



Bericht der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG für 2016

Stand: Februar 2017

1 Allgemeines

Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn nutzt seit Betriebsbeginn die Infrastruktur (Gleise und Stationen) der Deutschen Bahn AG. Um einen sicheren Bahnbetrieb gewährleisten zu können, müssen von der BOB zahlreiche Anforderungen beachtet werden. Den Rahmen bildet die einschlägige Gesetzgebung, die durch den Infrastrukturbetreiber DB Netz AG noch weiter konkretisiert wird.

Um Zugang zur Infrastruktur zu erhalten, muss die BOB unter anderem über eine Sicherheitsbescheinigung verfügen. Diese wiederum wurde vor einigen Jahren bei der zuständigen Aufsichtsbehörde, dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA), beantragt. Für die Sicherheitsbescheinigung muss die BOB nun gemäß den neueren EU-weiten Vorgaben ein Sicherheits-Managementsystem (SMS) nachweisen, das in den letzten beiden Jahren mit großem Aufwand erarbeitet wurde. Bei einem Audit im Frühjahr 2016 hat das EBA der BOB weitergehende umfangreiche Nacharbeiten auferlegt. Die Frist zur Einreichung der entsprechend überarbeiteten Dokumentation lief bis 30. November 2016. Die umfassend nachbearbeitete SMS-Dokumentation wurde fristgerecht beim EBA eingereicht, so dass der Antrag der BOB auf eine Sicherheitsbescheinigung nun aktuell weiter bearbeitet wird.

2 Rechtsstreit mit DB Station&Service AG bezüglich der Stationspreise

Die unendliche Geschichte setzt sich fort: Nachdem der Bundesgerichtshof die Nichtzulassungsbeschwerde der DB Station&Service AG gegen das Urteil des Kammergerichts Berlin bezüglich der Unwirksamkeit des Stationspreissystems 2005 zurückgewiesen hat und damit das Urteil rechtskräftig wurde, hatte die DB Verfassungsbeschwerde beim Bundesverfassungsgericht eingereicht. Das BVerfG hat mit Beschluss vom 08.10.2015 der Beschwerde stattgegeben, da die DB durch die BGH-Entscheidung in ihrem Recht auf den gesetzlichen Richter nach Art. 101 Abs. 1 Satz 2 GG verletzt worden sei und damit das Verfahren an den BGH zurück verwiesen. Der BGH hat nun die Möglichkeit genutzt, seine Auffassung zur Anwendbarkeit von § 315 BGB entsprechend darzulegen und die Angelegenheit wegen der grundsätzlichen Bedeutung mit dem Unionsrecht dem EuGH zur Entscheidung vorgelegt. Es bleibt abzuwarten, wie sich der EuGH entscheidet.

Unabhängig hiervon betreibt die DB ihre Klagen für den Zeitraum März 2008 bis Ende 2010 weiter. Die Verhandlungen für diese Verfahren haben zwischenzeitlich stattgefunden; da die DB nach Auffassung der Gerichte die Angemessenheit ihrer Stationspreise nicht nachweisen konnte, wurden sämtliche Klagen der DB abgewiesen. Die DB hat gegen die Urteile erwartungsgemäß Berufung eingelegt. Das Berufungsverfahren ist wegen der oben genannten Vorlage des BGH an den EuGH derzeit ausgesetzt.

Es bleibt aus Sicht der BOB zu hoffen, dass die Gerichtsbarkeit der DB als dem Monopolisten der Schieneninfrastruktur Grenzen setzt, damit diese ihre Preise nicht nach Belieben festsetzen kann. Die jährlich überproportional steigenden Infrastrukturkosten haben bereits dazu geführt, dass die Regionalisierungsmittel für einige Länder (u. a. Baden-Württemberg) nicht mehr ausrei-

chen und Mittel aus dem eigenen Haushalt bereit gestellt werden oder im Extremfall Schienenpersonennahverkehrsleistungen abbestellt werden müssen.

