



Bericht der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG

Stand: März 2008

1 Allgemeines

Das Geschäftsjahr 2006/07 (01.10.2006-30.09.2007) lässt sich auf einen einfachen Nenner bringen: Weiterhin steigende Fahrgastzahlen und das beste Unternehmensergebnis seit Gründung der Gesellschaft im Jahr 1991. Diese Entwicklung ist keinesfalls selbstverständlich, da aufgrund der Kürzung der Regionalisierungsmittel durch den Bund mit einer Reduzierung des Angebotes und damit einhergehend der Landeszuschüsse gerechnet werden musste. Auch bei den Fahrgästen hatte die Diskussion über Fahrplankürzungen zu entsprechender Unsicherheit geführt. Seitens der Gesellschaft wurde jedoch frühzeitig signalisiert, dass sie ihr Angebot – auch bei Mittelkürzung – beibehalten wird und damit frühzeitig für klare Verhältnisse gesorgt. Dies erschien auch unter den derzeitigen Rahmenbedingungen (verstärkter Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel durch hohe Treibstoffpreise wie auch der gegenwärtigen Diskussionen im Zusammenhang mit Klimawandel, Feinstaubbelastung, usw.) sinnvoll.

Sowohl im Geschäftsjahr 2006/07 – insbesondere jedoch im letzten Kalenderquartal 2007 – wurde der Zugverkehr in erheblichem Umfang von den angekündigten und teilweise auch durchgeführten Streikmaßnahmen der DB-Lokführer beeinflusst. Die Verunsicherung der Fahrgäste war sehr groß, entsprechend zahlreich waren auch bei der Gesellschaft die Kundenanfragen. Auf den unmittelbaren BOB-Betrieb hatten diese Maßnahmen keine gravierenden nachteiligen Auswirkungen. Da es bei den gesellschaftseigenen Verkehren zu keinen streikbedingten Ausfällen kam und der Verkehr mit der gewohnt hohen Pünktlichkeitsquote durchgeführt werden konnte, waren die Auswirkungen für die Stammkunden innerhalb des Bedienungsgebietes zwischen Friedrichshafen und Aulendorf – im Gegensatz zu den sogenannten ein- und ausbrechenden Verkehren – gering. Unabhängig von möglichen Einnahmeausfällen beim Verbund bleibt zu hoffen, dass der relativ lange Zeitraum der Unsicherheit zu keinem Imageschaden für den ÖPNV in seiner Gesamtheit geführt hat.

Ebenso wie in den Vorjahren gibt es für die Gesellschaft gegenwärtig nur ein Problem, nämlich die Entwicklung der Entgelte für die DB-Infrastruktureinrichtungen (Trassen und Stationspreise). Obwohl die Finanzmittel für den öffentlichen Verkehr ständig zurückgefahren werden (Kürzung Regionalisierungsmittel) hindert dies die Deutsche Bahn AG nicht, ihre Entgelte jährlich überproportional anzuheben. Beispielhaft hierfür sind die um 3,3% erhöhten Trassenentgelte im Dezember 2006 und um weitere 2,4% zum Dezember 2007. Den Negativrekord hält jedoch die DB Station&Service AG, die für die Bahnhöfe und Haltepunkte des bundesweiten Schienennetzes zuständig ist. Diese hat ihre Stationspreise im Zeitraum 2004 bis 2007 um über 50% erhöht. Besonders dreist ist die Erhöhung der Stationspreise zum 01.01.2007 für den Bahnhof Ravensburg um 161% bzw. den Haltepunkt Flughafen Friedrichshafen um 14%, obwohl die hierfür getätigten Investitionen größtenteils von Dritten (z. B. Stadt Ravensburg und Land Baden-Württemberg) getätigt wurden. Da diese Preispolitik der DB AG von den Ländern, aber auch der Bundesnetzagentur, offensichtlich akzeptiert wird, hat sich die Gesellschaft entschieden, dies nicht

länger hinzunehmen. Seit Januar 2007 kürzt sie die monatlichen Zahlungen an die DB Station&Service AG, zwischenzeitlich bewegen sich die Außenstände für die DB AG in einer sechsstelligen Größenordnung. Die DB Station&Service AG hat bereits mehrfach angekündigt, rechtliche Schritte gegen die Gesellschaft einzuleiten; bisher sind jedoch keine diesbezüglichen Aktivitäten erkennbar.

