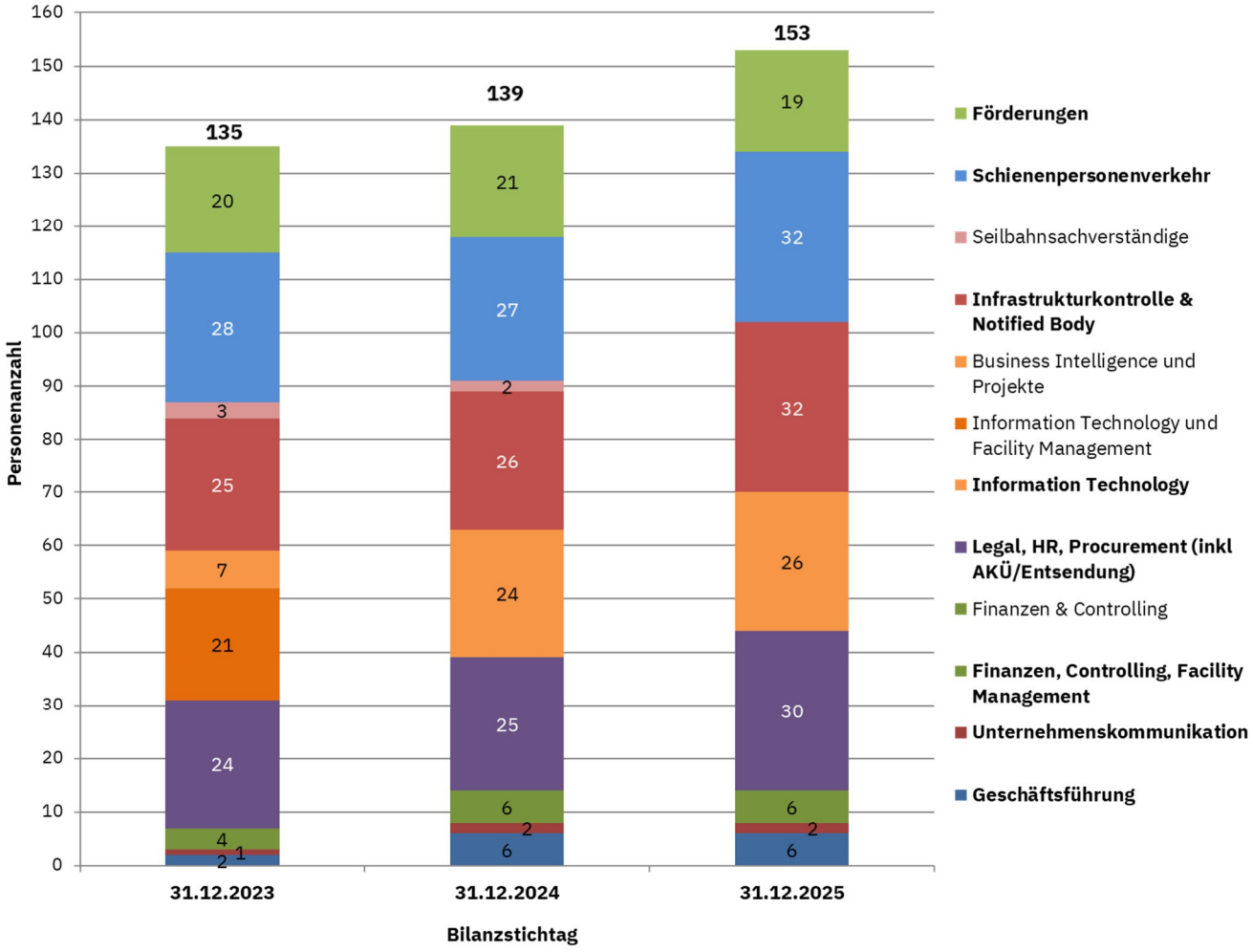
Der Free Cash Flow belief sich im Berichtsjahr auf rd. EUR 92,2 Mio. (Vj. rd. EUR -201,2 Mio.). Die zahlungswirksame Veränderung des Fonds der liquiden Mittel veränderte sich von rd. EUR -201,4 Mio. im Vorjahr auf rd. EUR 92,0 Mio. im GJ 2025. Dies resultiert im Wesentlichen aus der Veränderung der Forderungen, der Verbindlichkeiten sowie der passiven Rechnungsabgrenzung, welche im Zusammenhang mit den Verkehrsdiensteverträgen stehen.

