



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

Stand: März 2009

1 Allgemeines

Auch für das zurückliegende Geschäftsjahr 2007/08 (01.10.2007-30.09.2008) gilt: Die Geißbockbahn bleibt auf der Erfolgsspur. Dies gilt sowohl für die verkehrliche als auch die betriebswirtschaftliche Bilanz. Ebenso wie in den zurückliegenden Jahren kann die Gesellschaft auch im 15. Betriebsjahr seit dem Start im Juli 1993 (Abschnitt Friedrichshafen-Ravensburg) sowie den Erweiterungen im Jahr 1997 bis Aulendorf bzw. Friedrichshafen Hafen weiter steigende Fahrgastzahlen vorweisen. Hier machen sich einerseits die hohen Treibstoffpreise bemerkbar; andererseits ist auch zunehmend eine generelle Bereitschaft zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel erkennbar. Diskussionen um Klimawandel, Feinstaubbelastung, usw. verstärken diesen Trend und führen zu einer wachsenden Sensibilität in der Bevölkerung. Dies führt dazu, dass es immer mehr Stammkunden gibt, die die zuverlässige und pünktliche Betriebsdurchführung „ihrer Eisenbahn“ als echte Alternative zum Individualverkehr schätzen und nutzen. Sämtliche wissenschaftlichen Untersuchungen belegen, dass das Mobilitätsbedürfnis auch künftig weiter zunehmen wird, mit der Folge, dass damit den öffentlichen Verkehrsmitteln bei der Bewältigung dieser Thematik eine Schlüsselfunktion zukommt. Auch das Unternehmensergebnis der Gesellschaft kann sich sehen lassen; wiederum wurde ein Gewinn in einer sechsstelligen Größenordnung erzielt.

Ebenso wie in den Vorjahren gibt es für die Gesellschaft weiterhin nur ein, aber sehr gewichtiges Problem: Die Entwicklung der Entgelte für die DB-Infrastruktureinrichtungen (Trassen und Stationspreise). Diese erreichten im vergangenen Geschäftsjahr einen neuen Spitzenwert. Da die Gesellschaft nicht länger bereit war, die einseitige Preisfestsetzung des Monopolisten DB AG zu akzeptieren, kürzt sie seit Anfang Januar 2007 ihre Zahlungen für die Stationspreise. Zwischenzeitlich beläuft sich der Außenstand bei dieser Aufwandsposition auf einen respektablen sechsstelligen Betrag. Dies hat die zuständige DB-Aktiengesellschaft veranlasst, im Mai 2008 Klage einzureichen, auf die die Gesellschaft mit einer Widerklage für die überhöhten und nur unter Vorbehalt bezahlten Stationspreise der Jahre 2005 und 2006 reagiert hat. Einen ersten Gerichtstermin hat es im März 2009 gegeben, ein Urteil ist jedoch noch nicht ergangen. Zwischenzeitlich hat auch die Bundesnetzagentur ein Preismißbrauchsverfahren gegen die DB Station&Service AG eingeleitet; deren Entscheidung wird in der Fachwelt mit großem Interesse erwartet, da dies sicherlich Signalwirkung auf die künftige Preispolitik der DB-Infrastrukturunternehmen hat.

2 Bilanz über die Entwicklung der Gesellschaft

2.1 Betriebskonzept und -abwicklung

Die Gesellschaft hat ihr Fahrplanangebot im Fahrplanjahr 2007/08 (09.12.2007 - 13.12.2008) 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 2007/08 auf 533.458 km (+ 4.342 km/+ 0,8%) leicht angestiegen. Die Steigerung gegenüber dem Vorjahr basiert auf dem Umstand, dass in diesem Geschäftsjahr weniger baustellenbedingte Schienenersatzverkehre mit Bussen durchgeführt werden mussten und daneben noch Sonderfahrten aufgrund des Landesturnfestes in Friedrichshafen im Juli 2008 stattfanden.

