



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

Stand: März 2012

1 Allgemeines

Auch im 18. Betriebsjahr bleibt die Bodensee-Oberschwaben-Bahn auf der Erfolgsspur. Das zurückliegende Geschäftsjahr 2010/11 (01.10.2010 - 30.09.2011) verlief sowohl unter verkehrs- als auch betriebswirtschaftlichen Aspekten erneut 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. Die kundenorientierte Ausrichtung der Gesellschaft in Verbindung mit einer pünktlichen und zuverlässigen Betriebsdurchführung sowie attraktive bodo-Tarifangebote 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.

2 Bilanz über die Entwicklung der Gesellschaft

2.1 Betriebskonzept und -abwicklung

Das Fahrplanangebot der Gesellschaft blieb auch im Fahrplanjahr 2010/11 (12.12.2010 - 10.12.2011) 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 2010/11 auf 534.615 km und entspricht damit dem Vorjahreswert.

Auch in 2011 konnte der Betrieb mit den sieben modernen, spurtstarken Regio-Shuttles in hoher Qualität durchgeführt werden. Die Pünktlichkeitsquote betrug 98,8% und übertraf damit nochmals den sehr guten Vorjahreswert (98,3%); ein im bundesweiten Vergleich hervorragendes Ergebnis.

Aufgrund der knappen Fahrzeugreserve und der hohen Beanspruchung des Wagenparks macht sich das Alter und die hohe Zahl an Betriebsstunden bei den Triebwagen zunehmend bemerkbar. Um die zuverlässige und pünktliche Betriebsabwicklung auch künftig gewährleisten zu können, haben die BOB-Gesellschafter der Beschaffung von zwei zusätzlichen Triebwagen mit einem Investitionsvolumen von 4,6 Mio. EUR zugestimmt.

2.2 Verkehrswirtschaft

Die Gesellschaft führt in ihren Zügen unterjährig an ausgewählten Stichtagen Fahrgastzählungen durch. Während im Jahr 2010 an vier Zähltagen ein Gesamtfahrgastaufkommen von 18.679

Fahrgästen und damit durchschnittlich 4.670 Personen pro Tag festgestellt wurde, belief sich das Fahrgastaufkommen im Jahr 2011 auf 19.261 Fahrgäste und somit durchschnittlich 4.815 Personen pro Tag. Der Spitzenwert lag im November 2011 bei 5.022 Fahrgästen; damit wurde erstmalig die magische Grenze von 5.000 Personen überschritten. Die Steigerungsrate von 3,1% gegenüber dem Vorjahr übertrifft signifikant sowohl den bundesweiten Wert des Eisenbahnverkehrs (+ 1,4%) als auch den Zuwachs im bodo-Gebiet (+ 0,5%).

Bezogen auf die einzelnen Streckenabschnitte entfallen 68% des Fahrgastaufkommens auf das Altgebiet Friedrichshafen Stadt – Ravensburg (3.456 Fahrgäste), 28% auf den Abschnitt Ravensburg – Aulendorf (1.401 Fahrgäste) und 4% auf den Abschnitt Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen (165 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 haltestellenbezogene Aufstellung der Zählungen im Jahr 2011 sind als Anlagen 1 und 2 beigefügt.

Der kontinuierliche Anstieg der Fahrgastzahlen hat für die Gesellschaft allerdings auch zur Folge, dass es insbesondere in den morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten vermehrt zu Kapazitätsengpässen kommt. Um auf diese Entwicklung reagieren zu können, wurden die zusätzlichen Triebwagen beschafft, die damit auch zu einer Entspannung der Situation beitragen sollen.

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. Sorge bereitet der Gesellschaft die aktuelle Entwicklung auf der Kostenseite. Hier machen sich insbesondere die steigenden Personal-, aber auch die Treibstoffkosten, zunehmend bemerkbar. Um die Kostensteigerungen zumindest teilweise zu kompensieren, wurden die bodo-Fahrpreise zum 01.01.2012 um durchschnittlich 3,7% angehoben. Gemessen an der Entwicklung der Treibstoffpreise eine moderate Anpassung.