Auszug aus der Kapitalflussrechnung:

in TEUR	2025	2024	Veränderung
Kapitalfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	92.333	-201.140	293.473
Kapitalfluss aus der Investitionstätigkeit	-155	-30	-125
Free Cash Flow	**92.178**	**-201.171**	**293.348**
Kapitalfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-188	-188	0
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	**91.990**	**-201.358**	**293.348**
Liquide Mittel zu Jahresbeginn	409.012	610.370	-201.358
Liquide Mittel am Jahresende	**501.002**	**409.012**	**91.990**

2.5 Personalbericht

Der Personalstand (Angestellte) zum 31.12.2025[8] der SCHIG mbH setzt sich – nach Abteilungen – wie folgt zusammen:



Hinweis: die derzeit geltenden Abteilungsbezeichnungen sind in der Legende fett dargestellt.

Der Anstieg der Personalzahl zum 31.12.2025 auf 153 Personen (Vj. 139 Personen) ist im Wesentlichen durch die Ausweitung des von der SCHIG mbH abgewickelten Aufgabenumfangs bedingt.

[8] In Karenz befindliche Personen (6) sind in der Zahl der Angestellten per 31.12.2025 wie auch in den Vorjahren nicht enthalten.

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

Personenzahl	**2025**	**2024**
Neuaufnahmen	25	16
Abgänge	-12	-14

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

	unter 30 Jahre	**30 - 49 Jahre**	**ab 50 Jahre**	**Frauenanteil**	**Durchschnittsalter**
31.12.2025	13,7 %	64,1 %	22,2 %	42,1 %	40,5 Jahre
31.12.2024	16,8 %	64,2 %	19,0 %	43,9 %	39,4 Jahre

Sozialleistungen

Die SCHIG mbH bietet den bei ihr tätigen Personen folgende freiwillige Sozialleistungen an:

- Einzahlung in eine Betriebspensionskasse (3 % der Bemessungsgrundlage basierend auf dem Bruttomonatsbezug pro Person);
- Einzahlung in eine Lebensversicherung (Er- und Ablebensversicherung oder weitere Pensionsvorsorge, monatlich EUR 25,00 pro Person);
- Verpflegungsgutscheine jeweils im Rahmen der steuerlichen Grenzen gemäß § 3 Abs 1 Z 17 EStG (EUR 7,00 bzw. EUR 1,10 pro Arbeitstag pro Person);
- Klimaticket oder Jobticket (Klimaticket EUR 1.300,00 pro Person; VOR-Jahreskarte Kernzone Wien EUR 365,00 pro Person);
- Unterstützung von Sport- und Kulturaktivitäten

