Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG, Friedrichshafen

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021/22

Inhaltsverzeichnis Lagebericht

1 Grundlagen des Unternehmens 2

1.1 Geschäftsmodell 2

1.2 Ziele und Strategien 2

1.3 Finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren 3

2 Wirtschaftsbericht 4

2.1 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen 4

2.2 Geschäftsverlauf 4

2.3 Wirtschaftliche Entwicklung - Ertragslage 6

3 Prognose-, Chancen- und Risikobericht 7

3.1 Prognosebericht 7

3.2 Chancen- und Risikobericht 7

1 Grundlagen des Unternehmens

1.1 Geschäftsmodell

Gesellschafter der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG wie auch der als Komplementärin fungierenden Bodensee-Oberschwaben-Bahn VerwaltungsGmbH sind mit folgenden Anteilen:

Technische Werke Friedrichshafen GmbH mit 27,5 %

Stadtwerke Ravensburg GmbH mit 25,0 %

Landkreis Bodenseekreis mit 20,0%

Landkreis Ravensburg mit 17,5 %

Gemeinde Meckenbeuren mit 10,0 %.

Gesellschaftszweck der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG ist die Durchführung von öffentlichem Personennahverkehr, insbesondere auf dem Schienenweg.

1.2 Ziele und Strategien

Da die Gesellschaft über kein eigenes Betriebspersonal verfügt, werden die für die Betriebsdurchführung erforderlichen Dienstleistungen im Rahmen von Betriebsführungsverträgen sowie von Drittdienstleistern erbracht. Für die kaufmännische und verkehrswirtschaftliche Betriebsführung sowie die technische und kassenmäßige Betreuung der BOB-eigenen Fahrscheinautomaten ist die Technische Werke Friedrichshafen GmbH (TWF GmbH) zuständig, welche diese Leistungen wiederum vertraglich der Stadtwerk am See GmbH & Co. KG (SWSee) übertragen hat. Die Gestellung der Triebfahrzeugführer und die technische Betriebsführung (Einsatz, Wartung und Instandhaltung der Triebwagen) wird seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 von der DB Regio AG erbracht (zu Beginn des Geschäftsjahres noch von der Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG (SWEG)).

Die Gesellschaft hat ihren Betrieb zwischen Friedrichshafen und Ravensburg im Jahr 1993 mit zunächst zwei eigenen Triebwagen aufgenommen. Seit 1997 wurde die Strecke bis nach Aulendorf im Norden und zum Friedrichshafener Hafenbahnhof im Süden mit weiteren Triebfahrzeugen erweitert.

Das Geschäftsmodell der Bodensee-Oberschwaben-Bahn erweist sich bisher als weiterhin stabil. Wie in der gesamten Verkehrsbranche waren seit dem Geschäftsjahr 2019/20 massive Auswirkungen des „Lockdowns“ ab Frühjahr 2020 im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie spürbar, die nach wie vor anhalten und auch das Geschäftsjahr 2021/22 noch geprägt haben. Bei den letzten Zählungen im Juni und September 2022 wurden 4.824 und 4.459 Fahrgäste gezählt. Damit lag die Fahrgastnachfrage im annähernd regulären Betrieb noch unterhalb der normalen Größenordnung. Anzumerken ist jedoch, dass die Werte im Sommer 2022 (Juni – August) vermutlich

stark durch das „9-Euro-Ticket“ beeinflusst wurden. Es kam lediglich vereinzelt zu ausgefallenen Hafenfahrten. Ansonsten wurde weitgehend das gewohnte Fahrtenangebot der BOB auf der Schiene umgesetzt. Seit Dezember 2021 verkehrt noch ein zusätzliches Zugpaar in den Abendstunden, um die bisherige Angebotslücke nach 20 Uhr zu füllen.

Wir rechnen ab 2023/2024 damit, an das Nachfrageniveau der Vorjahre (vor Corona) anknüpfen zu können. Für das nächste Geschäftsjahr 2022/2023 ist ein Jahresfehlbetrag in Höhe von 1.391 TEUR geplant. In den darauffolgenden Geschäftsjahren wird durchgehend mit in der Höhe schwankenden Jahresfehlbeträgen gerechnet. Das Ergebnis ist vor allem abhängig von Großinstandhaltungs-Maßnahmen an den Elektrotriebwagen. Daneben spielen aber insbesondere auch die stark gestiegenen Energiepreise eine entscheidende Rolle.

