



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

Stand: März 2011

1 Allgemeines

Auch im 17. Betriebsjahr bei der Bodensee-Oberschwaben-Bahn nichts Neues: Die Gesellschaft bleibt auf der Erfolgsspur. Das zurückliegende Geschäftsjahr 2009/10 (01.10.2009-30.09.2010) verlief sowohl unter verkehrs- als auch betriebswirtschaftlichen Aspekten erfolgreich. Obwohl das Fahrgastaufkommen seit der Betriebsaufnahme im Juli 1993 (Abschnitt Friedrichshafen-Ravensburg) sowie den Erweiterungen im Jahr 1997 bis Aulendorf bzw. Friedrichshafen Hafen von Jahr zu Jahr kontinuierlich gesteigert werden konnte, hat sich dieser positive Trend auch im zurückliegenden Geschäftsjahr fortgesetzt. 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.

Die Gesellschaft wehrt sich seit Jahren gegen die einseitige Preispolitik der Deutsche Bahn AG für die Nutzung der Infrastruktur (Trassen- und Bahnhöfe/Haltepunkte), da die Steigerungen des öfteren über den allgemeinen Inflationsraten liegen. Der enorme Anstieg bei den Stationspreisen hat die Gesellschaft veranlasst, seit 2007 ihre Zahlungen an die DB AG zu kürzen. Diese 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. Gegen diese Entscheidung hat die DB AG Klage eingereicht und erreicht, dass die Unwirksamkeit der Preisliste außer Kraft gesetzt wurde. Die DB AG hat zwischenzeitlich zum Fahrplanwechsel 2010/11 (Dezember 2010) ein Stationspreissystem mit neuen Preisen und Nutzungsbedingungen eingeführt; es bleibt abzuwarten, ob dieses Bestand hat. Für die Gesellschaft ist dies nicht mehr relevant, da der mit dem Land bestehende Verkehrsvertrag seit 2010 eine Änderung erfahren hat, indem das Land die Zahlungen für die Infrastruktur übernimmt und damit für die Gesellschaft das Risiko aus den Kostensteigerungen entfällt. Dies stellt keine „Lex BOB“ dar, sondern wird bei anderen baden-württembergischen Eisenbahnverkehrsunternehmen ebenfalls so praktiziert. Offen ist damit nur noch der Ausgang des Berufungsverfahrens beim Kartellsenat; hier steht ein konkreter Termin noch aus.

2 Bilanz über die Entwicklung der Gesellschaft

2.1 Betriebskonzept und -abwicklung

Das Fahrplanangebot der Gesellschaft blieb auch im Fahrplanjahr 2009/10 (13.12.2009 - 11.12.2010) 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 2009/10 auf 531.815 km und entspricht damit dem Vorjahreswert.

Aufgrund der eingesetzten spurtstarken RegioShuttle erfolgt die Betriebsabwicklung weiterhin mit hoher Qualität und führte im Jahr 2010 zu einer Pünktlichkeitsquote von 98,3%. Damit konnte der gute Vorjahreswert (98,1%) nochmals übertroffen werden; ein im bundesweiten Vergleich hervorragender Wert.

In den letzten Wochen wurde der Betrieb durch den Streikaufruf der Gewerkschaft der Lokführer beeinträchtigt, sodass es zum Ausfall einzelner Fahrten kam. Nachdem die bei der Bodensee-Oberschwaben-Bahn eingesetzten Triebwagenführer – im Gegensatz zu den meisten anderen NE-Bahnen – nach den Tarifen der DB AG entlohnt werden, gibt es keinen Grund, diese Auseinandersetzung auf dem Rücken der BOB-Fahrgäste auszutragen. Die Gesellschaft hofft, dass die Tarifpartner zu einer schnellen Lösung kommen, da die Aktionen nicht nur zu einem wirtschaftlichen Schaden, sondern dies auch zu einem Imageschaden für den gesamten Schienenpersonennahverkehr führt.