Der Einsatz des einheitlichen Wagenparks mit den spurtstarken RegioShuttle bewirkt positive Effekte bei der Betriebsabwicklung. Der beste Beleg hierfür ist der nochmalige Anstieg der Pünktlichkeitsquote. Diese erreichte im Jahr 2008 mit 98,3% einen neuen Spitzenwert und konnte damit gegenüber dem Vorjahr nochmals um fast einen Prozentpunkt gesteigert werden. Mit diesem Wert steht die Gesellschaft bundesweit auf einem Spitzenplatz.

2.2 Verkehrswirtschaft

Die Gesellschaft führt in ihren Zügen seit vielen Jahren an ausgewählten Stichtagen Fahrgastzählungen durch. Im Jahr 2007 wurde an den vier Zähltagen ein Fahrgastaufkommen von 17.369 und somit durchschnittlich 4.342 pro Tag ermittelt. Im Jahr 2008 wurde an den vier Zähltagen ein Gesamtfahrgastaufkommen von 17.951 Fahrgästen und damit durchschnittlich 4.488 Personen/Tag ermittelt. Der Spitzenwert lag im November bei 4.722 Fahrgästen. Erstmals wurde damit die magische Grenze von 4.700 Fahrgästen überschritten und lässt damit die 5.000er Marke immer näher rücken. Insgesamt konnte damit das Fahrgastaufkommen in den BOB-Zügen in 2008 gegenüber dem Vorjahr erneut um 3,3% gesteigert werden. Zu dieser positiven Entwicklung hat sicherlich die pünktliche und zuverlässige Betriebsdurchführung der Gesellschaft wie auch die hohen Treibstoffpreise im Sommer 2008 beigetragen. Das Fahrgastaufkommen betrug im bundesweiten Schienenpersonennahverkehr im Jahr 2008 – bei ausgeweitetem Angebot – 3,9% und im bodo-Verbundgebiet 3,2%.

Bezogen auf die einzelnen Streckenabschnitte entfallen 67 % des Fahrgastaufkommens auf das Altgebiet Friedrichshafen Stadt – Ravensburg (3.004 Fahrgäste), 29% auf den Abschnitt Ravensburg – Aulendorf (1.302 Fahrgäste/Prognosewert 650) und 4% auf den Abschnitt Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen (182 Fahrgäste). Die Darstellung der Entwicklung des durchschnittlichen Fahrgastaufkommens im gesamten Betriebszeitraum wie auch eine haltestellenbezogene Aufstellung der Zählungen im Jahr 2008 sind als Anlagen 1 und 2 beigefügt.

2.3 Tarifeangelegenheiten

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 2008 setzte sich die positive Entwicklung der bodo-Fahrgastzahlen fort. Dennoch mussten die bodo-Fahrpreise zum 01.01.2009 um durchschnittlich 4,9 % 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 2009 abzeichnenden Tarifsteigerungen auszugleichen. Trotz dieser relativ hohen Tarifierhöhung ermöglichen

die der Gesellschaft hieraus zufließenden Mehreinnahmen keine volle Kompensation der Mehrbelastungen aus den DB-Infrastrukturkosten.

2.4. Marketing-Konzept

Zum Fahrplanwechsel 2009 (Beginn 14.12.2008) wurde ebenso wie in den Vorjahren das alljährlich erscheinende Fahrplanheft der Gesellschaft verteilt. Themenschwerpunkt im redaktionellen Teil ist dabei die Vernetzung der Gesellschaft mit anderen Verkehrsträgern wie z. B. dem Katamaran in Friedrichshafen. Insbesondere Schulklassen aber auch andere Reisegruppen aus dem nördlichen Schussental nutzen dieses neue Verkehrssystem in immer stärkeren Maße für Fahrten nach Konstanz und Umgebung. Aber auch in der Gegenrichtung spielt die Kombination Katamaran/BOB eine immer wichtigere Rolle, z. B. für Fluggäste aus der Schweiz zum Flughafen Friedrichshafen. Die kurzen Übergangszeiten sowohl in Konstanz wie auch in Friedrichshafen führen zu attraktiven Reisezeiten.

