



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

Stand: April 2013

1 Allgemeines

Auch im 19. Betriebsjahr bleibt die Bodensee-Oberschwaben-Bahn auf der Erfolgsspur. Das zurückliegende Geschäftsjahr 2011/12 (01.10.2011 - 30.09.2012) verlief erneut, sowohl unter verkehrs- als auch betriebswirtschaftlichen Aspekten, erfolgreich. Der positive Trend bei den Fahrgastzahlen, der seit der Betriebsaufnahme im Jahr 1993 anhält, hat sich auch im zurückliegenden Geschäftsjahr fortgesetzt. Die pünktliche und zuverlässige Betriebsdurchführung in Verbindung mit attraktiven bodo-Tarifangeboten bildet die Basis dafür, dass immer mehr Stammkunden und Gelegenheitsnutzer „ihre Geißbockbahn“ als echte Alternative zum eigenen Auto entdecken. Auch beim Unternehmensergebnis wurden die Erwartungen übertroffen; trotz spürbarer Kostensteigerungen bei Personal, Technik und Energie wurde erneut ein Gewinn in einer sechsstelligen Größenordnung erzielt.

Die Gesellschaft kann in diesem Jahr auf „20 Jahre BOB“ zurückblicken. Am 01. Juli 1993 hat die Gesellschaft ihren Betrieb zwischen Friedrichshafen Stadt und Ravensburg aufgenommen, der dann im Jahr 1997 bis Aulendorf bzw. Friedrichshafen Hafenbahnhof erweitert wurde. Die Gesellschaft nimmt dies zum Anlass, den „Geißbockbahntag“ am 16. Juni 2013 mit einer Auftaktveranstaltung in Friedrichshafen zu feiern. Gleichzeitig finden an diesem Tag auf den meisten Haltepunkten von den Kommunen organisierte Feste statt; die Gesellschaft wird diese Aktivitäten neben ihrem regulären Fahrplanangebot durch zahlreiche Sonderfahrten mit einem attraktiven Tarifangebot unterstützen, sodass die Bevölkerung die Möglichkeit hat, Feste auf verschiedenen Haltepunkten zu besuchen.

2 Rechtsstreit mit DB Station&Service AG bezüglich Stationspreise

In dem seit 2009 laufenden Rechtsstreit mit der DB Station&Service AG bezüglich überhöhter Stationspreise traf das Kammergericht Berlin am 29.10.2012 eine für die Gesellschaft weitreichende Entscheidung. Das Gericht erklärte das DB-Stationspreissystem 2005 für unwirksam, da die DB die Angemessenheit der Preise nicht nachgewiesen hatte. Damit wurde das erstinstanzliche Urteil des Landgerichtes Berlin zugunsten der DB AG aufgehoben und die DB zur Rückzahlung der überhöhten Beträge zuzüglich entsprechender Zinsen verpflichtet. Insgesamt rechnet die Gesellschaft mit einer Zahlung in Höhe von 500 TEUR. Dieses Urteil stellt eine bundesweit beachtete Grundsatzentscheidung für die Preisbildung der DB-Infrastrukturkosten dar und hatte in der Medienlandschaft eine hohe Aufmerksamkeit zur Folge.

Eine Rechtskraft dieses Urteil muss aus DB-Sicht unbedingt verhindert werden, da dies zu Rechtsstreitigkeiten und Zahlungen in Millionenhöhe führen würde. Erwartungsgemäß hat die DB AG aufgrund der fehlenden Revisionsmöglichkeit am 21.12.2012 eine Nichtzulassungsbeschwerde beim Bundesgerichtshof angekündigt und für die Begründung eine Fristverlängerung bis Ende Mai 2013 beantragt, der auch entsprochen wurde. Ob der BGH einer Nichtzulassungsbeschwerde stattgibt, darf aus heutiger Sicht bezweifelt werden, da es bereits eine Entscheidung des BHG gegen die DB AG in einem ähnlich gelagerten Fall gibt.

Trotz des für die DB ungünstigen Urteils betreibt sie weiterhin zwei Mahnverfahren gegen die Gesellschaft. Diese betreffen ausstehende Zahlungen für die in 2008 und 2009 gekürzten Stationspreise; die Gesellschaft geht auch hier davon aus, dass im Gerichtsverfahren die geforderten Stationspreise als überhöht eingestuft werden.

3 Bilanz über die Entwicklung der Gesellschaft

3.1 Betriebskonzept und -abwicklung

Das Fahrplanangebot der Gesellschaft blieb auch im Fahrplanjahr 2011/12 (11.12.2011 - 08.12.2012) 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 2011/12 auf 534.475 km und entspricht damit dem Vorjahreswert.

Auch in 2012 konnte der Betrieb mit den sieben spurtstarken Regio-Shuttles in hoher Qualität durchgeführt werden. Die Pünktlichkeitsquote betrug 97,8%. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahreswert (98,8%) ist in erster Linie auf die extreme Witterung im Winter zurückzuführen; gleichwohl stellt dies im bundesweiten Vergleich (96,9%) ein hervorragendes Ergebnis dar.

