



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

Stand: März 2010

1 Allgemeines

Trotz schwieriger Rahmenbedingungen verlief das zurückliegende Geschäftsjahr 2008/09 (01.10.2008-30.09.2009) für die Bodensee-Oberschwaben-Bahn erneut erfolgreich. Dies gilt sowohl für die verkehrs- als auch die betriebswirtschaftliche Bilanz. Ebenso wie in den zurückliegenden Jahren kann die Gesellschaft auch im 16. Betriebsjahr seit der Betriebsaufnahme im Juli 1993 (Abschnitt Friedrichshafen-Ravensburg) sowie den Erweiterungen im Jahr 1997 bis Aulendorf bzw. Friedrichshafen Hafen ein steigendes Fahrgastaufkommen vermelden. Angesichts der schwierigen wirtschaftlichen Situation in der Region mit Kurzarbeit, Unsicherheit über die weitere Entwicklung, usw. ist dieser Trend keinesfalls selbstverständlich. Die kundenorientierte Ausrichtung der Gesellschaft in Verbindung mit einer pünktlichen und zuverlässigen Betriebsdurchführung sind wesentliche Bausteine dafür, dass die Stammkunden und Gelegenheitsnutzer „ihre Geißbockbahn“ als echte Alternative zum Individualverkehr schätzen. Auch das Unternehmensergebnis der Gesellschaft kann sich sehen lassen; erneut wurde ein Gewinn in einer sechsstelligen Größenordnung erzielt.

Angesichts jährlicher Trassen- und Stationspreiserhöhungen der Deutsche Bahn AG wehrt sich die Bodensee-Oberschwaben-Bahn – neben drei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen – schon seit mehreren Jahren gegen die einseitige Preisfestsetzung des Monopolisten. Die enormen Steigerungen bei den Stationspreisen haben die Gesellschaft veranlasst, seit 2007 ihre Zahlungen für die Stationspreise zu kürzen. Die DB AG hat die Gesellschaft daraufhin verklagt und im Mai 2009 beim Landgericht Berlin in erster Instanz den Prozess gewonnen. Gegen dieses Urteil hat die Gesellschaft Berufung eingelegt. Zwischenzeitlich hat die Bundesnetzagentur ihr im Jahr 2007 eingeleitetes Preismissbrauchsverfahren gegen die DB Station&Service AG abgeschlossen und im Dezember 2009 die Entgelte des bestehenden Stationspreissystems mit den eisenbahnrechtlichen Vorschriften als nicht vereinbar und mit Wirkung ab 01.05.2010 für ungültig erklärt. Die DB AG muss nun diskriminierungsfreie Entgelte erarbeiten und der Bundesnetzagentur zur Prüfung vorlegen. Aus Sicht der Gesellschaft hat sich die Ausgangslage im Berufungsverfahren damit erheblich verbessert; es bleibt abzuwarten wie der Kartellsenat diese Grundsatzentscheidung bewertet.

2 Bilanz über die Entwicklung der Gesellschaft

2.1 Betriebskonzept und -abwicklung

Das Fahrplanangebot der Gesellschaft blieb auch im Fahrplanjahr 2008/09 (14.12.2008 - 12.12.2009) 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 Fahrleis-

tungsvolumen belief sich im Geschäftsjahr 2008/09 auf 532.517 km und ist damit um 0,2% zurückgegangen.

Aufgrund der eingesetzten spurtstarken RegioShuttle erfolgt die Betriebsabwicklung weiterhin mit hoher Qualität und führte im Jahr 2009 zu einer Pünktlichkeitsquote von 98,1 %. Dieser Wert entspricht annähernd demjenigen des Vorjahres (98,3%) und steht damit erneut im bundesweiten Vergleich auf einem Spitzenplatz.

2.2 Verkehrswirtschaft

Die Gesellschaft führt in ihren Zügen unterjährig an ausgewählten Stichtagen Fahrgastzählungen durch. Während im Jahr 2008 an den vier Zähltagen ein Gesamtfahrgastaufkommen von 17.951 Fahrgästen und damit durchschnittlich 4.488 Personen pro Tag festgestellt wurde, konnte im Jahr 2009 an den vier Zähltagen ein Fahrgastaufkommen von 18.263 und somit durchschnittlich 4.566 Personen pro Tag ermittelt werden. Der Spitzenwert lag im November 2009 bei 4.710 Fahrgästen. Die Steigerungsrate gegenüber dem Vorjahr beträgt 1,7% und liegt damit sowohl über dem bodo-Wert von 0,5%, insbesondere jedoch über dem bundesweiten Trend, da hier rückläufige bzw. stagnierende Fahrgastzahlen zu verzeichnen sind.