3 Bilanz über die Entwicklung der Gesellschaft

3.1 Betriebskonzept und -abwicklung

Das Fahrplanangebot der Gesellschaft blieb auch im Fahrplanjahr 2015/16 (13.12.2015 – 10.12.2016) im Grundsatz unverändert. 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 belief sich im Geschäftsjahr 2015/16 auf rund 523.000 km und liegt damit um 5.000 km unter dem Vorjahreswert (528.000 km). Ursächlich hierfür sind durchgeführte Buseratzverkehre aufgrund von Baumaßnahmen im Schienennetz.

Noch im Dezember konnte mit dem Fahrzeughersteller Stadler Pankow eine finale Vereinbarung zu Gewährleistungsarbeiten an den beiden zuletzt gelieferten Triebwagen VT 70 + 71 abgeschlossen werden. Die Sanierungsarbeiten sollen im ersten Halbjahr 2017 ausgeführt werden.

Im Jahr 2016 lag die Pünktlichkeitsquote der Gesellschaft bei 96,6 % (Vorjahreswert 96,2 %) und stellt damit auch im bundesweiten Vergleich einen sehr guten Wert dar. Die Pünktlichkeit konnte damit trotz anhaltender externer Qualitätsprobleme bei der allgemeinen Betriebsabwicklung auf der Südbahn etwas verbessert werden. Aufgrund von Anschlussbeziehungen an den Knotenpunkten und der dichten Zugfolge auf der Südbahn bleibt die BOB aber nach wie vor in starkem Maße von der Pünktlichkeit der Zugfahrten der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) abhängig.

3.2 Verkehrswirtschaft

Die Gesellschaft führt in ihren Zügen unterjährig an ausgewählten Stichtagen Fahrgastzählungen durch. Während im Jahr 2015 an vier Zähltagen ein Gesamtfahrgastaufkommen von 20.569 Fahrgästen und damit durchschnittlich 5.142 Personen pro Tag ermittelt wurden, belief sich das Fahrgastaufkommen im Jahr 2016 an den Zähltagen auf zusammen 20.772 Fahrgäste (durchschnittlich 5.193 Personen pro Tag). Trotz eines gleichbleibenden Fahrplanangebots wurde damit in 2016 erneut ein leichter Fahrgastzuwachs erzielt. Die Steigerungsrate von 1,3 % ist beachtlich, wenn man diesen positiven Trend bei den Fahrgastzahlen nachhaltig über Jahre hinweg beobachtet. Die Fahrgäste honorieren das verlässliche und qualitativ hochwertige Verkehrsangebot der BOB.

Bezogen auf die einzelnen Streckenabschnitte entfallen rund $\frac{2}{3}$ des Fahrgastaufkommens auf das „Altgebiet“ Friedrichshafen – Ravensburg (3.464 Fahrgäste), etwa $\frac{1}{3}$ auf den Abschnitt Ravensburg – Aulendorf (1.470 Fahrgäste). Auf allen Streckenabschnitten wurden damit die Prognosewerte (Altgebiet 1.070 / Nordgebiet 650 Fahrgäste) deutlich übertroffen. Gerade die Verlängerung der Geißbockbahn nach Aulendorf ist dabei eine Erfolgsstory. Die vier zusätzlich bedienten Haltestellen Aulendorf, Mochenwangen, Niederbiegen und Weingarten/Berg tragen nachhaltig zur anhaltend positiven Nachfrageentwicklung bei.

Die Darstellung der Entwicklung des durchschnittlichen Fahrgastaufkommens im gesamten Betriebszeitraum wie auch eine haltestellenbezogene Aufstellung der Zählungen im Jahr 2016 sind als Anlagen 1 und 2 beigefügt.