1.3 Finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Die interne Unternehmenssteuerung erfolgt nach den Fahrgastzahlen, dem Jahresüberschuss, den Umsatzerlösen und dem Kostendeckungsgrad. Die Fahrgastzahlen haben sich im abgelaufenen Geschäftsjahr gegenüber den beiden Vorjahren wieder erhöht. Zwar haben wir noch nicht wieder das Niveau vor Ausbruch der Pandemie erreicht, doch ist die Tendenz zu „normalen“ Niveaus klar ersichtlich. Entsprechend haben sich auch die Fahrgelderlöse der Gesellschaft entwickelt. Das diesjährige Ergebnis wurde aber auch maßgeblich durch die Erlöse aus dem Verkauf der alten Verbrennungstriebwagen beeinflusst.

Der für das Geschäftsjahr 2021/22 erreichte Jahresüberschuss in Höhe von 1.364 TEUR liegt mit 509 TEUR über dem Budget (855 TEUR). Der Kostendeckungsgrad lag bei 110%. Ursächlich für die positive Abweichung sind insbesondere Einmaleffekte im Berichtsjahr. Zu diesen zählen neben den bereits erwähnten Erträgen aus Anlagenverkauf (3.625 TEUR) die Unterstützungsleistungen seitens des Landes für die aus der Pandemie (73 TEUR sowie weitere 218 TEUR aus dem Vorjahr) und dem „9-Euro-Ticket“ (416 TEUR) entstandenen Schäden.

2 Wirtschaftsbericht

2.1 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt lag laut dem Statistischen Bundesamt nach dem 3. Quartal 2022 um 1,2% über dem Vorjahresquartal 2021.

Die wirtschaftliche Entwicklung zeigte sich im laufenden Geschäftsjahr ebenso wie bei allen anderen Verkehrsunternehmen wieder positiver. Die pandemiebedingten Einschränkungen wurden abgeschwächt oder aufgehoben und die Fahrgastzahlen haben sich, wie bereits erwähnt, wieder weitestgehend (auch aufgrund des „9-Euro-Tickets“) erholt, wenn auch noch nicht auf das Niveau vor Ausbruch der Pandemie. Von den massiven Energiepreissteigerungen sowie der allgemein hohen Inflation und den damit verbundenen höheren Aufwendungen blieben auch wir nicht verschont. Allein der Bahnstrompreis stieg innerhalb weniger Monate auf mehr als das Doppelte.

2.2 Geschäftsverlauf

Das Geschäftsjahr 2021/22 ist für die Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG insgesamt wiederum als außergewöhnlich einzuordnen. Der internationale Fahrplanwechsel (Dezember 2021), die Umstellung auf elektrischen Betrieb und der Verkauf der alten Dieseltriebwagen sind hier als große Themen zu nennen. Daneben waren jedoch auch die Corona-Nachwirkungen noch immer präsent. Die Fahrgastzahlen erholten sich zwar und überstiegen die beiden Vorjahre, blieben jedoch unter dem Niveau vor Ausbruch der Pandemie. Eine sich für den ÖPNV im Hinblick auf die Fahrgastzahlen positiv zu wertende Maßnahme stellte das bundesweit gültige „9-Euro-Ticket“ dar. Deutschlandweit wurden rund 52 Millionen Stück verkauft. Der hiermit einhergehende Schaden aus entgangenen Erlösen der Verkehrsunternehmen wurde durch Unterstützungszahlungen seitens des Landes gemindert. So hat die BOB 416 TEUR an Liquiditätshilfe für Einnahmeausfälle durch das „9-Euro-Ticket“ und weitere 73 TEUR (zzgl. 218 TEUR periodenfremd) als Ausgleich für die Schäden aus der Corona-Pandemie erhalten.

Die Elektrifizierungsarbeiten der Südbahn zwischen Ulm und Lindau sind abgeschlossen, sodass im abgelaufenen Geschäftsjahr kein Schienenersatzverkehr (SEV) mehr nötig war. Die Umstellung auf elektrischen Betrieb erfolgte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021. Die acht im vorigen Geschäftsjahr 2020/2021 gebraucht erworbenen Elektrotriebwagen (ET) werden nun eingesetzt. Es mussten jedoch umfangreiche geplante und teilweise ungeplante Erneuerungsmaßnahmen durchgeführt werden. Seit Mai sind alle eigenen Triebwagen im bekannten blauen Design unterwegs. Lediglich ein Leihfahrzeug der DB Regio ist noch in Rot für uns im Einsatz. Bedauerlicherweise fielen die Fahrzeuge vermehrt aus, was von uns jedoch wenig beeinflusst werden konnte, denn der Engpass lag einerseits in der Personalverfügbarkeit in der DB-Werkstatt in Ulm und andererseits bei langen Lieferzeiten für die benötigten Ersatzteile. Die Aufarbeitungen dauern teilweise noch an und werden in den nächsten Jahren mit dem Tausch von Großkomponenten weitergeführt werden.

