

ZILLERTALER VERKEHRSBETRIEBE AG

ZILLERTAL

ERFAHREN



Gemeinsam ans Ziel kommen!

**Geschätzte Aktionärinnen und Aktionäre,
sehr geehrte Damen und Herren,**

für die Zillertaler Verkehrsbetriebe AG war 2020 eines der herausforderndsten Geschäftsjahre der Unternehmensgeschichte. Grund war die Coronapandemie, welche für einen weltweiten Stillstand in vielen Bereichen des öffentlichen und privaten Lebens sorgte. Dem öffentlichen Nahverkehr kam in diesen Tagen eine besondere Bedeutung zu. Die Zillertaler Verkehrsbetriebe waren sich dieser Verantwortung bewusst und auch 2020 sicher und verlässlich für ihre Fahrgäste im Zillertal unterwegs. Als Aufsichtsratsvorsitzender spreche ich dem gesamten Team meinen Dank für das große Engagement und die Flexibilität aus, die 2020 gefordert war!

2020 ist mit keinem Geschäftsjahr der ZVB-Geschichte vergleichbar. Klarerweise sind die Fahrgastzahlen pandemiebedingt zurückgegangen. Trotzdem haben 1,4 Millionen Fahrgäste der Zillertalbahnen auch im Vorjahr ihr Vertrauen geschenkt. Positiv herausstreichen möchte ich, dass die ZVB AG 2020 zum sechsten Mal in Folge schwarze Zahlen verbuchen konnte. Gutes Wirtschaften ist eine der wesentlichen Grundlagen, um die Aufgaben der Zukunft meistern zu können!

Diese Zukunft heißt Zillertaler Mobilitätsplan. Als Teil dieses ehrgeizigen Gesamtpakets soll die wasserstoffbetriebene Zillertalbahnen unsere Region nachhaltig entlasten. Moderne Infrastruktur und optimale Verbindungen sollen die Bevölkerung und die Gäste zum Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel motivieren. 2020 wurde intensiv an diesem

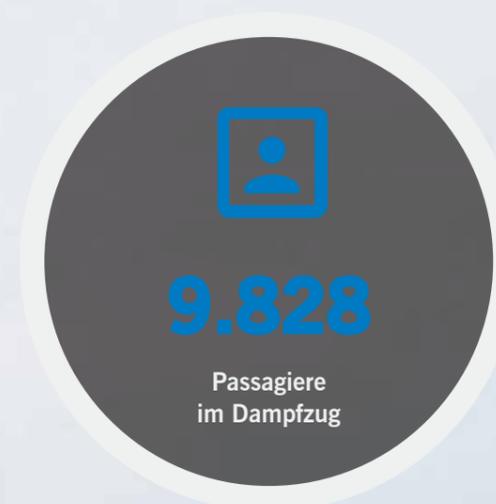
Projekt mit Strahlkraft weit über das Tal hinaus gearbeitet – so wurde unter anderem die Verlagerung der Holztransporte auf Schiene gebracht, was den Menschen zwischen Jenbach und Fügen jährlich 20.000 LKW-Fahrten erspart.

Leider gab es auf unserem Weg in die Mobilitätszukunft 2020 auch Rückschläge und Verzögerungen. Die notwendige Erhöhung der Tourismusabgabe, die für 2020 vorgesehen war, wurde auf 2021 verschoben. Ich bin froh, dass viele Zillertaler Touristikerinnen und Touristiker in den vergangenen Wochen erkannt haben, welche Jahrhundertchance der Zillertaler Mobilitätsplan ist. Wenn wir 2023/2024 starten wollen, dürfen wir uns aber keine weiteren Verzögerungen leisten und müssen an einem Strang ziehen. Nur so kommen wir gemeinsam ans Ziel!

Ihr Abg. z. NR Franz Hörl
Aufsichtsratsvorsitzender
der Zillertaler Verkehrs-
betriebe AG



ZILLERTALBAHN 2020 IN SPANNENDEN ZAHLEN UND FAKTEN.





„2020 WAR EIN JAHR DER GROSSEN HERAUS- FORDERUNGEN.“

Das Geschäftsjahr 2020 war von der Coronapandemie geprägt. Trotzdem gelang es, zum sechsten Mal in Folge schwarze Zahlen zu schreiben und ein verlässlicher und sicherer Partner in der Region zu sein – für die MitarbeiterInnen und die Fahrgäste.



Was waren die besonderen Herausforderungen im abgelaufenen Geschäftsjahr?

Wolfgang Stöhr:

Wir haben ab März 2020 eine Situation erlebt, die für uns alle völlig neu war. Als Verkehrsunternehmen kam uns dabei eine ganz besonders wichtige Rolle zu. Wir haben daher umfassende Maßnahmen gesetzt, um den öffentlichen Verkehr aufrechtzuerhalten. Dabei stand der Schutz unserer MitarbeiterInnen und unserer Fahrgäste immer ganz

oben. Ein ganz großer Dank gilt allen unseren MitarbeiterInnen für ihren Einsatz in den vergangenen Monaten.