3.3 Tarif- und Vertriebsangelegenheiten

Die Gesellschaft ist Vollmitglied im Verkehrs- und Tarifverbund bodo, der die Landkreise Bodenseekreis und Ravensburg umfasst, und sich seit seinem Start am 01.01.2004 ebenfalls sehr positiv entwickelt hat. Die tariflichen Verbesserungen zugunsten der Fahrgäste haben auch zu den verkehrswirtschaftlichen Erfolgen der Bodensee-Oberschwaben-Bahn beigetragen. Aufgrund der aktuellen Entwicklung auf der Kostenseite, die insbesondere durch steigende Personalkosten alle Verkehrsunternehmen erheblich belasten, wurden die bodo-Fahrpreise zum 01.01.2016 um durchschnittlich 1,8 % angehoben. Damit sollen die Kostensteigerungen zumindest teilweise kompensiert werden.

3.4 Marketing

Der Schwerpunkt der Kommunikation im Jahr 2016 lag bei den Baumaßnahmen in den Monaten September und Oktober. Wie in den Vorjahren wurden im Juli die Flyer zu den Heimatfesten Seehasen- und Rutenfest und im Dezember erneut der Flyer zum Jahresfahrplan (Beginn 13.12.2015, Auflage 100.000 Stück) aufgelegt.

Neben diesen Medien spielt für die Fahrgäste das Internet als eine schnelle Informationsquelle eine immer größere Rolle. Der Internetauftritt der Gesellschaft weist seit Jahren hohe Besucherzahlen auf. Im Jahr 2016 wurden 77.900 Besucher auf der Homepage gezählt. Dies ist ein Beleg für die ganzjährige Bedeutung dieses Mediums.

Die Kundenzeitschrift „Geißenpeter“ widmete sich im Jahr 2016 in zwei Ausgaben den Themen „Wohn(t)räume“ sowie „Lebenslang“ und präsentierte damit regionale und überregionale Themen für die Kunden.

3.5 Wirtschaftliche Verhältnisse

Das Geschäftsjahr 2015/16 wurde mit einem Gewinn abgeschlossen. Zu dieser positiven Entwicklung hat das weiterhin niedrige Preisniveau beim Treibstoff maßgeblich beigetragen. Außerdem gab es einzelne aperiodische Erträge, die sich ergebnisverbessernd auswirkten. Diese Maßnahmen haben in Summe zu einem positiven Unternehmensergebnis geführt. Die Ergebnisentwicklung der Gesellschaft im gesamten Betriebszeitraum ist in der Anlage 3, die finanzwirtschaftlichen Kennzahlen im Erfolgsplan (Anlage 4) dargestellt.

Die Zuschusszahlungen des Landes und der Gemeinden waren eine Grundvoraussetzung für die Fortsetzung der Verkehre in der bestehenden Form, da ansonsten ein kostendeckender Betrieb nicht möglich ist.

4 Ausblick

Durch die Vereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg besteht für die Fortführung der bestehenden BOB-Verkehre für alle Beteiligten Planungssicherheit bis zur Elektrifizierung der Südbahn. Nach dem gegenwärtigen Planungsstand wird mit einer Betriebsaufnahme frühestens im Jahr 2021 gerechnet. Durch die Elektrifizierung ändern sich die Rahmenbedingungen für die Schienenverkehre grundlegend. Dies gilt sowohl für die Infrastruktur, die höhere Geschwindigkeiten und damit kürzere Fahrzeiten ermöglicht, als auch für den Einsatz neuer elektrischer Fahrzeuge. Dies wiederum hat zur Folge, dass die gesamten Fahrplankonzepte auf diese Neue-

rungen ausgerichtet werden müssen. Das Land wird die neuen SPNV-Verkehre, die auch das bisherige Verkehrsangebot der BOB beinhaltet, zu gegebener Zeit ausschreiben.

Nach den Vorstellungen des Landes sollen die Ausschreibungslose entsprechend große Fahrleistungsvolumen und damit größere Bedienungsgebiete beinhalten. Es ist denkbar, dass die (langsameren) Regionalbahn-Verkehre weiterhin wie bisher in Aulendorf in eine Verbindung Ulm – Aulendorf und eine Verbindung Aulendorf – Friedrichshafen – Lindau aufgeteilt werden. Auch für diese Leistungen werden elektrisch betriebene Züge zum Einsatz kommen.