3 Bericht über die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens und Risikobericht

3.1 Voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens

Eine der wesentlichen Zielsetzungen des Bundes und der Länder bei der Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets war die Harmonisierung des dualen Bestellsystems. Seitdem fungiert die SCHIG mbH als zentrale Beauftragungs- und Abwicklungsstelle aller von Bund und Ländern zu finanzierenden gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen. Dadurch wird eine effiziente und kompetente Beauftragung und Abwicklung von gemeinwirtschaftlich beauftragten Schienenpersonenverkehrsleistungen nach für ganz Österreich einheitlichen Leistungs- und Qualitätsstandards gewährleistet. Demnach wurde bzw. wird die SCHIG mbH vom Bund beauftragt, für das jeweilige Bundesland ein zuvor von Bund und Bundesland gemeinsam festgelegtes Gesamtangebot bei dazu geeigneten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu bestellen und in weiterer Folge die Vertragsabwicklung durchzuführen. Im Jahr 2016 wurde damit begonnen, die dafür notwendigen Umsetzungsmaßnahmen zu definieren. Mittlerweile bestehen für alle Bundesländer (Vorarlberg, Steiermark, Kärnten, Tirol, Salzburg und Oberösterreich) sowie für die Ostregion und den Fernverkehr unterschriebene und in-Kraft-getretene Verkehrsdiensteverträge mit der ÖBB-PV AG. Darüber hinaus gibt es Verkehrsdiensteverträge zwischen der SCHIG mbH und den Privatbahnen Graz-Köflacher Bahn, Montafonerbahn und Raaberbahn. Diese Verträge – ausgenommen Fernverkehr – decken jeweils das mit dem jeweiligen Land abgestimmte Gesamtangebot ab.
Darüber hinaus hat die SCHIG mbH bereits mit intensiven Überlegungen und Vorbereitungen für die Ausgestaltung der Folgevergaben ab 2028 begonnen. Die interne Expertise und die langjährige Erfahrung in der Abwicklung der Verkehrsdiensteverträge soll verstärkt dafür genutzt werden, die künftigen Verträge derart zu gestalten, dass die Vertragsabwicklung vereinfacht wird.

Der Benannten Stelle ist es im GJ 2025 gelungen, das geplante Umsatzziel von TEUR 400 (Vj. TEUR 340) zu überschreiten.

Die SCHIG mbH wickelt im Auftrag des BMIMI Investitions- und Betriebsförderprogramme zur Unterstützung des österreichischen Logistikstandorts und Schienengüterverkehrs ab. Die

Budgetkonsolidierung der Republik Österreich hat dazu geführt, dass bei vereinzelten Förderprogrammen das verfügbare Förderbudget ab dem Jahr 2025 reduziert wurde.

Die Nachfrage nach den beiden, bei der Europäischen Kommission notifizierten Förderprogramme „ATF“ (Anschlussbahn- und Terminalförderung) sowie „IKV“ (Investitionsförderprogramm Kombinierter Verkehr) war auch im Jahr 2025 hoch. Die Förderungen sind bekannt und erfreuen sich einer großen Nachfrage, was zu zahlreichen Projekten führt. In diesem Zusammenhang zeigt sich eine große Bandbreite an Projektarten, die gefördert werden. Die Sonderrichtlinie für ATF wurde 2023 verlängert und läuft bis Ende 2027. Das Programm IKV ist mit dem Ablauf des Jahres 2025 ausgelaufen, wobei Verlängerungsnotifizierung angestrebt wird.

Das Förderprogramm „Rechts-Abbiegeassistenzsysteme“ endete mit 2024, da eine entsprechende Verordnung auf europäischer Ebene in Kraft treten wird. Die Abwicklung wurde im ersten Halbjahr 2025 abgeschlossen und ein Endbericht dem BMIMI übermittelt.

Das Förderprogramm „Logistikförderung“ wird ebenfalls weiterhin gut genutzt. Dank einer Vielzahl von Beratungsgesprächen ist nicht mit einem Rückgang der Anträge zu rechnen. Die entsprechende Sonderrichtlinie „Logistikförderung“ steht noch bis 2028 zur Verfügung.

Das Betriebsförderungsprogramm „SGV-Plus“ umfasst die beiden Säulen Schienengüterverkehrsförderung (SGV-Förderung) und Wegeentgeltförderung (WEF) und ist für den Zeitraum von 2023 bis 2027 notifiziert. Ziel der Förderung ist es, Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Durchführung von Gütertransporten auf der Schiene zu unterstützen, die ansonsten überwiegend mit dem LKW auf der Straße abgewickelt werden müssten. Durch die SGV-Förderung werden jährlich rund 3,3 Millionen LKW-Fahrten bei einer geförderten Transportleistung von 13,6 Milliarden Nettotonnenkilometern vermieden. Es soll dadurch der hohe Schienen-Modal Split in Österreich im europäischen Vergleich gesichert werden, wobei eine stetige Verlagerung auf die Schiene angestrebt wird.