2 Bilanz über die Entwicklung der Gesellschaft

2.1 Betriebskonzept und -abwicklung

Die Gesellschaft hat ihr Fahrplanangebot im Fahrplanjahr 2006/07 (10.12.2006 - 08.12.2007) im Grundsatz unverändert beibehalten. Zwischen Friedrichshafen und Aulendorf verkehren die blauen Triebwagen weiterhin im Stundentakt, sodass an Werktagen in diesem Abschnitt 30 Fahrten und am Wochenende 26 Fahrten angeboten werden. An Werktagen wird das Angebot um weitere 18 Fahrten zwischen Friedrichshafen und Ravensburg verdichtet. Das Fahrleistungsvolumen ist im Geschäftsjahr 2006/07 auf 529.116 km (+ 6.800 km/+ 1,3 %) leicht angestiegen. Die Steigerung gegenüber dem Vorjahr basiert auf dem Umstand, dass im Vorjahr aufgrund von umfangreichen Baumaßnahmen mehrfach Schienenersatzverkehre mit Bussen durchgeführt werden mussten.

Der Einsatz des neuwertigen Wagenparks bewirkt neben den komfortverbessernden Maßnahmen für die Fahrgäste positive Effekte bei der Betriebsabwicklung. Der beste Beleg hierfür ist die weiterhin hohe Pünktlichkeitsquote. Diese hat sich im Jahr 2007 mit 97,4 % gegenüber dem Vorjahr (98,2 %) zwar leicht verschlechtert, dies ist in erster Linie auf die umfangreichen Bauarbeiten im Schienenbereich zurückzuführen. Gemessen am bundesweiten SPNV-Wert stellt dies einen Spitzenwert dar.

2.2 Verkehrswirtschaft

Die Gesellschaft führt in ihren Zügen seit vielen Jahren an ausgewählten Stichtagen Fahrgastzählungen durch. Im Jahr 2006 wurde an den vier Zähltagen ein Fahrgastaufkommen von knapp 16.600 und somit durchschnittlich 4.147 pro Tag ermittelt. Im Jahr 2007 wurde bei vier Zählungen ein Gesamtfahrgastaufkommen von 17.369 Fahrgästen und damit durchschnittlich 4.342 Personen/Tag ermittelt. Der Spitzenwert lag im September bei 4.439 Fahrgästen. Erstmals wurde an sämtlichen Zähltagen die magische Grenze von 4.000 Fahrgästen deutlich überschritten. Das Fahrgastaufkommen in den BOB-Zügen konnte in 2007 gegenüber dem Vorjahr damit erneut um 4,7 % gesteigert werden. Zu dieser positiven Entwicklung hat sicherlich die pünktliche und zuverlässige Betriebsdurchführung der Gesellschaft wie auch die hohen Treibstoffpreise beigetragen. Mit dieser Quote wird nicht nur der bundesweite Wert des Schienenpersonennahverkehrs im Jahr 2007 (kein Wachstum) deutlich übertroffen, sondern auch jener im bodo-Verbundgebiet (2,3%).

Bezogen auf die einzelnen Streckenabschnitte entfallen 69 % des Fahrgastaufkommens auf das Altgebiet Friedrichshafen Stadt – Ravensburg (2.998 Fahrgäste), 27% auf den Abschnitt Ravensburg – Aulendorf (1.182 Fahrgäste /Prognosewert 650) und 4% auf den Abschnitt Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen (162 Fahrgäste). Die Darstellung der Entwicklung des durchschnittlichen Fahrgastaufkommens im gesamten Betriebszeitraum wie auch eine haltstellenbezogene Aufstellung der Zählungen im Jahr 2007 sind als Anlagen 1 und 2 beigefügt.

2.3 Tarifangelegenheiten

Die Gesellschaft ist Vollmitglied im Verkehrs- und Tarifverbund bodo, der die Landkreise Bodenseekreis und Ravensburg umfasst und am 01.01.2004 gestartet ist. Auch im Jahr 2007 setzte sich die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen fort. Dennoch mussten die bodo-Fahrpreise zum 01.01.2008 um durchschnittlich 4,52 % erhöht werden. Im Vergleich mit anderen Verbänden liegt bodo mit dieser Steigerungsrate im oberen Drittel.

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen war die Erhöhungsrage in dieser Größenordnung jedoch erforderlich, um damit Kürzungen bei den ÖPNV-Finanzmitteln, eingetretene Kostensteigerungen – insbesondere bei den Treibstoffpreisen – sowie den sich beim Personal ab 2008 abzeichnenden Tarifsteigerungen auszugleichen. Trotz dieser relativ hohen Tarifierhöhung werden die der Gesellschaft hieraus zufließenden Mehreinnahmen bereits durch die Mehrbelastungen aus den DB-Infrastrukturkosten nahezu aufgezehrt.

2.4 Marketing-Konzept

Einen hohen Stellenwert – insbesondere bei den Stammfahrgästen – genießt die Kundenzeitschrift „Geißenpeter“. Auch im zurückliegenden Geschäftsjahr sind zwei Ausgaben, die sich mit Themen aus der Region (z. B. Schifffahrt) befassen, erschienen.