Die BOB muss sich deshalb rechtzeitig positionieren, wie sie sich auf die veränderten Bedingungen einstellt. Ein Weiterbetrieb ist aus heutiger Sicht nur mit strategischen Partner(n) realisierbar.

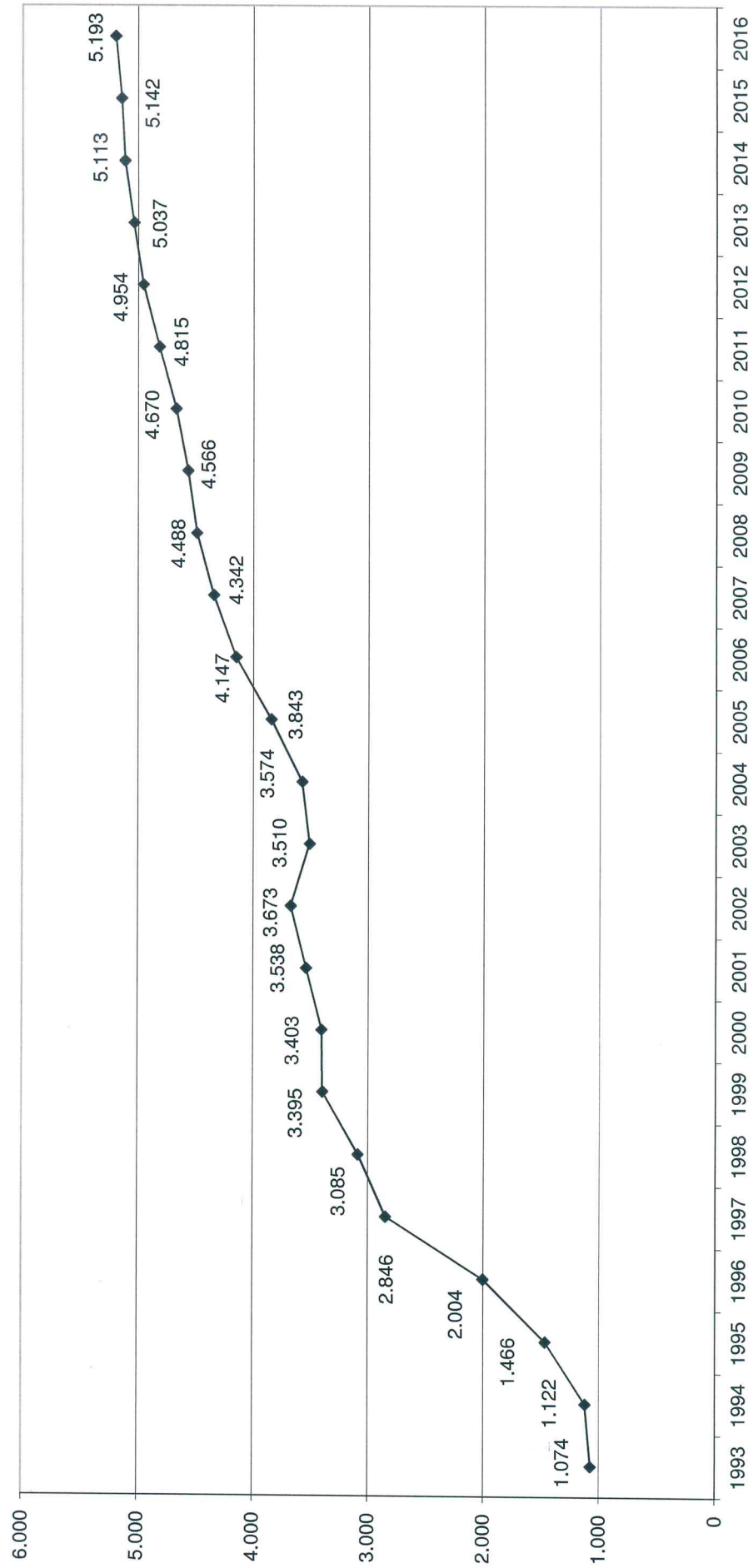
Nun geht es für die Gesellschaft darum, die infrage kommenden sinnvollen und machbaren Lösungen auszuloten.