Das Serviceangebot an den blauen BOB-Fahrscheinautomaten zwischen Friedrichshafen und Aulendorf wurde im Herbst 2011 durch zwei Maßnahmen nochmals verbessert. Zum Einen können die Fahrgäste für Fahrten innerhalb des bodo-Verbundes nun die bodoCard auch als Zahlungsmittel für die bodo-Fahrscheine nutzen. Dadurch wird der Komfort der bargeldlosen Zahlung um einen weiteren Baustein ergänzt. Zum Anderen wurde eine elektronische Fahrplanauskunft bei allen diesen Automaten eingerichtet, mit der Verbindungen über alle öffentlichen Verkehrsmittel online abgerufen werden können. Dieser kundenfreundliche Service beinhaltet nicht nur Fahrplanauskünfte mit Zügen, Regionalbussen und Stadtverkehrssystemen (U-Bahn, Tram, Bus) innerhalb Deutschlands, sondern erstreckt sich auch auf die benachbarten Länder Österreich und die Schweiz.

2.4 Marketing-Konzept

Die Kundenzeitschrift „Geißenpeter“ hat in 2011 mit den beiden Ausgaben „Wasser. Unser Lebenselixier“ und „Gut Holz“ erneut interessante Themen aus und in der Region aufgegriffen und unterhaltsam aufbereitet. Dieses Medium ist insbesondere bei den Stammkunden sehr beliebt.

Zum Fahrplanwechsel 2012 (Beginn 11.12.2011) 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 zu den großen Heimatfesten Seehasen- und Rutenfest aufgelegt. Die umfangreichen Sonderverkehre, die bis in die späten Abendstunden angeboten werden, sind bei den Festbesuchern sehr beliebt und werden auch rege nachgefragt. Im Jahr 2011 wurden an den sieben Festtagen insgesamt knapp 80 Zusatzfahrten durchgeführt

2.5 Wirtschaftliche Verhältnisse

Auch unter betriebswirtschaftlichen Aspekten ist das zurückliegende Geschäftsjahr 2010/11 erfolgreich verlaufen. Mit einem Gewinn von 612 TEUR nach Steuern, der auch maßgeblich zur Finanzierung der beiden neuen Triebwagen beiträgt, wurde erneut ein erfreuliches Unternehmensergebnis erzielt. Trotz geringer Zuwächse auf der Erlösseite und einem deutlichen Anstieg auf der Aufwandsseite – vorrangig bei der Instandhaltung der Triebwagen und im Treibstoff- bzw. Personalbereich – liegt das Ergebnis damit über Plan. Unter den beschriebenen Rahmenbedingungen ergibt sich ein Kostendeckungsgrad von 111%, der Vorjahreswert (116%) wird damit nur geringfügig unterschritten. Die Ergebnisentwicklung der Gesellschaft im gesamten Betriebszeitraum ist in der Anlage 3, die finanzwirtschaftlichen Kennzahlen im Erfolgsplan (Anlage 4) dargestellt.

3 Ausblick

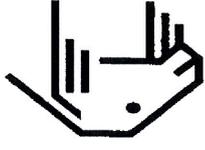
Die Entwicklung im laufenden Geschäftsjahr 2011/12 verläuft weitgehend planmäßig. Auch in diesem Geschäftsjahr wird erneut ein Gewinn erwartet, der aufgrund zusätzlicher Belastungen jedoch deutlich niedriger ausfallen wird.

In den folgenden Jahren ändern sich die Rahmenbedingungen für die Gesellschaft durch die Beschaffung der beiden zusätzlichen Triebwagen gravierend. Die Finanzierung dieser für die Gesellschaft beträchtlichen Investition führt einerseits zu steigenden Kapitaldiensten und andererseits zu einem höheren Betriebsaufwand. Gleichwohl gibt es hierzu keine Alternative, da nicht zuletzt aufgrund der hohen Treibstoffpreise mit einem weiteren Anstieg des Fahrgastaufkommens – und dies insbesondere in den Hauptverkehrszeiten – gerechnet werden muss.