2.2 Verkehrswirtschaft

Die Gesellschaft führt in ihren Zügen unterjährig an ausgewählten Stichtagen Fahrgastzählungen durch. Während im Jahr 2009 an vier Zähltagen ein Gesamtfahrgastaufkommen von 18.263 Fahrgästen und damit durchschnittlich 4.566 Personen pro Tag festgestellt wurde, belief sich das Fahrgastaufkommen im Jahr 2010 auf 18.679 Fahrgäste und somit durchschnittlich 4.670 Personen pro Tag. Der Spitzenwert lag im September 2010 bei 4.834 Fahrgästen. Die Steigerungsrate gegenüber dem Vorjahr beträgt 2,3% und liegt damit erneut über dem bundesweiten Wert des Eisenbahnverkehrs von + 1%. Die Entwicklung ist auch im regionalen Vergleich bemerkenswert, da die Fahrgastzahlen im bodo-Gebiet mit - 0,8% sogar leicht rückläufig waren.

Bezogen auf die einzelnen Streckenabschnitte entfallen 69% des Fahrgastaufkommens auf das Altgebiet Friedrichshafen Stadt – Ravensburg (3.222 Fahrgäste), 27% auf den Abschnitt Ravensburg – Aulendorf (1.246 Fahrgäste) und 4% auf den Abschnitt Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen (202 Fahrgäste). Auf allen Streckenabschnitten wurden damit die Prognosewerte (Altgebiet 1.070/Nordgebiet 650 Fahrgäste) deutlich übertroffen. Die Darstellung der Entwicklung des durchschnittlichen Fahrgastaufkommens im gesamten Betriebszeitraum wie auch eine haltstellenbezogene Aufstellung der Zählungen im Jahr 2010 sind als Anlagen 1 und 2 beigefügt.

2.3 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 sehr positiv entwickelt hat. Die tariflichen Verbesserungen zugunsten der Fahrgäste haben sicherlich auch zu den verkehrswirtschaftlichen Erfolgen der Bodensee-Oberschwaben-Bahn entscheidend beigetragen. Um den Kostensteigerungen entgegenzuwirken, wurden die bodo-Fahrpreise zum 01.01.2011 moderat um durchschnittlich 1,6% angehoben. Im Vergleich mit anderen Verbänden liegt bodo mit dieser Steigerungsrate im unteren Drittel.

Die zum Jahresende 2009 eingeführten neuen Fahrscheinautomaten haben sich während des ersten Betriebsjahres bewährt und werden von den Kunden gut angenommen. Die geplante Weiterentwicklung der bargeldlosen Zahlungsmöglichkeiten durch Akzeptanz der bodoCard wird im Laufe des ersten Halbjahres 2011 umgesetzt. Zusätzlich wird der Service für die Kunden gerade an den kleineren Haltepunkten, die keine durch Personal besetzten Auskunftsstellen haben, durch die Einführung einer elektronischen Fahrplanauskunft an den Automaten verbessert.

2.4. Marketing-Konzept

Die Kundenzeitschrift „Geißenpeter“ wurde im Jahr 2010 zweimal herausgegeben. Unter den Titeln „Netzwerke“ und „Sternstunden“ bieten sie wie gewohnt nicht nur unterhaltsame Informationen, sondern immer auch Themen und Hintergrundinformation zur Region Oberschwaben. Im Dezember 2010 erschien eine Sonderausgabe zur Thematik „Stuttgart 21“. Neben einem Interview mit dem Beiratsvorsitzenden, Landrat Wölfle, wurden die Fakten dieses umstrittenen Projektes beschrieben.

Zum Fahrplanwechsel 2011 (Beginn 12.12.2010) wurde der Jahresfahrplan der Gesellschaft im handlichen Flyerformat in einer Auflage von über 100.000 – auch über die regionalen Tageszeitungen – breit gestreut. Weitere Flyer wurden wieder speziell für die Sonderverkehre zum Seehasen- bzw. Rutenfest aufgelegt. Diese umfangreichen Sonderverkehre bis in die späten Abendstunden sind bei den Festbesuchern sehr beliebt und werden auch rege nachgefragt. Im Jahr 2010 wurden an den sieben Festtagen insgesamt knapp 80 Zusatzfahrten durchgeführt