Wie hat sich die Coronapandemie auf die Zahlen der Zillertaler Verkehrsbetriebe ausgewirkt?

Wolfgang Stöhr:

Die Zillertalbahn hat im Vorjahr 1,4 Millionen Fahrgäste transportiert. Das ist ein deutlicher Rückgang im Vergleich zum Vorkrisenniveau. Der Wert des Vorjahres entspricht etwa der Fahrgastzahl aus dem Jahr 2001. Im Busbetrieb setzten wir rund 5,2 Millionen Euro um. In diesem Bereich kam natürlich der Totalausfall der Skibusverkehre in der Wintersaison 2020/2021 bereits zum Tragen.

Wie stellt sich die Ertragslage dar?

Wolfgang Stöhr:

Wir haben 2020 zum sechsten Mal nacheinander schwarze Zahlen geschrieben. Konkret konnten wir im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Jahresüberschuss von 440.904,70 Euro erzielen. Dieses Ergebnis liegt über dem ursprünglich geplanten Ergebnis. Grund ist der positive Einmal-Effekt aus einem Liegenschaftstausch.

Inwieweit hat die Coronapandemie die Arbeiten am Zukunftsprojekt Zillertalbahn 2020+ beeinflusst?

Helmut Schreiner:

Wir haben auch 2020 intensiv an der Umsetzung des Zillertaler Mobilitätsplans gearbeitet. Ziel ist ein Gesamtpaket, mit dem das Zillertal zum Vorreiter der innovativen und nachhaltigen Mobilität wird. Die neue, wasserstoffbetriebene Zillertalbahn soll ein wesentlicher Teil dieses Pakets werden. Außerdem verfolgen wir einen ehrgeizigen Plan, was die Modernisierung der Infrastruktur angeht.

Was konnte bereits umgesetzt werden?

Was ist konkret geplant?

Helmut Schreiner:

Ein Highlight ist sicherlich die Verlagerung der Holztransporte von der Straße auf die Schiene, die 2020 intensiv vorbereitet wurde und 2021 gestartet ist. Wir arbeiten darüber hinaus an zahlreichen weiteren Infrastrukturprojekten, die über das laufende Mittelfristige Investitionsprogramm (MIP) finanziert werden: Dazu gehören der zweigleisige Ausbau im Bereich Schlitters – Gagering, die Trassenverlegung im Bereich Camping Kaltenbach sowie die Schaffung eines Fußgängertunnels am Bahnhof Kaltenbach, die Trassenverlegung auf der Strecke Zell – Aschau samt Errichtung der neuen Haltestelle Rohrberg, die Modernisierung des Bahnhofes Zell am Ziller inkl. P&R-Anlage und die Adaptierung der Ortsdurchfahrt Zell.

„WIR WAREN AUCH
2020 EIN VERLÄSSLICHER
PARTNER
DER REGION.“



Wolfgang Stöhr

KAUFMÄNNISCHER VORSTAND

aus Schwaz ist seit Jänner 2015 Vorstand der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG. Seit April 2017 verantwortet der 47-Jährige als Vorstand Finanzen und Administration die Zahlenwelt des Unterneh-

mens, sämtliche Vertriebs- und Verwaltungsaufgaben sowie die Öffentlichkeitsarbeit. Unter seiner Führung ist es in sehr kurzer Zeit gelungen, das Unternehmen in die schwarzen Zahlen zu bringen. Mit dem Geschäftsjahr 2020 wird zum sechsten Mal in Folge ein positives Ergebnis erzielt.

Helmut Schreiner

TECHNISCHER VORSTAND

ist seit April 2017 als Vorstand Technik und Betrieb für die gesamte Betriebsabwicklung sowie alle Baumaßnahmen zuständig. Auch die Bearbeitung des Zukunftsprojektes Zillertalbahn 2020+ liegt seit April 2017 in den Händen des 50-jährigen Salzburgers. Im Jahr 2020 wurde intensiv an der neuen Zillertalbahn und der Modernisierung der Infra-

struktur gearbeitet. So wurde u.a. der Holztransport zwischen Jenbach und Fügen auf Schiene gebracht.



WAS UNSEREN MITARBEITERINNEN UND MITARBEITERN 2020 WICHTIG WAR



Als Gleismeister bin ich für die Instandhaltung und -setzung und den sicheren Betrieb des Streckennetzes sowie der insgesamt 80 Weichen zuständig. Die ständigen Erneuerungen, um unsere Bahn auf dem neuesten Stand zu halten, machen meinen Job besonders interessant und abwechslungsreich. Nicht zu vergessen die gute Kameradschaft in einem motivierten Team.

Johannes Schwemberger
GLEISMEISTER



Mein Aufgabengebiet in der Werkstätte ist sehr umfangreich. Eine besondere Herausforderung für mich und meine Mitarbeiter ist es, die Fahrzeuge auf dem aktuellen Stand der modernen Technologie zu halten. Die Digitalisierung ist im Busbereich bereits weit fortgeschritten und bedarf laufender Schulungen der Mitarbeiter!