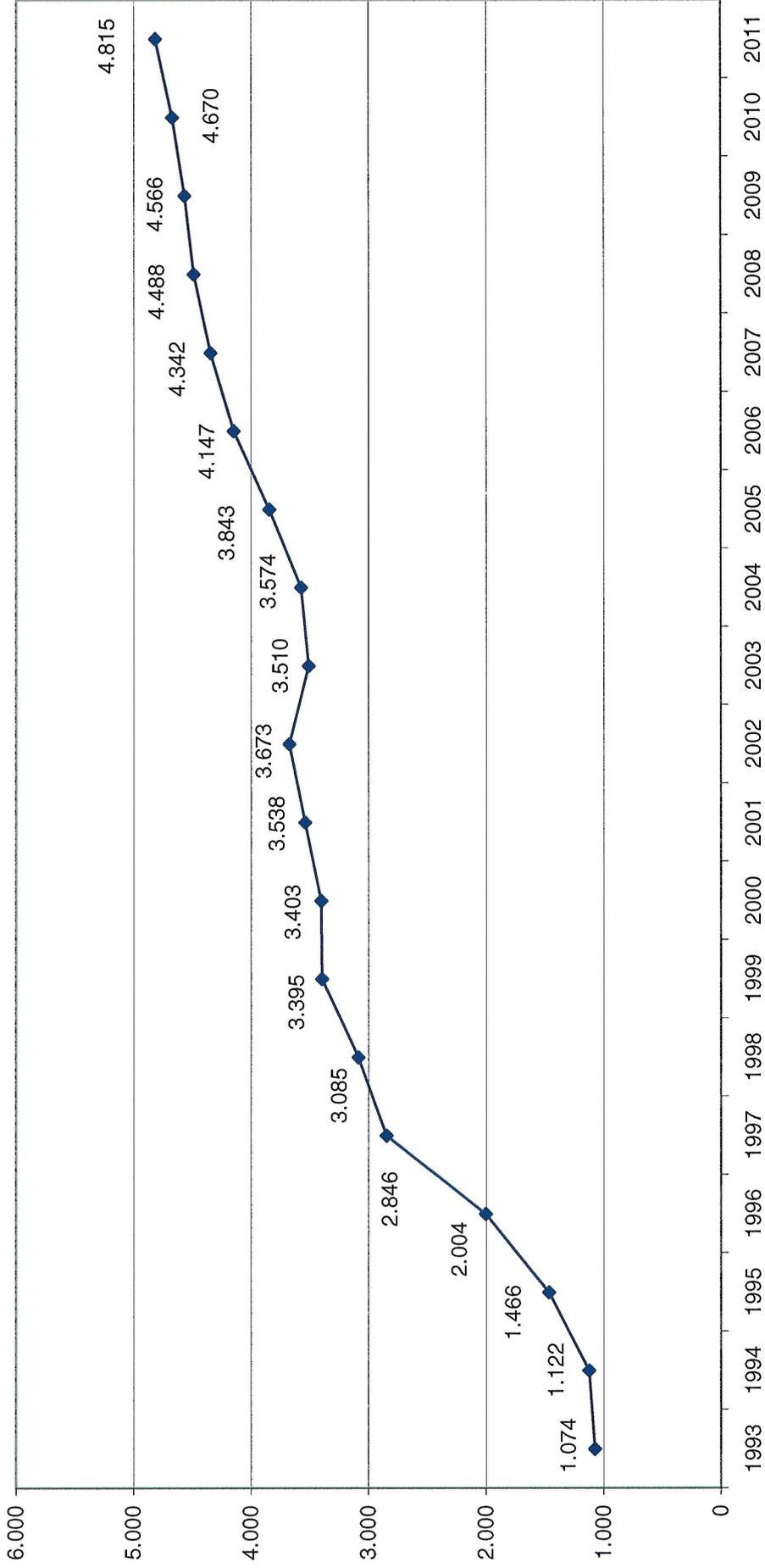
Ein besonderes Problem kommt auf die Gesellschaft in den Jahren 2012 bis 2014 zu. Sämtliche sieben Triebwagen müssen in diesem Zeitraum einer Hauptuntersuchung (Triebwagen-TÜV), die je Triebwagen in der Regel zu einem Ausfall von bis zu drei Monaten führt, unterzogen werden. Dies führt in den betreffenden Geschäftsjahren zu einem deutlichen Anstieg der Instandhaltungsaufwendungen. Die Erweiterung des Fahrzeugparks um die beiden neuen Triebwagen, die nach heutigem Planungsstand um die Jahreswende 2012/13 erwartet werden, soll auch dazu beitragen, diese schwierige Situation zu meistern und auch in diesem Zeitraum eine pünktliche und zuverlässige Betriebsabwicklung sicherzustellen.