Bezogen auf die einzelnen Streckenabschnitte entfallen 69% des Fahrgastaufkommens auf das Altgebiet Friedrichshafen Stadt – Ravensburg (3.165 Fahrgäste), 27% auf den Abschnitt Ravensburg – Aulendorf (1.216 Fahrgäste) und 4% auf den Abschnitt Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen (185 Fahrgäste). Die Darstellung der Entwicklung des durchschnittlichen Fahrgastaufkommens im gesamten Betriebszeitraum wie auch eine haltestellenbezogene Aufstellung der Zählungen im Jahr 2009 sind als Anlagen 1 und 2 beigefügt.

2.3 Tarif- und Vertriebsangelegenheiten

Im Dezember 2009 ist die neue EU-Verordnung bezüglich der Erstattungsansprüche der Eisenbahnkunden im Verspätungsfall in Kraft getreten. Im Vorgriff hierauf wurde in Deutschland ab 29.07.2009 ein entsprechendes Gesetz erlassen. Danach hat ein Fahrgast ab einer Verspätung von 60 Minuten einen Entschädigungsanspruch. Da sich dieser Anspruch auf die Verspätung in der gesamten Reisekette bezieht, stellt dies ein aufwendiges Verfahren dar und erfordert eine bundeseinheitliche Bearbeitung für alle Eisenbahnkunden. Das Servicecenter Fahrgastrechte wickelt die Ansprüche mit den Kunden ab und klärt die Verantwortlichkeit bzw. Kostenteilung mit den betreffenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Seitens des Landes Baden-Württemberg gab es von Anfang an das Bestreben, die Kundenansprüche nicht nur auf die Eisenbahnkunden zu begrenzen, sondern auf sämtliche öffentliche Verkehrsmittel auszuweiten. Aus diesem Grund sollte über die Verbünde eine landesweite Mobilitätsgarantie eingeführt werden. Diese wurde im bodo zum 01.01.2010 eingeführt. Im Gegensatz zur gesetzlichen Regelung im Eisenbahnverkehr gilt die Mobilitätsgarantie bereits ab 30 Minuten, ist jedoch beim Personenkreis im wesentlichen auf die Zeitkarteninhaber (ohne Schüler) begrenzt.

Die Gesellschaft hatte im Zuge der Betriebserweiterungen im Jahr 1997 sämtliche Bahnhöfe und Haltepunkte zwischen Friedrichshafen Hafen und Aulendorf mit insgesamt 28 Fahrausweis-Automaten ausgestattet. Aus diesen Automaten wurden sowohl bodo- als auch DB-Fahrausweise ausgegeben. Nach einem zwölfjährigen Betriebszeitraum und technologischer Weiterentwicklung im Automatenbereich hat sich die Gesellschaft entschlossen, die bisherigen Automaten durch neue zu ersetzen. Diese Maßnahme wurde zum Jahresende 2009 umgesetzt.

Die neue Automaten-Generation zeichnet sich durch eine kundenfreundliche Bedienoberfläche in Touch-Screen-Technik aus. Selbstverständlich können weiterhin sämtliche bodo- und alle wichtigen DB-Fahrausweise gelöst werden. Nachdem bei den bisherigen Automaten die Fahrausweise lediglich mit Bargeld bezahlt werden konnten, ist bei den neuen Automaten nun auch eine bargeldlose Zahlung mittels EC-cash und die Geldkarten-Funktion möglich. Daneben können auch bodo-Zeitkarten aus den Automaten gelöst werden. Im Laufe des Jahres 2010 ist vorgesehen, auch mit der bodo-Card die bargeldlose Zahlung zu ermöglichen. Um den Kunden den Umgang mit den neuen Automaten zu erleichtern, hat die Gesellschaft einen Info-Flyer herausgegeben, in dem die wichtigsten Tipps und Kniffe sehr anschaulich dargestellt sind. Das Investitionsvolumen für diese Maßnahme beläuft sich auf knapp eine Million Euro und wird in vollem Umfang von der Gesellschaft finanziert

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 sehr positiv entwickelt hat. Trotz der weiterhin positiven Entwicklung des Fahrgastaufkommens im Jahr 2009 war eine moderate Erhöhung der bodo-Fahrpreise zum 01.01.2010 um durchschnittlich 2,5% erforderlich. Damit sollen die eingetretenen Kostensteigerungen – insbesondere beim Personal – kompensiert werden. Im Vergleich mit anderen Verbänden liegt bodo mit dieser Steigerungsrate im unteren Drittel.