Manfred Gamper
WERKSTÄTTENLEITER BUS



Die Arbeiten in der kommerziellen Abteilung sind vielfältig und bereiten mir große Freude. Die Bandbreite reicht vom Kontrollieren der Einnahmenabrechnungen bei Bus und Bahn über das Erstellen von Statistiken bis hin zum Generieren von Ticketlayouts und Steuerdaten für die Fahrscheindrucker. Ebenso dient die Abteilung als Schnittstelle zwischen den Mitarbeitern im Bahn- und Busbereich sowie zwischen Buchhaltung und VVT.

Michael Kirchmair
KOMMERZIELLE ABTEILUNG



Mein Beruf bringt jeden Tag eine neue Herausforderung mit sich. Ich möchte mich bei den Zillertaler Verkehrsbetrieben herzlichst bedanken, dass sie mir die Möglichkeit einer firmeninternen sowie externen Weiterbildung zum Verschubleiter und Triebfahrzeugführer ermöglicht haben. Somit sind mir im Betrieb viele neue Möglichkeiten eröffnet worden. Es macht mir jeden Tag erneut Freude, meinen Dienst anzutreten.

Roland Lechner
BUSFAHRER, VERSCHUBLEITER UND
TRIEBFahrZEUGFÜHRER



Als Elektriker habe ich eine abwechslungsreiche Arbeit zwischen dem „normalen“ Service und der Fehlersuche. Wobei man speziell bei Letzterem sehr gefordert wird und immer wieder Neues dazulernt. Ich freue mich auf die nächsten Jahre und die anstehenden Veränderungen.

Bernhard Hinterholzer
ELEKTRIKER BAHNBETRIEBSWERK



Ich arbeite bereits seit 23 Jahren bei der Zillertalbahn. Angefangen habe ich als Tischler. Inzwischen erstreckt sich mein Aufgabenbereich von der Instandhaltung historischer Waggons für Fremdfirmen bis hin zu sämtlichen Lackierarbeiten. Weiters konnte ich die Ausbildung zum Kesselwärter, Dampflok- und Triebfahrzeugführer ablegen. Durch diese vielfältigen Einsatzmöglichkeiten ist jeder Arbeitstag eine neue Herausforderung. Ob Werkstatt, Personen-, Dampf- oder Güterzug: Es wird nie langweilig.

Johann Kaltenhauser
SPRINGER / TRIEBFAHRZEUGFÜHRER UND
WERKMANN BAHNBETRIEBSWERK



Als Springer habe ich viele diverse Tätigkeiten, die meinen Job immer wieder aufs Neue interessant machen. Ich blicke sehr gespannt auf die zukunftsweisenden Projekte.

Patrick Madersbacher
SPRINGER / TRIEBFAHRZEUGFÜHRER UND
KFZ-TECHNIKER BAHNBETRIEBSWERK



Mein Job als Zugbegleiter bei der Zillertalbahn macht mir Freude, da ich gerne mit Menschen arbeite. Zufriedene Fahrgäste haben für mich oberste Priorität. Die gute und kameradschaftliche Zusammenarbeit macht uns zu einem starken Team.

Alois Thanner
ZUGBEGLEITER



Als Lagerhalter habe ich die Verantwortung, dass die notwendigen Ersatzteile vorrätig sind. Da ich mich sehr für Lokomotiven interessiere, kann ich mein Wissen stets weitergeben und bei der Ausgabe von Teilen mit Rat und Tat zur Seite stehen.

Andreas Riegler
LAGERHALTER

Die neue Zillertalbahn

Das Zukunftsprojekt 2020+

DER ZILLERTALER MOBILITÄTS- PLAN NIMMT FORMEN AN

Ein ehrgeiziges Gesamtpaket mit
Strahlkraft über das ganze Tal hinaus.



Der Zillertaler Mobilitätsplan soll das gesamte Tal ab der Wintersaison 2023/2024 zum Vorreiter der innovativen und nachhaltigen Mobilität machen. Das Paket beruht auf drei Säulen: der neuen, wasserstoffbetriebenen Zillertalbahn, einem ganzheitlichen Mobilitätskonzept aus Bus, Bahn und Straße sowie der Gästekarte als Fahrkarte.

Die neue Zillertalbahn soll die erste Schmalspurbahn der Welt werden, die mit Energie aus grünem Wasserstoff aus den Zillertaler Wasserkraftwerken angetrieben wird. Der mit Energie aus grünem Wasserstoff angetriebene Elektrotriebzug ist im Jahr durchschnittlich eine Million Euro

günstiger als ein Elektrozug mit Oberleitung, ergibt eine 2020 durchgeführte Wirtschaftlichkeitsberechnung von KCW Berlin. Das zentrale Ergebnis: Wasserstoff ist die günstigste und effizienteste Antriebsform. Eine teure Oberleitung würde außerdem landwirtschaftliche Arbeiten oder schwere Transporte massiv behindern. Langfristig sollen dann auch Busse und Pistengeräte auf Wasserstoff umgestellt werden – und das Zillertal so zur Wasserstoff-Region Nummer eins werden.