Nach dem Auslaufen der für den Dieselbetrieb gültigen Sicherheitsbescheinigung bemüht sich die BOB um eine neue Sicherheitsbescheinigung. Aktuell wurde die Verantwortung für die Betriebsführung der Zugfahrten der BOB vertraglich auf DB Regio übertragen. Die neue Bescheinigung ist einerseits Voraussetzung, um als Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechende

Trassen für Zugfahrten zu bestellen, andererseits aber auch, um an der Ausschreibung des Landes für die Verkehrsleistungen auf der Südbahn teilzunehmen. Dazu stellt die Firma KSV mittlerweile den eigenen Eisenbahnbetriebsleiter/Safety Manager.

Nennenswerte Investitionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht getätigt. Das geplante Upgrade der Fahrausweisautomaten (Festplatten und Rechner) wurde fast vollständig umgesetzt. Jedoch sorgte der Verkauf der dieselbetriebenen Verbrennungstriebwagen (VT) und sonstiger Anlagen, die für den Dieselbetrieb benötigt wurden, für einen massiven Anstieg der sonstigen Erlöse und ist maßgeblich für den erreichten Jahresüberschuss mitverantwortlich.

Die BOB ist Vollmitglied im Verkehrs- und Tarifverbund „bodo“, der ursprünglich die Landkreise Ravensburg und Bodenseekreis umfasste und am 01.01.2004 gestartet ist. Am 01.01.2018 wurde das bodo-Gebiet um die Stadt und den Landkreis Lindau erweitert, womit nun ein deutlich größeres Gebiet in den Tarif integriert ist. Die Tarife für das neue bodo-Gesamtgebiet wurden zum 01.01.2022 um durchschnittlich 2,8 % erhöht, um die Kostenentwicklung bei den Verkehrsunternehmen entsprechend im Tarif zu berücksichtigen. Im Dezember 2018 startete der neue bw-Tarif. Der landesweite bw-Tarif ermöglicht flächendeckend Fahrten von und zu allen Bahnhöfen in Baden-Württemberg inkl. örtlicher Anschlussmobilität, z. B. mit Straßenbahnen oder Busverkehren. Die BOB ist eine Gesellschafterin der bwtarif GmbH, war in den Gremien zur Vorbereitung des Tarifs beteiligt und verkauft diesen auch über die stationären Automaten. Abgerundet wird das Tarifsortiment durch den Deutschlandtarif, der den früheren C-Tarif der Deutschen Bahn ersetzt hat. Strukturell gab es hier aber bislang noch keine Änderungen.

Die Betriebsführung kann im Gesamtjahr (01.10.2021 bis 30.09.2022) insgesamt als zufriedenstellend eingestuft werden. Das Fahrleistungsvolumen lag 2021/2022 mit 554.970 km um rund 139 tkm über dem Vorjahreswert, was neben den zusätzlichen Abendfahren hauptsächlich auf den Schienenersatzverkehr zwischen Friedrichshafen und Ravensburg vom 14.09.2020 bis 19.12.2020 zurückzuführen. Durch den Wegfall der im Vorjahr nötigen Streckensperrungen stieg die Betriebsleistung des Geschäftsjahres 2021/2022 nun wieder deutlich an. Auch kam es nur an einem Tag zu personalbedingten Ausfällen zwischen Friedrichshafen und Aulendorf.

Zum Stationspreissystem der DB Station & Service AG: nach wie vor steht eine abschließende gerichtliche Entscheidung in der Sache aus. Nach dem Urteil des EuGH in einer ähnlichen Angelegenheit hat die BOB den aufgrund des Urteils erforderlichen Weg eingeschlagen und bei der Bundesnetzagentur eine rückwirkende Prüfung der Stationsentgelte beantragt. Da die Behörde allerdings lediglich legitimiert ist, künftige Preise zu prüfen und kein gesetzlich verankertes Mandat für eine rückwirkende Entscheidung hat, wurde dieser Antrag erwartungsgemäß abgelehnt. Die BOB muss nun aufgrund des in der gegenwärtigen Situation fehlenden Rechtsschutzes den Verwaltungsgerichtsweg beschreiten. Im Moment ist noch nicht absehbar, wann es zu einem Urteil kommen wird – welches dann allerdings erneut anfechtbar sein wird. Hieraus ergeben sich jedoch aktuell keine weitergehenden Risiken für das Unternehmen, da die Forderungen von DB Station & Service in voller Höhe als Rückstellungen verbucht sind und mögliche Kosten für Zinsforderungen, Rechtsberatung und Gerichtsverfahren damit bereits im Jahresabschluss berücksichtigt sind.