2.4. Marketing-Konzept

Im Jahr 2009 wurde der Internetauftritt der Gesellschaft (www.bob-fn.de) optisch und funktional neu gestaltet. Neben einem modernen Erscheinungsbild zeichnet sich das Medium vor allem durch den praktischen Seitenaufbau und die leichtere Lesbarkeit wichtiger Informationen aus. Nicht nur die Verlinkung zum Verkehrsverbund bodo und der landesweiten Fahrplanauskunft, sondern auch direkte Links zu den Gemeinden und Institutionen entlang der Strecke machen den Auftritt zu einem nützlichen Instrument für alle Kunden. Insgesamt fast 35.000 Besucher mit 180.000 Seitenzugriffen im Jahr 2009 sind ein deutlicher Beweis für die Akzeptanz dieses Mediums. Die höchsten Besucherzahlen sind an den beiden heimatfesten Ruten- und Seehasenfest zu verzeichnen, da die Gesellschaft hier umfangreiche Sonderverkehre – insbesondere in den Abendstunden – durchführt.

In neuem Outfit und vielen redaktionellen Neuerungen präsentiert sich seit Oktober 2009 die Kundenzeitschrift Geißenpeter. Unverändert bleibt der regionale Bezug bei den redaktionellen Themen. Angesichts der derzeitigen wirtschaftlichen Situation erschien das Heft 33 unter dem Titel „Vom Umgang mit der Arbeit“ und beleuchtet dieses Themenfeld aus verschiedenen Aspekten des Arbeitslebens.

Zum Fahrplanwechsel 2010 (Beginn 13.12.2009) wurde schließlich die dritte Neuerung des Jahres 2009 im Bereich Marketing umgesetzt. Das jährlich erscheinende Fahrplanheft wurde durch einen handlichen Flyer abgelöst. Nachdem bodo vielfältige und umfangreiche Unterlagen zum Tarifangebot publiziert, konzentriert sich die Gesellschaft damit auf die Kerninformation des Fahrplanangebotes. Durch das kompakte Format sind sowohl die Fahrplaninformationen schneller auffindbar als auch eine kundengerechte Verwendung in der Jacken- bzw. Handtasche möglich.

2.5 Wirtschaftliche Verhältnisse

Auch unter betriebswirtschaftlichen Aspekten kann sich das zurückliegende Geschäftsjahr 2008/09 durchaus sehen lassen. Mit einem Gewinn von knapp einer Million Euro nach Steuern wurde erneut ein respektables Unternehmensergebnis erzielt. Zuwächsen auf der Erlösseite durch höhere Fahrgeldeinnahmen aufgrund der Tarifierhöhung stehen unterproportionale Steigerungen im Aufwandsbereich – insbesondere bei den Treibstoffkosten – gegenüber. Der einheitliche und aus sieben Triebwagen bestehende Wagenpark wirkt sich bisher durch weiterhin moderate Instandhaltungskosten positiv auf das Ergebnis aus. Dies ist deshalb bemerkenswert, weil der Gesellschaft lediglich ein Reservefahrzeug zur Verfügung steht und die Fahrzeuge einer sehr hohen Belastung ausgesetzt sind.

Die Zahlungen an die DB AG für die Inanspruchnahme der Trassen und Stationen beliefen sich im zurückliegenden Geschäftsjahr 2008/09 auf über 2,46 Mio. € und erhöhten sich damit gegenüber dem Vorjahr um über 50 TEUR. Erstmals überschreitet dieser Kostenblock – bezogen auf den gesamten Aufwandsbereich – die magische Grenze von 50%, Tendenz weiter steigend. Der Kostendeckungsgrad erreicht mit 118% erneut einen vorzeigbaren 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

Bisher hat sich das negative Umfeld aufgrund der Finanz- und Wirtschaftskrise bei der Gesellschaft noch nicht ausgewirkt. Gleichwohl beinhaltet die weitere Entwicklung am Arbeitsmarkt gewisse Risiken, deren Auswirkungen nicht absehbar sind und somit auch nicht bewertet werden können. Dennoch ist die Gesellschaft für die nahe Zukunft gut aufgestellt, zumal die Risiken bezüglich der Kostenentwicklung für die Infrastruktureinrichtungen der Deutsche Bahn AG aufgrund einer Anpassung des Landes-Verkehrsvertrages nicht mehr relevant sind.

Die Entwicklung im laufenden Geschäftsjahr 2009/10 verläuft planmäßig, sodass auch in diesem Geschäftsjahr ein Gewinn erwartet wird. In den sich daran anschließenden Geschäftsjahren ab 2010/11 werden sich die Unternehmensergebnisse voraussichtlich verschlechtern, da die Aufwendungen für Treibstoff und Personal sowie in besonderem Maße für die Hauptuntersuchung der Triebwagen die zu erwartenden Erlössteigerungen deutlich übersteigen werden. Unter diesen Rahmenbedingungen wird künftig nur noch mit moderaten positiven Unternehmensergebnissen gerechnet.

Anlagen