Das Gesamtinvestitionsvolumen in die Infrastruktur beträgt 92,1 Millionen Euro und in die neuen Fahrzeuge 70 Millionen Euro (Stand August 2020).

Die neuen Züge und deren Betrieb sollen über den neuen Verkehrsdienstvertrag und über die erhöhte Tourismusabgabe finanziert werden, die Infrastrukturvorhaben über das Mittelfristige Investitionsprogramm (MIP) 2021–2025. Zusätzliche Mittel kommen aus dem Forschungsprojekt „HyTrain“. Der Klimafonds stellt drei Millionen Euro zur weiteren Forschungsarbeit im Wasserstoffbereich zur Verfügung. Ohne Zustimmung der Tourismusverbände zur Erhöhung der Tourismusabgabe können nur Teile des Gesamtkonzepts umgesetzt werden.



AUS DEM LAUFENDEN GESCHÄFTSJAHR 2021

Für die für die Zillertalbahn war der 17. Mai 2021 ein historischer Tag: Nach siebeneinhalb Jahren Pause nahm die Zillertalbahn den Güterverkehr wieder auf und transportiert Holz vom neuen Verladeterminale in Jenbach zu Binderholz nach Fügen. „Wir haben im ersten Betriebsmonat 562 Waggons abgefertigt und 23.270 Tonnen Rundholz transportiert. Insgesamt konnten 2.250 LKW-Fahrten

eingespart werden“, zieht Helmut Schreiner, technischer Vorstand der Zillertalbahn, eine erste positive Bilanz. Die Verlagerung der Holztransporte auf die Schiene ist ein wichtiger Beitrag, um die Bevölkerung im vorderen Zillertal zu entlasten. Über das ganze Jahr gesehen werden mehr als 20.000 LKW weniger auf der B 169 Zillertalstraße fahren.

Holz ist wieder auf Schiene

Das Transportsystem hat die Firma Innofreight aus der Steiermark extra für die Schmalspurbahn entwickelt. Es besteht aus speziellen Aufbauten, die auf den Tragwaggons der ZVB montiert werden. Bei Vollauslastung transportieren täglich drei Garnituren zu je zehn Waggons Holz zur Weiterverarbeitung nach Fügen. Eine Garnitur kann 400 Tonnen Holz laden.



Neustart für die Achenseebahn

ZVB-Vorstände übernehmen Geschäftsführung



Vorne von links: Helmut Schreiner (Geschäftsführer der Achenseebahn Infrastruktur- und Betriebs-GmbH und technischer Vorstand der Zillertalbahn), LH-Stv Josef Geisler, Betriebsleiter Hannes Obholzer, Wolfgang Stöhr (Geschäftsführer der Achenseebahn Infrastruktur- und Betriebs-GmbH und kaufmännischer Vorstand der Zillertalbahn) und Dietmar Wallner (Bgm. Jenbach) Hinten von links: Abg. z. NR Franz Hörll, Josef Hausberger (Bgm. Eben am Achensee) und Wirtschaftskammer-Vizepräsidentin Martina Entner

Die neue Achenseebahn Infrastruktur- und Betriebs-GmbH soll die traditionsreiche Bahn wieder auf Kurs bringen. Die Zillertalbahn-Vorstände Wolfgang Stöhr und Helmut Schreiner wurden mit der Geschäftsführung betraut und führen die beiden Bahnen in Personalunion.

Das sind die Eckpunkte der neuen Achenseebahn:

■ Ab Mai 2022 soll die Achenseebahn die Remise verlassen und wieder mit Volldampf von Jenbach bis zum Seespitz fahren.

■ Anfang März 2021 wurde der Gesellschaftervertrag für die neue Achenseebahn Infrastruktur- und Betriebs-GmbH unterzeichnet. An dieser sind das Land Tirol mit 60 Prozent und die ZVB mit 20 Prozent sowie die Gemeinden Eben am Achensee, Jenbach und Achenkirch gemeinsam ebenfalls mit 20 Prozent beteiligt.

Im Mai 2021 erteilte das Land Tirol der Achenseebahn Infrastruktur- und Betriebs-GmbH die eisenbahnrechtliche Konzession. Damit ist rechtlich gesichert, dass die Bahn ab Mai 2022 wieder von Jenbach bis zum Seespitz fahren kann.

■ Als Geschäftsführer fungieren die beiden Vorstände der Zillertaler Verkehrsbetriebe, Helmut Schreiner und Wolfgang Stöhr.

■ Durch den gemeinsamen Weg in die Zukunft können Synergien in verschiedenen Bereichen genutzt werden: vom Dampfzugmarketing und dem Ticketverkauf bis zur Auslastung der Werkstätten, Erhaltungsarbeiten oder den Materialeinkauf.