2.3 Wirtschaftliche Entwicklung - Ertragslage

Im Rahmen der quartalsweisen Berichterstattung wurde der Beirat über die wirtschaftliche und sonstige Entwicklung des Geschäftsjahres informiert. Bei den folgenden Positionen gab es im Geschäftsjahr signifikante Abweichungen zum Wirtschaftsplan:

- Die Fahrgelderlöse (2.911 TEUR) überstiegen den Plan (2.272 TEUR) um 639 TEUR (+28 %); weitestgehend bedingt durch die „9-Euro-Ticket-Liquiditätshilfe“ (416 TEUR).
- Die Zuschüsse vom Land (7.451 TEUR) fielen 510 TEUR (-6 %) geringer aus als geplant (7.961 TEUR).
- Trotz der Umstellung auf Elektrotriebwagen wurden im Geschäftsjahr zeitweise noch Dieseltriebwagen eingesetzt. Die gesamten Energiebezüge stiegen um 168 TEUR (+20 %) von geplant 836 TEUR auf 1.004 TEUR an. Die Preise für Bahnstrom haben sich innerhalb des Geschäftsjahres mehr als verdoppelt.
- Bei der kaufmännischen Betriebsführung kam es zu einem geringeren Aufwand (Plan: 400 TEUR - IST: 288 TEUR). Der Planwert wurde um 112 TEUR (-28 %) unterschritten, da die Personalaufstockung nicht umgesetzt wurde.
- Die Summe aus sonstigem Aufwand für Material und Leistungen sowie den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (1.067 TEUR) überstieg den Planwert (1.021 TEUR) um 46 TEUR (+5 %); hauptsächlich verursacht durch die Provisionszahlungen für den Verkauf der Dieseltriebwagen.
- Die Abschreibungen (527 TEUR) überstiegen den geplanten Wert (258 TEUR) um 269 TEUR (+104 %); hauptsächlich durch die Restabschreibung der verkauften Dieseltriebwagen.
- 13% höhere Aufwendungen (7 TEUR) als geplant sind als Finanzierungsanteil für den Betrieb der bodo- und bwtarif-GmbH angefallen.

Die Vermögens- und Finanzlage hat sich im Geschäftsjahr 2021/22 durch den Verkauf der Dieseltriebwagen verändert. Durch den Aktivtausch standen zum 30.09.2022 deutlich mehr Bankguthaben (rund 11.777 TEUR, Vorjahr 2.626 TEUR) zur Verfügung, während das Anlagevermögen von 9.219 TEUR auf 2.623 TEUR sank. Es standen jederzeit ausreichend liquide Mittel zur Verfügung. Unter voller Einrechnung des Jahresüberschusses 2021/22, der in die Rücklagen eingestellt werden soll, errechnet sich eine Eigenkapitalquote von 64,30 % (30.09.2021: 55,57%). Im Geschäftsjahr leistete die Gesellschaft Darlehenstilgungen in Höhe von 1.923 TEUR.

Die Gesellschaft verfügt gegenwärtig aufgrund der zurückliegenden positiven Ergebnisentwicklung über ausreichende Finanzmittel, die es ihr ermöglichen, ihre Aufwendungen zu finanzieren. Die Ausleihungen an die TeleData Friedrichshafen GmbH (1.500 TEUR) sowie an die Stadtwerk am See GmbH & Co. KG (800 TEUR) wurden vollständig zurückgezahlt.

3 Prognose-, Chancen- und Risikobericht

3.1 Prognosebericht

Wir rechnen im kommenden Geschäftsjahr aufgrund der vereinbarten Tarifsteigerungen mit ca. 5 % mehr Erlösen aus dem Fahrscheinverkauf. In den darauffolgenden Jahren sind moderate Steigerungen angenommen. Die Betriebskostenzuschüsse des Landes Baden-Württemberg steigen, entsprechend dem Verkehrsdienstevertrag, mit der Umstellung auf elektrische Traktion analog zu den Betriebskosten deutlich an und werden mit 2 % dynamisiert. Auch erhöhen sich durch die neu geschlossenen Verträge die Betriebskostenzuschüsse der Zuschussgebergemeinschaft im nördlichen mittleren Schussental und der Stadt Friedrichshafen, wodurch den durch die Umstellung auf elektrische Traktion verbundenen erhöhten Betriebskosten Rechnung getragen wird.