Die regionale Verankerung der Bodensee-Oberschwaben-Bahn bildete auch die Basis für ein Projekt mit der jüngsten Kundengruppe: Bei ZiSch (Zeitung in der Schule) hatten Schulklassen die Gelegenheit, von einem BOB-Triebfahrzeugführer der ersten Stunde aus erster Hand Informationen über die Bodensee-Oberschwaben-Bahn und den Eisenbahnbetrieb im Allgemeinen zu erhalten. Diese Initiative der Schwäbischen Zeitung führte ebenso wie die Beteiligung an der Hintergrundreihe des Südkurier Friedrichshafen „So funktioniert (die BOB)“ dazu, dass über die Medien Hintergrundinformationen einer breiten Bevölkerung zugänglich gemacht wurden. Die Resonanz seitens der Beteiligten wie auch die Berichterstattung war durchweg positiv.

2.5 Wirtschaftliche Verhältnisse

Unter betriebswirtschaftlichen Aspekten ist das zurückliegende Geschäftsjahr 2009/10 erneut erfolgreich verlaufen. Mit einem Gewinn von 904 T€ nach Steuern wurde erneut ein respektables Unternehmensergebnis erzielt. Deutlichen Zuwächsen auf der Erlösseite – vorrangig aufgrund des geänderten Verkehrsvertrages mit dem Land – stehen jedoch erneut höhere Infrastrukturkosten entgegen. Die Zahlungen an die DB AG für die Inanspruchnahme der Trassen und Stationen beliefen sich im zurückliegenden Geschäftsjahr auf 2,53 Mio. € und erreichten damit einen neuen Spitzenwert. Gleichzeitig führen die mittlerweile stetig steigenden Personal-

kosten (vorwiegend für die Triebfahrzeugführer) und die höheren Treibstoffpreise zu einem deutlichen Anstieg dieser Aufwandspositionen. Auch bei der Instandhaltung des stark belasteten Wagenparks ist keine Entlastung erkennbar, im Gegenteil hier muss in der Zukunft mit einem weiteren Anstieg gerechnet werden. Unter den beschriebenen Rahmenbedingungen ergibt sich in dem Geschäftsjahr ein Kostendeckungsgrad von 116%, der den Vorjahreswert (118%) nur knapp unterschreitet. Die Ergebnisentwicklung der Gesellschaft im gesamten Betriebszeitraum ist in Anlage 3, die finanzwirtschaftlichen Kennzahlen im Erfolgs- bzw. Finanzplan (Anlage 4a und 4b) dargestellt.

3 Ausblick

Die Gesellschaft geht davon aus, dass sich die Fahrgastzahlen weiterhin auf dem hohen Niveau bewegen, zumal die gegenwärtige Entwicklung der Treibstoffpreise wohl eher zu einem weiteren Zuwachs führen dürfte. Da der Zuwachs vorrangig in den Hauptverkehrszeiten stattfindet, führt dies zu gewissen Kapazitätsengpässen. Die Gesellschaft prüft deshalb, in welcher Form hier kundengerechte und wirtschaftlich vertretbare Lösungen möglich sind.

Die Entwicklung im laufenden Geschäftsjahr 2010/11 verläuft weitgehend planmäßig, sodass auch in diesem Geschäftsjahr ein Gewinn erwartet wird. In den sich daran anschließenden Geschäftsjahren ab 2011/12 werden sich die Unternehmensergebnisse voraussichtlich verschlechtern, da bei den Aufwandspositionen Treibstoff und Personal ein weiterer Anstieg zu erwarten ist. Ein besonderes Problem kommt auf die Gesellschaft in den Jahren 2012 bis 2014 zu. Sämtliche sieben Triebwagen müssen in diesem Zeitraum einer Hauptuntersuchung (Triebwagen-TÜV), die je Triebwagen in der Regel zu einem Ausfall von drei Monaten führt, unterzogen werden. Dies führt beim Wagenpark zu einem deutlichen Anstieg der Instandhaltungsaufwendungen. Unter diesen Rahmenbedingungen wird künftig nur noch mit moderaten positiven Unternehmensergebnissen gerechnet.

gez. Manfred Foss

Anlagen