Im Jahr 2023 wurde in der SCHIG mbH die Funktion des „Verlagerungscoachs“ etabliert, was eine Umsetzungsmaßnahme des Masterplans Güterverkehr 2030 darstellt. Im Rahmen dieser Initiative steht der Verlagerungscoach als direkte Ansprechperson für Gemeinden und Unternehmen in ganz Österreich zur Verfügung, um die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene zu unterstützen.

Neben den Tätigkeiten als Abwicklungsstelle ist die SCHIG mbH seit Oktober 2023 Projektpartner im EU (CEF) Projekt „eFTI4EU“. Gemeinsam mit BMIMI und der ASFINAG wird bis Ende 2026 die Einführung des elektronischen Frachtbriefes für die Straße in Europa vorbereitet. Im Jahr 2025 hat sich die SCHIG erfolgreich um das Nachfolgeprojekt beworben, welches im Jahr 2026 für drei Jahre startet.
Das 2022 gestartete Förderprogramm „EBIN“ (Emissionsfreie Busse und Infrastrukturen) wird in Kooperation mit der Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) abgewickelt und bis 2026 laufen. Das Förderprogramm ist mit Mitteln aus der Recovery and Resilience Facility der Europäischen Union ausgestattet. Die Aufgabenstellungen der SCHIG mbH im Rahmen des Programmes fokussieren sich auf die (verkehrliche) Beratung von Antragstellenden, der formale Teil der Programmabwicklung (Vertrags- und Finanzmanagement) liegt bei der FFG.

Eine weitere Maßnahme aus dem Masterplan Güterverkehr ist die Umsetzung eines Anschlussbahnverzeichnisses, das als digitales Nachschlagwerk dient. Dadurch sollen Unternehmen künftig über bessere öffentlich zugängliche Datengrundlagen verfügen, um den optimalen Standort auszuwählen, und die Potenziale des Verkehrsträgers Schiene bestmöglich ausgeschöpft werden. Mittels Verordnung wurde die SCHIG mbH im Jahr 2025 gesetzlich zur Führung des Verzeichnisses verpflichtet.

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

3.2 Risikobericht

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

Eine laufende, systematische und nachvollziehbare Auseinandersetzung mit Risiken, aber auch Chancen im Rahmen des Strategieprozesses, ist jedenfalls essenziell. Das Risikomanagement stellt somit ein zentrales Instrumentarium dar, um das Management der SCHIG mbH bei der Erreichung der Unternehmensziele zu unterstützen, weshalb es auch laufend überprüft und optimiert wird.

3.2.1 Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten

Originäre Finanzinstrumente

Der Bestand an originären Finanzinstrumenten der SCHIG mbH (Forderungen und Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Finanzanlagen) lässt sich aus der Bilanz ablesen. Detaillierte Informationen finden sich in den entsprechenden Angaben im Anhang zum Jahresabschluss.

Derivative Finanzinstrumente

Die SCHIG mbH setzt ein derivatives Finanzinstrument zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken ein. Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen.