Da sich die Erträge in den kommenden Jahren unterproportional zu den Aufwendungen entwickeln werden und die vorstehend beschriebenen Maßnahmen zu deutlichen Belastungen für die Gesellschaft führen, muss aus heutiger Sicht davon ausgegangen werden, dass ab dem Geschäftsjahr 2012/13 negative Unternehmensergebnisse nachhaltig zu verzeichnen sind.

gez. Manfred Foss



Entwicklung des durchschnittlichen Fahrgastaufkommens an Werktagen in den Zügen der Bodensee-Oberschwaben-Bahn im Betriebszeitraum 1993 - 2011



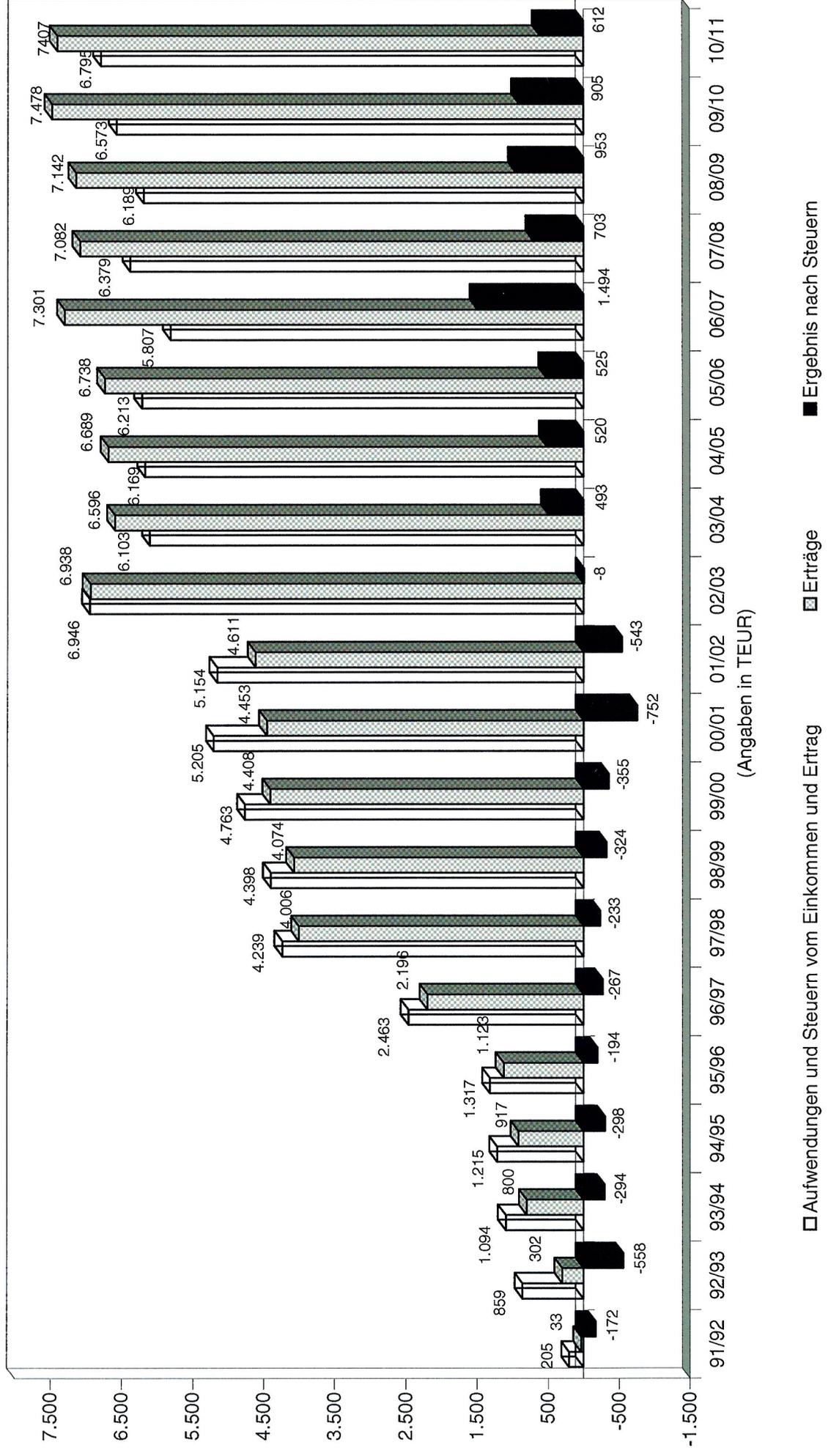
Fahrgastaufkommen auf den einzelnen Bahnhöfen/Haltepunkten
im Jahr 2011