gez. Norbert Schültke

Anlagen



Entwicklung des durchschnittlichen Fahrgastaufkommens an Werktagen in den Zügen der Bodensee-Oberschwaben-Bahn im Betriebszeitraum 1993 - 2016

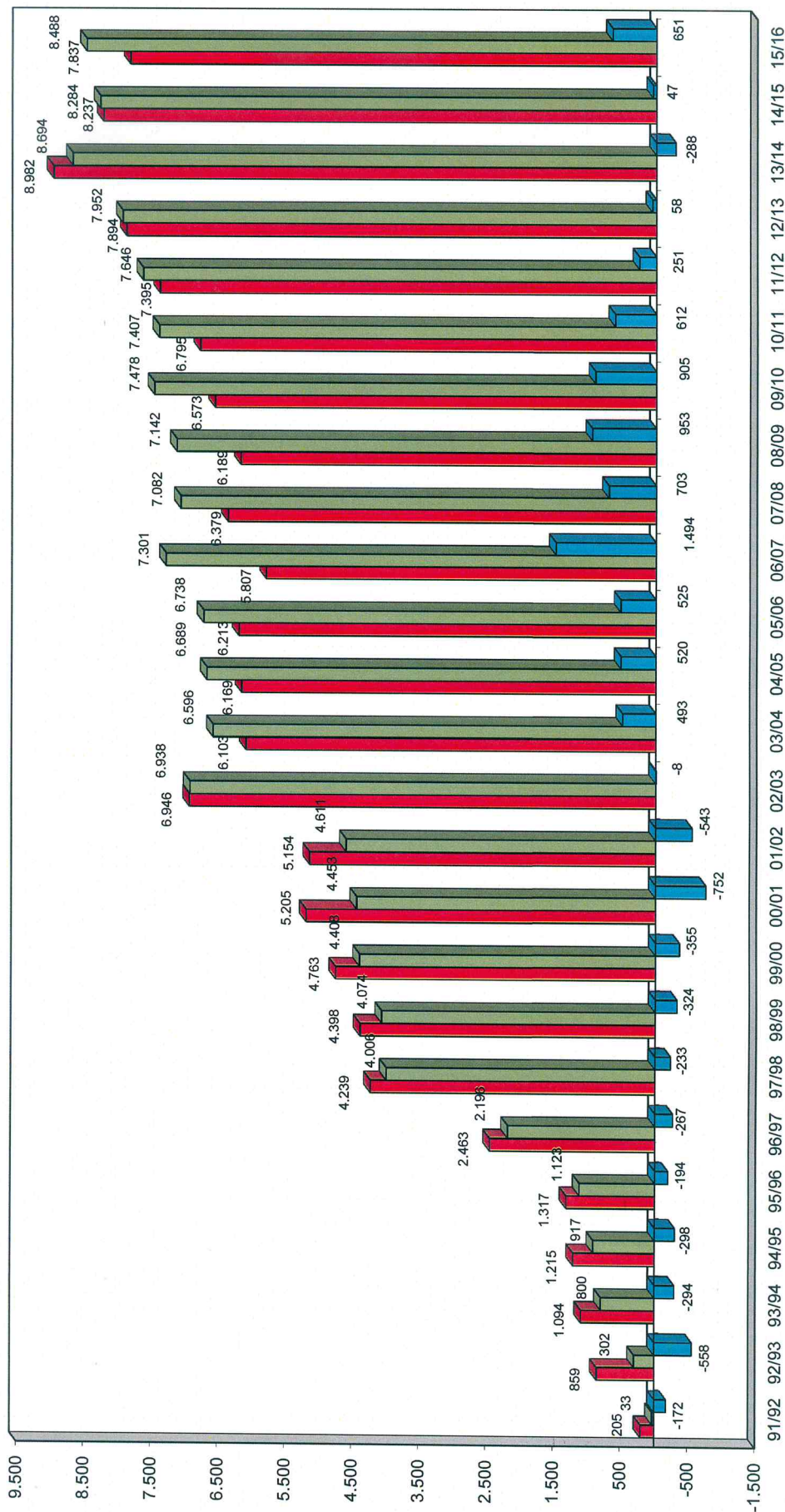




	März 2016										Juni 2016										Oktober 2016 (statt September)										November 2016									
Werktags	Einsteiger		Aussteiger		durchschn.		Fahrgastaufk.		%		Einsteiger		Aussteiger		durchschn.		Fahrgastaufk.		%		Einsteiger		Aussteiger		durchschn.		Fahrgastaufk.		%		Einsteiger		Aussteiger		durchschn.		Fahrgastaufk.		%	
	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%		
Friedrichsh.Hafenb. Friedrichsh.Stadtb. Löwental Flughafen Kehlen Meckenbeuren Oberzell Weissenau Ravensburg Weingarten/Berg Niederbiegen Mochenwangen Aulendorf	240 969 355 86 202 421 203 329 1.412 162 120 113 558	4,6 18,7 6,9 1,7 3,9 8,1 3,9 6,4 27,3 3,1 2,3 2,2 10,8	156 1044 317 120 163 417 150 325 1.342 170 127 164 675	3,0 20,2 6,1 2,3 3,2 8,1 2,9 6,3 26,0 3,3 2,5 3,2 13,1	198,0 1006,5 336,0 103,0 182,5 419,0 176,5 327,0 1.377 166,0 123,5 138,5 616,5	3,8 19,5 6,5 2,0 3,5 8,1 3,4 6,3 26,6 3,2 2,4 2,7 11,9	225 1031 303 166 171 451 165 281 1.412 168 97 121 568	4,4 20,0 5,9 3,2 3,3 8,7 3,2 5,4 27,4 3,3 1,9 2,3 11,0	186 1038 268 134 198 490 