■ Rund fünf Millionen Euro werden bis zur Wiederinbetriebnahme der Achenseebahn investiert. Bis 2024 werden es insgesamt zehn Millionen sein.



Eisenbahnbetrieb

Im Jahr 2020 haben 1,442 Millionen Fahrgäste das Angebot der Zillertalbahn genutzt. Im Vergleich zu 2019 hat sich die Anzahl der beförderten Fahrgäste rund halbiert und ist auf einen Wert gefallen, der in etwa der Fahrgastzahl aus dem Jahr 2001 entspricht. Damals war die Zillertalbahn jedoch noch im Stundentakt zwischen Jenbach und Mayrhofen unterwegs. Der Grund für die massiv gesunkenen Fahrgastzahlen 2020 liegt

in der Covid-19-Pandemie. 2020 wurden insgesamt 18.980 Regelpersonenzüge (Züge im Halbstundentakt) mit Dieseltraktion geführt. Die Zillertalbahn fuhr insgesamt 602.425 Kilometer im Personenverkehr. Zum Einsatz kamen Triebwagenzüge und Wendezüge mit Diesellok.



Busbetrieb

Eine genaue Angabe der Fahrgastzahlen ist nicht möglich. Ein Grund ist der laufende Zuwachs an Zeitkarten (Seniorenticket, Semesterticket, Schulplusticket). Darüber hinaus weicht das Abrechnungsmodell bei den Skibussen von den Beförderungszahlen ab.

Daher verzichtet die ZVB AG auf die Darstellung einer Fahrgastzahlenentwicklung und stellt die Umsätze dar: Der Gesamtumsatz im Busbetrieb betrug im Jahr 2020 insgesamt 5.194.161,09

Euro. Im Vergleich zum Vorjahr ist das ein Rückgang von rund 19 Prozent. 2020 bestand der Fuhrpark aus 50 Linien- bzw. Ausflugsbussen, einem Oldtimerbus, zwei VW-Bussen, einem Fahrradtransport- und drei Gepäcktransportanhängern. Zusammen sind die Fahrzeuge rund 1,32 Millionen Kilometer gefahren.



Dampfbetrieb

Die Dampfzüge der Zillertalbahn haben im Jahr 2020 insgesamt 9.828 (Vorjahr 38.961) Fahrgäste befördert. Im Vergleich zu 2019 ist das ein Fahrgastrückgang von etwas mehr als 74 Prozent, entsprechend sind auch die Umsätze des Dampfzuges im Jahr 2020 eingebrochen. Der Grund für die massiv gesunkenen Fahrgastzahlen 2020 liegt in der Covid-19-Pandemie. 2020 hat die Zillertalbahn 146 (Vorjahr 215) Dampfzüge geführt. Dabei wurden 4.634 Kilometer zurückgelegt. Die

Dampfzüge fuhren an fünf und im September an sechs Tagen in der Woche.

In der Dampflokwerkstatt konnten auch 2020 lukrative Fremdaufträge – Aufarbeitung von Dampflokomotiven und Wagen für touristische Bahnbetriebe – durchgeführt werden





SCHIENENFAHRZEUGE UND BAHNWERKSTÄTTE

Bei allen Fahrzeugen wurden die laufenden Wartungen und Sicherheitsüberprüfungen termingerecht und vorschriftsmäßig durchgeführt. Ein Teil der Fahrzeuge im Personenverkehr wurde auf LED-Scheinwerfer umgerüstet. Die verpflichtenden Kesselinspektionen standen bei drei Dampflokomotiven auf dem Programm. Bei der Lok 5 wurde die Sanierung des Rahmens und der Radsätze fertiggestellt. Bei Lok D15 und D16 startete die Aufarbeitung der gesamten Bremsanlagen, der Druckluftaggregate und der Vakuumpumpen.

Außerdem erfolgte der Tausch aller Gelenkwellen. Die Drehgestelle von drei Mittelwagen COS wurden saniert. 2020 nahm die ZVB außerdem die Aufarbeitung der Rollschmelwagen für den Güterverkehr in Angriff. Für externe Bahnen hat die ZVB Reparaturen von Unfalldrehgestellen sowie Personenwagen (Öchslebahn) und Dampflok-sanierungen (Normalspur der Sursee-Triengenbahn) umgesetzt. Schlosserei und Werkstatt wurden mit LED-Beleuchtung ausgestattet.

MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

Die ZVB AG beschäftigte mit Stichtag 31.12.2020 161 ständige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Bei den Lohn- und Gehaltsverhandlungen zwischen der WKO (Fachverband der Schienenbahnen) und dem ÖGB – Gewerkschaft VIDA wurde vereinbart, dass die Gehaltsansätze der Gehalts-/Lohntabellen der Anlagen 3, 3a und 7a vom 01.07.2019 bis zum 31.12.2020 verlängert werden.