Werktags	März 2011						Juni 2011						September 2011						November 2011											
	Einsteiger		Aussteiger		durchschn.		Einsteiger		Aussteiger		durchschn.		Einsteiger		Aussteiger		durchschn.		Einsteiger		Aussteiger		durchschn.							
	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%																
Friedrichsh.Hafenb.	181	3,9	180	3,9	180,5	3,9	243	5,3	178	3,9	210,5	4,6	247	5,0	156	3,1	201,5	4,0	165	3,3	118	2,3	141,5	2,8						
Friedrichsh.Stadtb.	928	19,9	977	21,0	952,5	20,4	811	17,6	929	20,2	870,0	18,9	1008	20,3	872	17,5	940,0	18,9	952	19,0	1007	20,1	979,5	19,5						
Löwental	318	6,8	289	6,2	303,5	6,5	326	7,1	288	6,3	307,0	6,7	384	7,7	305	6,1	344,5	6,9	365	7,3	302	6,0	333,5	6,6						
Flughafen	98	2,1	113	2,4	105,5	2,3	116	2,5	123	2,7	119,5	2,6	126	2,5	141	2,8	133,5	2,7	115	2,3	172	3,4	143,5	2,9						
Kehlen	152	3,3	145	3,1	148,5	3,2	134	2,9	115	2,5	124,5	2,7	134	2,7	143	2,9	138,5	2,8	167	3,3	161	3,2	164,0	3,3						
Meckenbeuren	374	8,0	340	7,3	357,0	7,7	376	8,2	361	7,8	368,5	8,0	402	8,1	438	8,8	420,0	8,4	521	10,4	471	9,4	496,0	9,9						
Oberzell	125	2,7	151	3,2	138,0	3,0	117	2,5	112	2,4	114,5	2,5	109	2,2	116	2,3	112,5	2,3	132	2,6	169	3,4	150,5	3,0						
Weissenau	335	7,2	389	8,4	362,0	7,8	358	7,8	337	7,3	347,5	7,5	407	8,2	321	6,4	364,0	7,3	285	5,7	322	6,4	303,5	6,0						
Ravensburg	1260	27,1	1026	22,0	1143,0	24,5	1199	26,0	1044	22,7	1121,5	24,4	1312	26,4	1239	24,9	1275,5	25,6	1361	27,1	1191	23,7	1276,0	25,4						
Weingarten/Berg	195	4,2	204	4,4	199,5	4,3	196	4,3	224	4,9	210,0	4,6	178	3,6	190	3,8	184,0	3,7	192	3,8	231	4,6	211,5	4,2						
Niederbiegen	105	2,3	104	2,2	104,5	2,2	146	3,2	144	3,1	145,0	3,1	127	2,6	103	2,1	115,0	2,3	142	2,8	118	2,3	130,0	2,6						
Mochenwangen	122	2,6	129	2,8	125,5	2,7	112	2,4	148	3,2	130,0	2,8	111	2,2	185	3,7	148,0	3,0	132	2,6	132	2,6	132,0	2,6						
Aulendorf	465	10,0	611	13,1	538,0	11,6	470	10,2	601	13,1	535,5	11,6	432	8,7	768	15,4	600,0	12,1	493	9,8	628	12,5	560,5	11,2						
Summe	4.658	100	4.658	100	4.658	100	4.604	100	4.604	100	4.604	100	4.977	100	4.977	100	4.977	100	5.022	100	5.022	100	5.022	100	5.022	100				
Summe 2011	4.658																													
Vorjahreswert	4.550																													
% Veränderung	2,4%																													
	4.604						4.604						4.604						4.977						4.977					
	4.834																													
	2,96%																													
	4.801																													
	4,60%																													