Zum Fahrplanwechsel 2008 (Beginn 09.12.2007) wurde ebenso wie in den Vorjahren das alljährlich erscheinende Fahrplanheft der Gesellschaft verteilt. Themenschwerpunkt im redaktionellen Teil ist dabei die vor zehn Jahren durchgeführte Erweiterung des Bedienungsgebietes im Norden bis Aulendorf sowie im Süden bis zum Hafenbahnhof in Friedrichshafen und den damit verbundenen Maßnahmen.

Seit der Betriebsaufnahme im Jahr 1993 bietet die Gesellschaft alljährlich zum Seehasen- bzw. Rutenfest umfangreiche Sonderverkehre bis in die späten Abendstunden an. Diese haben sich zu einem festen Bestandteil der Feste entwickelt und werden von der Bevölkerung rege nachgefragt. Auch im Jahr 2007 wurden an den sieben Festtagen insgesamt knapp 80 Zusatzfahrten durchgeführt und an diesen Tagen über 30.000 Fahrgäste befördert.

2.5 Wirtschaftliche Verhältnisse

Auch betriebswirtschaftlich kann sich das zurückliegende Geschäftsjahr 2006/07 durchaus sehen lassen. Mit einem Gewinn von 1,5 Mio. € nach Steuern wurde das beste Unternehmensergebnis seit Gründung der Gesellschaft erreicht. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass das Ergebnis in erheblichem Umfang von Einmaleffekten beeinflusst ist; dies gilt insbesondere für den Verkaufserlös der drei aus den Jahren 1993 bzw. 1994 stammenden Triebwagen. Zuwächsen auf der Erlösseite u.a. durch höhere Fahrgeldeinnahmen aufgrund der Tarifierhöhung sowie bodo-Abrechnungen der Vorjahre stehen unterproportionale Steigerungen im Aufwandsbereich gegenüber. Hier macht sich die Modernisierung des Wagenparks durch geringere Instandhaltungskosten positiv bemerkbar.

Die Zahlungen an die DB AG für die Inanspruchnahme der Trassen und Stationen beliefen sich im zurückliegenden Geschäftsjahr 2006/07 auf über 2,3 Millionen € und erhöhten sich damit gegenüber dem Vorjahr um 5 %. Zwischenzeitlich beträgt der Anteil dieses Kostenblocks am gesamten Aufwandsbereich knapp 42 %, Tendenz steigend.

Der Kostendeckungsgrad erreicht mit über 130% einen neuen Spitzenwert. Die Gesellschafter haben beschlossen, der Gesellschaft den Gewinn des Geschäftsjahres 2006/07 zu belassen, um damit die Eigenkapitalbasis zu verbessern und Investitionsmaßnahmen finanzieren zu können. Die Ergebnisentwicklung der Gesellschaft im zurückliegenden Betriebszeitraum ist in Anlage 3, die finanzwirtschaftlichen Kennzahlen im Erfolgs- bzw. Finanzplan (Anlage 4a und 4b) dargestellt.

3 Ausblick

Mit der Modernisierung des Wagenparks wurden wichtige strategische Maßnahmen für die Unternehmensentwicklung getroffen. In Verbindung mit den von bodo initiierten Maßnahmen im Tarifbereich dürfte sich dies bei den Fahrgastzahlen weiterhin positiv bemerkbar machen, so dass sich der Aufwärtstrend auch in den künftigen Jahren fortsetzen dürfte. Auch unter diesem Aspekt ist es das Bestreben der Gesellschaft, das bestehende Fahrplanangebot in den kommenden Jahren beizubehalten.

Wie bereits ausgeführt stellt insbesondere die Unternehmenspolitik der Deutsche Bahn AG bei den Infrastruktureinrichtungen ein von der Gesellschaft nicht beeinflussbares Risiko dar. Aus Sicht der Gesellschaft wird sich dies erst dann ändern, wenn die Hoheit über das Schienennetz – und damit auch die Preispolitik – nicht bei einer Aktiengesellschaft, die letztlich Gewinne erzielen muss, sondern beim Eigentümer Bund angesiedelt wird.

Die Entwicklung im laufenden Geschäftsjahr 2007/08 verläuft – nicht zuletzt aufgrund des Wegfalls der Einmaleffekte – deutlich verhaltener. Die Gesellschaft geht dennoch davon aus, dass bei planmäßigem Betrieb in diesem Geschäftsjahr erneut ein Gewinn erzielt wird. In den sich daran anschließenden Jahren ab 2008/09 wird sich das Unternehmensergebnis voraussichtlich deutlich verschlechtern, da weiter steigende Infrastrukturpreise sowie steigende Treibstoffkosten erwartet werden. Unter diesen Rahmenbedingungen wird mit einem weitgehend ausgeglichenen Unternehmensergebnis gerechnet.

Anlagen