146 294 1.479 155 119 108 544	3,6 20,1 5,2 2,6 3,8 9,5 2,8 5,7 28,7 3,0 2,3 2,1 10,5	205,5 1034,5 285,5 150,0 184,5 470,5 155,5 287,5 1.446 161,5 108,0 114,5 556,0	4,0 20,1 5,5 2,9 3,6 9,1 3,0 5,6 28,0 3,1 2,1 2,2 10,8	228 1035 369 123 191 541 141 266 1.452 152 99 116 460	4,4 20,0 7,1 2,4 3,7 10,5 2,7 5,1 28,1 2,9 1,9 2,2 8,9	155 812 376 204 179 654 171 346 1.374 244 87 116 455	3,0 15,7 7,3 3,9 3,5 12,6 3,3 6,7 26,6 4,7 1,7 2,2 8,8	191,5 923,5 372,5 163,5 185,0 597,5 156,0 306,0 1.413 198,0 93,0 116,0 457,5	3,7 17,9 7,2 3,2 3,6 11,6 3,0 5,9 27,3 3,8 1,8 2,2 8,8	219 1046 367 73 157 606 161 282 1.425 186 117 100 531	4,2 19,8 7,0 1,4 3,0 11,5 3,1 5,4 27,0 3,5 2,2 1,9 10,1	183 1053 406 92 162 539 126 296 1.303 208 113 142 647	3,5 20,0 7,7 1,7 3,1 10,2 2,4 5,6 24,7 3,9 2,1 2,7 12,3	201,0 1049,5 386,5 82,5 159,5 572,5 143,5 289,0 1.364 197,0 115,0 121,0 589,0	3,8 19,9 7,3 1,6 3,0 10,9 2,7 5,5 25,9 3,7 2,2 2,3 11,2																
Summe	5.170	100	5.170	100	5.170	100	5.159	100	5.159	100	5.159	100	5.173	100	5.173	100	5.173	100	5.173	100	5.270	100	5.270	100	5.270	100	5.270	100	5.270	100	5.270	100	5.270	100	5.270	100				
Vorjahreswert % Veränderung			2015		5.152		5.123		2015		5.123		2015		5.090		2015		5.173		2015		5.204		1,3%															