Ergebnisentwicklung der Geschäftsjahre 1991/92 - 2010/11





ERFOLGSRECHNUNG der Geschäftsjahre 1991/92 - 2010/11

(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
Materialaufwand		22	103	98	115	195	386	491	678	968	1.136	538	705	846	802	761	877	708	766	858
Fremdleistungen																				
technische Betriebsführung		271	281	315	357	571	1.001	778	782	822	811	881	1.490	1.512	1.451	1.223	1.322	1.361	1.322	1.541
kaufm. Betriebsführung	101	102	107	105	134	143	218	209	176	203	207	210	216	217	217	218	219	223	219	219
Trassen- / Stationsentgelte		30	108	131	173	636	1.377	1.600	1.841	1.949	1.769	1.996	2.037	2.206	2.200	2.310	2.403	2.462	2.525	2.538
Sonstige		39	80	66	59	138	143	267	293	250	243	366	470	381	269	306	298	340	426	440
Abschreibungen		55	111	150	137	166	249	337	387	389	393	418	384	382	649	524	462	461	591	621
Zinsaufwand		65	93	104	102	142	295	255	234	244	193	138	47	93	148	121	99	76	55	33
Sonstige Aufwendungen		38	248	208	244	474	571	461	373	381	402	2.399	599	404	409	77	585	399	533	444
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
Betriebserträge																				
Fahrscheinertlöse		107	501	567	608	673	839	904	992	1.190	1.380	1.794	1.834	1.929	2.003	2.281	2.341	2.448	2.451	2.399
Zuschüsse		36	244	332	482	1.492	2.935	2.979	3.089	3.130	3.092	4.047	4.173	4.182	4.091	4.205	4.268	4.341	4.678	4.650
Sonstige Erträge		33	159	55	17	31	233	191	327	133	139	1.097	589	578	644	815	474	353	349	358
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
Gesamtergebnis vor Ertragssteuer	-172	-558	-294	-298	-194	-267	-233	-324	-355	-752	-543	-8	648	648	593	1.762	818	1.112	1.041	713
Steuern vom Einkommen und Ertrag													155	128	68	268	115	159	136	101
Jahresfehlbetrag/-überschuss	-172	-558	-294	-298	-194	-267	-233	-324	-355	-752	-543	-8	493	520	525	1.494	703	953	905	612

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