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 2008 wurden an den sieben Festtagen insgesamt knapp 80 Zusatzfahrten durchgeführt und an diesen Tagen über 30.000 Fahrgäste befördert. Während des Landesturnfestes im Juli 2008 wurden insgesamt 42 zusätzliche Fahrten in den Abendstunden durchgeführt.

2.5 Wirtschaftliche Verhältnisse

Auch betriebswirtschaftlich kann sich das zurückliegende Geschäftsjahr 2007/08 durchaus sehen lassen. Mit einem Gewinn von 0,7 Mio. € nach Steuern wurde erneut ein respektables Unternehmensergebnis erzielt. Zuwächsen auf der Erlösseite u.a. durch höhere Fahrgeldeinnahmen aufgrund der Tarifierhöhung stehen unterproportionale Steigerungen im Aufwandsbereich gegenüber. Hier macht sich der noch neuwertige Wagenpark durch geringere Instandhaltungskosten positiv bemerkbar, wobei nicht übersehen werden darf, dass lediglich ein Reservefahrzeug zur Verfügung steht und der Wagenpark einer sehr hohen Belastung ausgesetzt ist.

Die Zahlungen an die DB AG für die Inanspruchnahme der Trassen und Stationen beliefen sich im zurückliegenden Geschäftsjahr 2007/08 auf über 2,4 Mio. € und erhöhten sich damit gegenüber dem Vorjahr um 4%. Zwischenzeitlich beträgt der Anteil dieses Kostenblocks am gesamten Aufwandsbereich 38%, Tendenz steigend. Der Kostendeckungsgrad erreicht mit 113% erneut einen respektablen Wert. 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

Die erfreuliche Entwicklung bei den Fahrgastzahlen bereitet der Gesellschaft zunehmend Probleme, da die höchsten Zuwachsraten im Segment Berufsverkehr zu verzeichnen sind. Dies führt insbesondere in den morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten zu einer hohen Auslastung der Züge mit der Folge, dass öfteren nur Stehplätze zur Verfügung stehen. Aufgrund der knappen Fahrzeugreserve sind hier derzeit keine weiteren Verstärkungsmaßnahmen möglich.

Angesichts der Bemühungen der Region bezüglich Elektrifizierung der Südbahn, die dringend erforderlich ist, macht es unter diesen Umständen zum gegenwärtigen Zeitpunkt keinen Sinn in neue Dieselfahrzeuge zu investieren, sodass hier zunächst die weitere Entwicklung abgewartet werden muss.

Wie bereits ausgeführt stellt insbesondere die Unternehmenspolitik der Deutsche Bahn AG bei den Infrastruktureinrichtungen ein von der Gesellschaft nicht beeinflussbares Risiko dar. Nachdem sich die Gesellschaft seit Jahren beim Land darum bemüht, diesbezüglich mit anderen Schienenverkehrsunternehmen gleichgestellt zu werden, konnte hier nun eine Lösung gefunden werden, die dieses Risiko ab dem Jahr 2010 beseitigt. Dennoch bleibt es unverständlich, dass in einer Zeit geringerer ÖPNV-Finanzmittel die Preise der DB AG für die Schieneninfrastruktur jährlich überproportional steigen und damit die Finanzspielräume weiter eingeschränkt werden. 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 2008/09 verläuft weitgehend planmäßig. Die Gesellschaft geht davon aus, dass auch in diesem Geschäftsjahr erneut ein Gewinn erzielt wird. In den sich daran anschließenden Geschäftsjahren ab 2009/10 werden sich die Unternehmensergebnisse voraussichtlich verschlechtern, da mit weiter steigenden Aufwendungen (insbesondere Treibstoffkosten) gerechnet werden muss. Unter diesen Rahmenbedingungen wird künftig nur noch mit moderaten positiven Unternehmensergebnissen gerechnet.

Anlagen