Ergebnisentwicklung der Geschäftsjahre 1991/92 - 2015/16



(Angaben in TEUR)

■ Aufwendungen und Steuern vom Einkommen und Ertrag

■ Erträge

■ Ergebnis nach Steuern

(Angaben in TEUR)	GJ 91/92	GJ 92/93	GJ 93/94	GJ 94/95	GJ 95/96	GJ 96/97	GJ 97/98	GJ 98/99	GJ 99/00	GJ 00/01	GJ 01/02	GJ 02/03	GJ 03/04	GJ 04/05	GJ 05/06	GJ 06/07	GJ 07/08	GJ 08/09	GJ 09/10	GJ 10/11	GJ 11/12	GJ 12/13	GJ 13/14	GJ 14/15	GJ 15/16	
Materialaufwand Fremdleistungen		22	103	98	115	195	386	491	678	968	1.136	538	705	846	802	761	877	708	766	858	901	879	878	1.214	1.134	
	technische Betriebsführung																									
		kaufm. Betriebsführung	101	271	281	315	357	571	1.001	778	822	811	881	1.490	1.512	1.451	1.223	1.322	1.361	1.322	1.541	1.764	1.968	2.854	2.304	1.874
		Trassen- / Stationsentgelte																								
		Sonstige																								
		Abschreibungen																								
	Zinsaufwand	65	93	95	104	102	142	295	255	234	244	193	138	47	93	148	121	99	76	55	33	60	112	123	116	
		Sonstige Aufwendungen	38	248	208	244	240	474	571	461	373	381	402	2.359	599	404	77	585	399	533	444	529	600	1.106	52	76
		SUMME AUFWENDUNGEN	205	859	1.094	1.215	1.317	2.463	4.239	4.398	4.763	5.205	5.154	6.946	5.948	6.041	6.145	5.539	6.264	6.030	6.437	6.694	7.353	7.846	8.961	8.209
	Betriebsenträge																									
Fahrscheinerlöse																										
Zuschüsse																										
Sonstige Erträge		33	159	55	17	32	31	233	191	327	133	139	1.097	589	578	644	815	474	353	349	358	332	420	834	251	
SUMME ERTRÄGE		33	302	800	917	1.123	2.196	4.006	4.074	4.408	4.453	4.611	6.938	6.596	6.689	6.738	7.301	7.082	7.142	7.478	7.407	7.646	7.952	8.694	8.488	
Gesamtergebnis vor Ertragssteuern	-172	-558	-294	-298	-194	-267	-233	-324	-355	-752	-543	-8	648	648	593	1.762	818	1.112	1.041	713	293	106	-267	75	746	
Steuern vom Einkommen und Ertrag													155	128	68	268	115	159	136	101	42	48	21	28	95	
Jahresfehlbetrag/-überschuss	-172	-558	-294	-298	-194	267	-233	-324	-355	-752	-543	-8	493	520	525	1.494	703	953	905	612	251	58	-288	47	651	

Kostendeckungsgrad	16,0%	35,1%	73,1%	75,5%	85,2%	89,1%	94,5%	92,6%	85,6%	89,5%	99,9%	110,9%	110,7%	109,7%	131,8%	113,1%	118,4%	116,2%	110,7%	104,0%	101,4%	97,0%	100,9%	108,3%
--------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------	--------	--------