Grundsätzlich schwankt der direkte Bezugsaufwand in den kommenden Planjahren in Abhängigkeit von den durchzuführenden Großreparaturen und Wartungen der Triebwagen. Der Betriebsführungsaufwand wird vertragsgemäß ebenso steigen wie der Aufwand für Trassen- und Stationsgebühren. Die größte Kostensteigerung wird jedoch durch den Bezug der Traktionsenergie auf die BOB zukommen, denn der neue Strompreis liegt bei rund 400 % des Preises zu Beginn des elektrischen Betriebs. Zwar wurde eine Preissteigerung in der Planung berücksichtigt, nicht jedoch in dieser Größenordnung. Ein weiterer einmaliger Zusatzaufwand würde sich aus dem geplanten Erwerb eines weiteren Triebwagens ergeben, wenn der Kauf realisiert wird. Daneben entstehen uns fortlaufend hohe Kosten durch die strategische Neuausrichtung und das Sicherheitsmanagement. Im kommenden Geschäftsjahr ist ein Jahresfehlbetrag in Höhe von 1.391 TEUR und in der Gesamtbetrachtung im mittelfristigen Planungszeitraum über die Jahre ein Defizit geplant.

Die Planung der finanziellen Leistungsindikatoren für das Geschäftsjahr 2022/2023 sieht folgende Zahlen vor:

Fahrgastzahlen:	Ca. 4.200 Fahrgäste pro Werktag. Diese werden nicht geplant.
Jahresfehlbetrag:	1.391 TEUR
Umsatzerlöse:	11.053 TEUR
Kostendeckungsgrad:	110%

3.2 Chancen- und Risikobericht

Die Gesellschaft unterliegt Chancen und Risiken, mit denen jedes unternehmerische Handeln verbunden ist. Zur Beherrschung und Kontrolle der Risiken hat die SWSee GmbH & Co. KG im Auftrag der TWF (im Rahmen ihrer Aufgabenstellung als Betriebsführerin der BOB KG) ein Risikomanagementsystem eingerichtet. Es finden regelmäßig Risikoinventuren statt. Nach dem letzten Risikobericht aus dem Februar 2022 besteht bei der Gesellschaft kein bestandsgefährdendes A-Risiko.

In Bezug auf das Fortbestehen der Gesellschaft stellt die Neu-Ausschreibung der Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) das größte Risiko dar. Gemäß der Mitte Oktober veröffentlichten Ausschreibung wäre eine Teilnahme der BOB an Los-Nr. 3 (Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023) nicht realisierbar. In der Zwischenzeit haben Gespräche mit dem Baden-Württembergischen Verkehrsministerium stattgefunden. Man arbeitet an Lösungen, um das gute regionale Bahnangebot der BOB auch in Zukunft auf die Schiene bringen zu können. Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine weiteren Details bekannt.

Hinsichtlich der Erlöse ist auch bei weiterhin anhaltender Corona-Pandemie ein Risiko zu benennen. Wurde für die vergangenen beiden Jahre der Verlust aus dem Rückgang von Fahrgelderlösen durch die Gewährung von Mitteln aus dem „ÖPNV-Rettungsschirm“ deutlich gesenkt, so ist gegenwärtig noch nicht absehbar, ob für das kommende Jahr erneut ein Rettungsschirm aufgespannt wird. Die Gesellschaft geht davon aus, dass die Auswirkungen der Pandemie auf das Nachfrageverhalten der Fahrgäste noch andauern, weshalb im Folgejahr 2022/2023 trotz milderem Fortgang der Pandemie noch nicht wieder mit den Fahrgastzahlen der „Vor-Pandemie-Zeit“ gerechnet wird. Ab dem übernächsten Geschäftsjahr 2023/2024 rechnen wir wieder damit, an die Erfolge der Vergangenheit anzuknüpfen.

Aufarbeitung und laufende Instandhaltung der gebraucht erworbenen Elektrotriebwagen für den Einsatz der BOB werden in den nächsten Jahren voraussichtlich ebenfalls mit Kostensteigerungen einhergehen. Ebenso sollten die massiven Energiepreissteigerungen hervorgehoben werden, denn durch die Umstellung auf elektrischen Betrieb ist die BOB hier den Kostensteigerungen direkt ausgesetzt. In der Wirtschaftsplanung wurde dies zwar berücksichtigt, nicht jedoch in dem nun eingetretenen Ausmaß. Hier wird die zukünftige Entwicklung von entscheidender Bedeutung für das Ergebnis der BOB sein.

Friedrichshafen, den 12.01.2023

Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG

Horst Schauerte
Geschäftsführer der Bodensee-Oberschwaben-Bahn VerwaltungsGmbH