Aufgrund der Covid-19-Krise und den damit zusammenhängenden schwierigen Arbeitsbedingungen haben die Sozialpartner eine einmalige „Covid-19-Zulage“ in der Höhe von EUR 250,00 (steuerfrei) gewährt, welche vom Arbeitgeber verdoppelt wurde. Somit hat jeder Mitarbeiter EUR 500,00 (netto) als Corona-Prämie erhalten.

Besonderen Stellenwert legt die ZVB AG auf Weiterbildung. Das Betriebspersonal wurde daher 2020 laufend geschult. Damit ist gewährleistet, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter immer auf dem neuesten Stand agieren können.

2020 musste wieder ein enormer Arbeitsumfang bewältigt werden. Darüber hinaus war es notwendig, in zahlreichen Bereichen Kosten einzusparen. Das alles war nur mit Hilfe des persönlichen Einsatzes der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter möglich. Der Vorstand bedankt sich daher für das Engagement aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ZVB AG. Ohne sie können wir unsere Ziele nicht erreichen.

Außerdem gilt der Dank auch den Mitgliedern des Betriebsrats. Die konstruktive Zusammenarbeit ist ein wesentliches Fundament für den Unternehmenserfolg.

Aufgrund der Coronapandemie musste 2020 für 62 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Kurzarbeit beantragt werden. Vom Arbeitsmarktservice wurde eine Kurzarbeitsbeihilfe in der Höhe von EUR 346.845,24 überwiesen. Ergänzend dazu wurden Anträge auf Vergütung des Verdienstentganges gem. § 32 EpidemieG 1950 sowie Anträge auf Schulungskostenbeihilfe gestellt.

Die ZVB AG erbringt ihre Verkehrsleistungen im Bahnbetrieb zu rund 84 Prozent und im Busbetrieb zu rund 55 Prozent im gemeinwirtschaftlichen Bereich. Für ein erfolgreiches Wirtschaften und einen dauerhaften Bestand des Unternehmens sind stabile verkehrspolitische Rahmenbedingungen notwendig. Die gemeinwirtschaftlich erbrachten Verkehrsdienste sind von Gebietskörperschaften (Bund/SCHIG, Land Tirol/VTG) bestellte Verkehrsleistungen.

Die Verkehrsdienstverträge für den Schienenpersonennahverkehr mit der VTG (Verkehrsverbund Tirol GesmbH) und der SCHIG (Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH) wären ursprünglich 2019 bzw. 2020 ausgelaufen.

Beide Verkehrsdienstverträge wurden bereits „bis zum Fahrplanwechsel 2023/24, längstens jedoch bis zur vollständigen Inbetriebnahme der wasserstoffbetriebenen Triebfahrzeuge“, verlängert.

Die Abgeltungen der VTG wurden in der Vergangenheit immer wieder an die zusätzlich erbrachten Leistungen und besonderen Bedingungen angepasst. Zudem sind 2017 aufgrund der Tarifreform der VTG, durch eine Ergänzung zum bestehenden Verkehrsdienstvertrag, definierte Erlöspositionen der ZVB AG eingefroren und einmalig um 5,97 Prozent erhöht worden. Damit soll einer zu erwartenden Reduktion der Fahrgeldeinnahmen des Verkehrsunternehmens – ausgelöst durch günstige Zeitkartenangebote – vorgebeugt werden.

Das Jahr 2020 war auch bei der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG massiv durch die weltweite Covid-19-Pandemie belastet. Betroffen von den negativen Auswirkungen waren vor allem die eigenwirtschaftlichen Angebote des Bus-Gelegenheitsverkehrs, insbesondere der Bus-Ausflugsfahrten und der Skibusverkehre sowie des Dampfzuges. In diesen Bereichen ist es zu empfindlichen Erlösrückgängen und teilweise sogar zu einem Totalausfall gekommen. Aus diesem Grund stand das Jahr 2020 ganz im Zeichen des sparsamen Wirtschaftens, der Kurzarbeit, der Beantragung von Förderungen und der Umsetzung der gesetzlich geforderten Schutzmaßnahmen. Das Ergebnis 2020 (vor Steuern) beträgt Euro 481.763,33 (Vorjahr Euro 30.496,69). Für 2020 kann ein Jahresüberschuss von Euro 440.904,70 (Vorjahr Euro 39.309,44) ausgewiesen werden.

Dieses Ergebnis liegt über dem ursprünglich geplanten Ergebnis und begründet sich mit dem positiven Einmal-effekt eines Liegenschaftstausches in Höhe von rund einer Million Euro (Bewertung der erhaltenen und hingebenen Liegenschaften zum beizulegenden Wert bei einem sehr geringen Buchwert). Ohne diesen Liegenschaftstausch wäre ein deutlich negatives operatives Ergebnis erzielt worden.