Am 25.01.2005 hat die SCHIG mbH zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos für eine Finanzierung der Rail Test & Research GmbH über ein Volumen von EUR 20,0 Mio. einen Zinsswap-Vertrag als Fixzinszahlerin mit der Republik Österreich, vertreten durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur, abgeschlossen (Laufzeit bis Ende 2029). Die Zeitwertermittlung zum 31.12.2025 erfolgte im Rahmen einer finanzmathematischen "Mark to Market"-Bewertung unter Zugrundelegung der Marktverhältnisse zum Bilanzstichtag und ergab einen negativen beizulegenden Zeitwert iHv rd. EUR 1,3 Mio (Vj. EUR 1,8 Mio.). Die Drohverlustrückstellung wurde entsprechend auf diesen Wert angepasst (Anwendung der AFRAC-Stellungnahme "Die unternehmensrechtliche Bilanzierung von Derivaten und Sicherungsinstrumenten" idgF). Durch den Wechsel von einem variablen zu einem Fixzinssatz wurde das Ziel verfolgt, den zugrundeliegenden langfristigen Kredit abzusichern bzw. zukünftige Zinszahlungen genauer kalkulierbar zu machen. Damit wird auch der zukünftige Liquiditätsbedarf genauer plan- und berechenbar. Gemäß Fachmeinung sollten sich die Ergebnisse von Zinsswaps über die gesamte Kreditlaufzeit grundsätzlich neutralisieren.

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

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

Die SCHIG mbH hat im Geschäftsjahr 2025 weiter am Ausbau eines risikoorientierten Kontrollumfelds gearbeitet und wird dies auch im Geschäftsjahr 2026 fortsetzen. Oberste Priorität nimmt bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens ein. Im Rahmen des implementierten Risikomanagementsystems werden die finanzwirtschaftlichen Risiken laufend betrachtet sowie durch geeignete Maßnahmen begrenzt. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle und transparente Steuerung der quantifizierbaren Risikopositionen innerhalb eines konkret zu vereinbarenden Handlungsrahmens. Dazu hat sich die SCHIG mbH entsprechende Richtlinien gegeben. Nachstehend werden die gängigsten Finanzrisiken näher erörtert.

Liquiditätsrisiko

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

Zinsrisiko

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

Währungsrisiko

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

Kontrahentenrisiko

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

3.2.2 Internes Kontrollsystem

Allgemeine Informationen

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

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

- die Einhaltung der für das Unternehmen maßgeblichen rechtlichen Vorschriften und der vorgeschriebenen Geschäftspolitik zu unterstützen (Compliance),
- die Ordnungsmäßigkeit und Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung zu gewährleisten (Financial Reporting) und

- die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der betrieblichen Tätigkeit (hierzu gehört auch der Schutz des Vermögens vor Verlusten durch Schäden und Malversationen) zu unterstützen (Operations).

Dieses System basiert somit auf den Maßstäben des international bewährten Rahmenkonzepts für interne Kontrollsysteme (COSO – Internal Control and Enterprise Risk Management Frameworks des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) und bietet dem Management ein umfassendes Analyse- und Steuerungsinstrument. Unterstützt wird das IKS von einem Qualitätsmanagementsystem, wofür die SCHIG mbH bereits im Jahr 2008 erstmals die Zertifizierung nach ISO 9001:2008 erhielt, die Rezertifizierung ab dem Jahr 2017 erfolgte dann nach der ISO 9001:2015. Das bislang letzte, erfolgreich abgeschlossene Rezertifizierungsaudit fand im Jahr 2023 statt, das nächste wird planmäßig im Juni 2026 durchgeführt.

Das IKS gewährleistet die Übereinstimmung sämtlicher Abläufe im Unternehmen mit internen und externen Regelwerken und basiert auf den folgenden Grundlagen:

- Die wesentlichen/kritischen Geschäftsabläufe (Prozesse) sind sachlich und formal richtig, vollständig und für Dritte nachvollziehbar dokumentiert.
- Die Aufbauorganisation ist in geeignetem Ausmaß nachvollziehbar dokumentiert (Organigramm, Arbeitsplatzbeschreibung, Funktionsbeschreibung etc.) und wird regelmäßig angepasst.
- Die für die jeweilige Geschäftstätigkeit anzuwendenden Regelwerke und internen Vorgaben sind umfassend bekannt und verfügbar (über das Qualitätsmanagement-Tool der SCHIG mbH – ADONIS – tagesaktuell abrufbar).