Davon konnten Euro 440.900,00 (Vorjahr Euro 39.305,00) dem Erneuerungsstock zugewiesen werden. Dieser beträgt damit per 31.12.2020 Euro 2.828.680,00 (Vorjahr Euro 2.387.780,00). Seit 2015 hat sich das Ergebnis positiv entwickelt. Ein neuerliches positives Ergebnis ist für das Unternehmen von existenzieller Bedeutung. Der Grund: Die ZVB AG erbringt ihre Verkehrsdienstleistungen im überwiegend gemeinwirtschaftlichen Bereich. Abgeltungskomponenten, die nicht aufwandsdeckend sind, können mittelfristig nicht aus Rücklagen kompensiert werden. Sie könnten daher den Fortbestand des Unternehmens gefährden. Aber es sind nicht nur Beiträge für die operative Betriebsführung notwendig. Auch im Infrastrukturbereich sind Investitionen erforderlich. Die Mittel dafür kommen aus dem Mittelfristigen Investitionsprogramm, welches vom Bund, dem Land Tirol, den Gemeinden des Zillertals und der Marktgemeinde Jenbach finanziert wird. Die erforderlichen Infrastrukturinvestitionen und erhaltungsarbeiten kann die ZVB AG nicht selbst finanzieren. Daher hängt der langfristige Bestand des Unternehmens von den Investitionszuschüssen dieser Gebietskörperschaften ab. Nur so kann die ZVB AG auch in Zukunft einen sicheren und effizienten öffentlichen Schienennahverkehr im Zillertal anbieten und die Liquidität der Gesellschaft aufrechterhalten.

Im Busbetrieb sind die zukünftigen Ausschreibungen der Verkehrsdienstverträge die größte Herausforderung. Das Ziel der ZVB AG ist eine erfolgreiche Teilnahme an diesen Ausschreibungen und damit eine Sicherung der derzeitigen Linienverkehre. Dafür müssen die Betriebsprozesse und die Kostenstruktur weiter optimiert werden. Im Dampfzugbetrieb gab es in der Vergangenheit Einsparungs- und Optimierungsmaßnahmen. Die Fahrgastzahlen im Dampfzugbetrieb bewegen sich jedoch weiterhin in einer Größenordnung, welche einen wirtschaftlichen

Betrieb dieser Sparte schwer ermöglicht. Aus diesem Grund ist die weitere und konsequente Umsetzung der definierten Marketingmaßnahmen von höchster Bedeutung. Nur so kann der Dampfzug weiterbestehen.

Der Fortbestand des Unternehmens hängt von mehreren Faktoren ab:

- von langfristig gesicherten, zeitgerecht fließenden und kostendeckenden Leistungsentgelten für den Bahn- und den Busbetrieb
- von positiven Entwicklungen im Bereich der Bus-Gelegenheitsverkehre sowie im Dampfzugbetrieb
- dem Bedarf des Unternehmens angepassten, langfristig gesicherten Investitionszuschüssen für die Bahninfrastruktur

Das Budget 2021 wurde von Anfang an unter dem Einfluss der Covid-19-Pandemie erstellt und zeigt ein deutliches Defizit von rund 1,1 Millionen Euro. Besonders der beinahe gänzliche Ausfall der Skibusverkehre in der Saison 2020/2021 belastet das Ergebnis 2021 schwer. Auch im Dampfzugbetrieb ist für 2021 mit negativen Auswirkungen für das Gesamtergebnis zu rechnen. Hier hat man in den vergangenen Jahren wieder vermehrt auf Gruppenreisen gesetzt, welche wesentlich langsamer wieder anlaufen als der Individualtourismus. Somit ist auch nach der Lockerung der auferlegten Beschränkungen von einer nur eingeschränkten Betriebsmöglichkeit bzw. einem verzögerten Wiederanlaufen auszugehen. Derzeit nicht vorhersehbar ist die weitere Entwicklung der Coronapandemie im Herbst und Winter 2021. Nach derzeitiger Planung kann – unter Ausnutzung der in den vergangenen Jahren aufgebauten Liquiditätsreserven – auf eine Zwischenfinanzierung zur Aufrechterhaltung des Betriebes der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG verzichtet werden.

Die Finanzierung von weiteren Verlusten ist mit der vorhandenen Liquidität jedoch nur noch sehr eingeschränkt möglich. Zudem stehen in den kommenden Jahren Zahlungen aus Personalrückstellungen an, die die Liquidität weiter belasten. Daher wird weiterhin ein hohes Augenmerk auf die Sicherstellung der Liquidität der Gesellschaft nötig sein.

Weiterhin besteht als Risiko zum gegenständlichen Bilanzstichtag die ungeklärte Finanzierung des Projektes Zillertalbahn 2020+ und insbesondere die Umstellung auf Wasserstoffbetrieb. Die diesbezüglichen Aufwen-

dungen sind derzeit weder im Budget der Folgejahre erfasst, noch ist deren Finanzierung geregelt. Aufgrund der durch die Folgen von Covid-19 angespannten wirtschaftlichen Situation sind für 2021 keine weiteren Vorlaufkosten für das Projekt Zillertalbahn 2020+ vorgesehen.