Das IKS für den Rechnungslegungsprozess ist Bestandteil des regelmäßigen Prüfprogramms und wird von einer externen Prüfgesellschaft wiederkehrend überprüft. Die Ergebnisse der durchgeführten Prüfungen werden dem Aufsichtsrat berichtet.

Berichterstattung zum rechnungslegungsbezogenen Internen Kontrollsystem

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

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

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

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

Die Verbuchung der Geschäftsfälle erfolgte im Geschäftsjahr 2025 grundsätzlich auf EDV-Anlagen unter Verwendung der Software RZL. Die Bilanzierung wurde im Geschäftsjahr 2025 von der Kanzlei Schachner & Partner Wirtschaftsprüfung und Steuerberatung GmbH & Co KG durchgeführt. Der Jahresabschluss und Lagebericht wurden im Berichtsjahr von der CONSULTATIO Wirtschaftsprüfung GmbH & Co KG geprüft.

Die Verantwortung für die unternehmensweite fortlaufende Überwachung obliegt der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat; in der operativen Durchführung werden diese vom Bereich Finanzen & Controlling unterstützt. Darüber hinaus sind die jeweiligen Geschäftsbereichsleitungen für die Überwachung der entsprechenden Bereiche zuständig. Es werden in

regelmäßigen Abständen Kontrollen und Plausibilisierungen vorgenommen. Das Ergebnis der Überwachungstätigkeiten wird der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat berichtet. Die Geschäftsführung erhält regelmäßig zusammengefasste Finanzreportings (z.B. Monats- und Quartalsberichte sowie Liquiditätsprognosen). Zu veröffentlichende Abschlüsse werden von der Leitung des Bereichs Finanzen & Controlling vor Weiterleitung an den Bilanzausschuss des Aufsichtsrates einer abschließenden Würdigung unterzogen.

3.3 Bericht über die Forschung und Entwicklung

Als Beratungs- und Dienstleistungsunternehmen im Eigentum der Republik Österreich besteht eine der Aufgaben der SCHIG mbH in der Unterstützung einer nachhaltigen Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens. Dementsprechend ist die SCHIG mbH mit der Besorgung aller Geschäfte und Tätigkeiten beauftragt, die der diskriminierungsfreien Entwicklung und Verbesserung des Eisenbahnwesens sowie neuer Eisenbahntechnologien auf dem Schienennetz dienen, sowie auch mit der Mitwirkung bei der Koordinierung aller Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen für den Schienenbereich.

Die Europäische Kommission unterstützt die Anstrengungen Österreichs entlang der Güter- und Personenverkehrskorridore, die das Rückgrat des europäischen Schienennetzes (TEN) bilden. Bis Ende 2025 wurden Aktivitäten unterstützt, die neben Güter- und Personenverkehr entlang dieser Achsen auch den automatisierten Datenaustausch im Informationssystem „TENtec“ der Europäischen Kommission zur Koordination und Entwicklung des TEN-T (Trans-European Transport Network) fördern sollen. Der formale Abschluss dieses Projekts ist mit Ende des 1. Quartals 2026 vorgesehen. Für ein Folgeprojekt (bis inkl. 2027), in dem die bisherigen Anstrengungen entlang der TEN-Korridore weitergeführt werden sollen, unterstützt die SCHIG mbH das BMIMI als Associated Partner. Anstelle von „TENtec“ wurde das Arbeitsprogramm um „SUMP“ – Smart Urban Mobility Plans ergänzt, mit Hilfe derer das „Urban Mobility Package“ der Europäischen Kommission gestärkt und umgesetzt werden soll

Die SCHIG mbH wickelt diese Projekte organisatorisch und formal ab, die Workforce und Expertise wird von Mitarbeiter:innen geleistet, die sowohl in SCHIG mbH als auch BMIMI tätig sind.

4 Anmerkungen zum Lagebericht

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

Wien, am 13.04.2026

Die Geschäftsführung

DI Viktor Vogler, BA