Nach dem Bilanzstichtag gab es mehrere Ereignisse mit finanziellen Auswirkungen:

Covid-19-Pandemie

Die Verordnungen und Bescheide zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie hatten und haben massive Auswirkungen auf mehrere Bereiche im Unternehmen:

■ **Totalausfall der Skibusverkehre in der Wintersaison 2020/21**

Im Dezember 2020 wurde zwar mit einem maximal reduzierten Skibusbetrieb begonnen, jedoch musste auch dieser per 10.1.2021 eingestellt werden. Es kam aus Sicht der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG zu einem beinahe Totalausfall der Wintersaison.

■ **Kurzfristige Absage aller saisonal beschäftigten Buslenker**

Per 10.1.2021 musste aufgrund des absehbaren Totalausfalls der Wintersaison 2020/21 allen geplanten Saisonbediensteten im Busbetrieb abgesagt werden. Damit wurde auf die Beschäftigung von 12 Buslenkern verzichtet.

■ **Kurzarbeit**

In Summe wurden im Jahr 2021 56 Mitarbeiter des Busbetriebes in ein Corona-Kurzarbeitsmodell übernommen. Dabei handelte es sich um Buslenker, Büromitarbeiter und Mitarbeiter aus der Bus-Werkstätte. Per 01.07.2021 konnte die Zahl der Buslenker in Kurzarbeit auf sechs Mitarbeiter reduziert werden.

■ **Verschiebung des Dampfzug-Starts**

Aufgrund der gesetzlichen Vorschriften wurde der Dampfzugstart auf 01.07.2021 verschoben.

■ **Ausflugsverkehr Bus**

Sämtliche Ausflugsverkehre des Busbetriebes sind bis Mitte Juni 2021 gänzlich ausgefallen. Auch für die weiteren Monate ist von einer gedämpften Nachfrage auszugehen. Diese Effekte wurden bereits im Budget 2021 eingearbeitet.

Bilanz

2020

GEWINN UND VERLUSTRECHNUNG

vom 1.1.2020 bis 31.12.2020

	2020	2019
Umsatzerlöse Bahnbetrieb	9.525.032,94	10.216.937,02
Umsatzerlöse Busbetrieb	5.194.161,09	6.402.843,28
andere aktivierte Eigenleistungen	361.968,66	256.857,56
sonstige betriebliche Erträge	1.583.350,19	493.036,33
Betriebsleistung	16.664.512,88	17.369.674,19
Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	3.412.903,05	3.923.171,43
Personalaufwand	9.439.284,23	9.740.652,22
Abschreibungen	371.043,70	386.135,78
sonstige betriebliche Aufwendungen	2.968.339,21	3.292.610,34
Zwischensumme aus Z1 bis 9 (Betriebsergebnis)	472.942,69	27.104,42
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	479,13	900,75
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	8.341,51	2.491,52
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0,00	0,00
Zwischensumme aus Z11 bis 13 (Finanzerfolg)	8.820,64	3.392,27
Ergebnis vor Steuern	481.763,33	30.496,69
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	40.858,63	-8.812,75
Ergebnis nach Steuern	440.904,70	39.309,44
Jahresüberschuss	440.904,70	39.309,44
Rücklagenbewegung Erneuerungsstock	440.900,00	39.305,00
Gewinnvortrag / Verlustvortrag aus dem Vorjahr	127,25	123,31
BILANZGEWINN	131,95	127,75

AKTIVA

	2020	2019
ANLAGEVERMÖGEN	39.271.383,75	35.840.244,69
Immaterielle Vermögensgegenstände	89.583,25	123.117,23
Sachanlagen Absatz	969.545,49	1.033.304,40
Sachanlagen Infrastruktur	33.944.641,75	32.131.945,91
Sachanlagen Bus	4.232.006,17	2.486.270,06
Finanzanlagen	35.607,09	65.607,09
UMLAUFVERMÖGEN	5.018.599,05	6.309.149,70
Vorräte	991.787,47	937.341,87
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.864.946,46	1.813.144,85
Kassenbestand	2.161.865,12	3.558.662,98
RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	20.418,28	103.806,89
AKTIVE LATENTE STEUERN	191.229,45	216.126,08
SUMME AKTIVA	44.501.630,53	42.469.327,36

PASSIVA

	2020	2019
EIGENKAPITAL	4.207.709,64	3.766.804,94
Nennkapital	83.400,00	83.400,00
Kapitalrücklagen	382.648,63	382.648,63
Gewinnrücklagen	3.741.528,56	3.300.628,56
Bilanzgewinn	132,45	127,75
SONDERPOSTEN INVESTZUSCHÜSSE	34.374.374,98	32.701.500,53
RÜCKSTELLUNGEN	4.283.833,71	4.090.512,89
VERBINDLICHKEITEN	1.635.712,20	1.910.509,00
SUMME PASSIVA	44.501.630,53	42.469.327,36