Technische Störungen an den Triebwagen, die sich aufgrund des Alters und der hohen Zahl an Betriebsstunden nun vermehrt bemerkbar machen, konnten meist kurzfristig behoben werden. In einzelnen Fällen konnten Fahrten anstelle der üblichen Doppeltraktion nur mit einem Triebwagen durchgeführt werden; diese Probleme dürften mit Zugang der beiden neuen Triebwagen im Mai 2013 dann der Vergangenheit angehören.

3.2 Verkehrswirtschaft

Die Gesellschaft führt in ihren Zügen unterjährig an ausgewählten Stichtagen Fahrgastzählungen durch. Während im Jahr 2011 an vier Zähltagen ein Gesamtfahrgastaufkommen von 19.261 Fahrgästen und damit durchschnittlich 4.815 Personen pro Tag festgestellt wurde, belief sich das Fahrgastaufkommen im Jahr 2012 auf 19.814 Fahrgäste. Bezogen auf einen Tageswert sind dies durchschnittlich 4.954 Personen. Der Spitzenwert lag im November 2012 bei 5.152 Fahrgästen und erreichte damit erneut einen Rekordwert. Die Steigerungsrate von 2,9% gegenüber dem Vorjahr zeigt erneut, dass die Gesellschaft maßgeblich zum Erfolg des ÖPNV im bodo-Gebiet (+0,5%) beiträgt und damit auch die bundesweite Entwicklung übertrifft.

Bezogen auf die einzelnen Streckenabschnitte entfallen 67% des Fahrgastaufkommens auf das Altgebiet Friedrichshafen Stadt – Ravensburg (3.308 Fahrgäste), 28% auf den Abschnitt Ravensburg – Aulendorf (1.384 Fahrgäste) und 5% auf den Abschnitt Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen (261 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 2012 sind als Anlagen 1 und 2 beigefügt.

3.3 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. Aufgrund der aktuellen Entwicklung auf der Kostenseite, die durch steigende Treibstoffpreise und Personalkosten alle Verkehrsunternehmen belasten, wurden die bodo-Fahrpreise zum 01.01.2013 um durchschnittlich 4,3% angehoben, um damit zumindest eine Teilkompensation zu generieren.

Gleichzeitig mit der Anhebung der Fahrscheinpreise zum 01.01.2013 wurde das bodo-Sortiment erweitert: Die neue Premium-Abokarte bietet den Kunden gegen einen etwas höheren Preis eine attraktive Erweiterung der Nutzungsmöglichkeit im Freizeitbereich. Am Wochenende und werktags ab 18 Uhr ist die Karte im gesamten bodo-Netz für bis zu 5 Personen gültig; zudem berechtigt sie zur Fahrt in der 1. Klasse der IRE-Züge und bietet außerdem Vergünstigungen mit Kooperationspartnern.

3.4 Marketing-Konzept

Die Kundenzeitschrift „Geißenpeter“ hat in 2013 mit den beiden Ausgaben „Ganz schön innovativ“ und „Unter Strom“ erneut interessante Themen aus und in der Region aufgegriffen und unterhaltsam aufbereitet. Dieses Medium ist insbesondere bei den Stammkunden sehr beliebt. Demnächst erscheint Heft 40, welches sich mit der Geschichte der Gesellschaft von der Entstehung bis zur aktuellen Entwicklung im zwanzigjährigen Betriebszeitraum befasst.

Zum Fahrplanwechsel 2013 (Beginn 09.12.2012) wurde der Jahresfahrplan der Gesellschaft im handlichen Flyerformat in einer Auflage von über 100.000 Stück 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 2012 wurden an den sieben Festtagen insgesamt knapp 80 Zusatzfahrten durchgeführt

3.5 Wirtschaftliche Verhältnisse

Auch unter betriebswirtschaftlichen Aspekten verlief das zurückliegende Geschäftsjahr 2011/12 sehr erfolgreich. Mit einem Gewinn von 251 TEUR nach Steuern, der ebenfalls zur Finanzierung der beiden neuen Triebwagen beiträgt, wurde erneut ein erfreuliches Unternehmensergebnis erzielt. Trotz geringer Zuwächse auf der Erlösseite und einem deutlichen Anstieg bei den Aufwendungen – vorrangig bei der Instandhaltung der Triebwagen und im Treibstoff- bzw. Personalbereich – liegt das Ergebnis damit deutlich über Plan. Unter den beschriebenen Rahmenbedingungen ergibt sich ein Kostendeckungsgrad von 104%. Die Ergebnisentwicklung der Gesellschaft im gesamten Betriebszeitraum ist in der Anlage 3, die finanzwirtschaftlichen Kennzahlen im Erfolgsplan (Anlage 4) dargestellt.

4 Ausblick

Die Entwicklung im laufenden Geschäftsjahr 2012/13 verläuft nach den ersten Monaten weitgehend planmäßig. In diesem Geschäftsjahr muss jedoch mit einem negativen Unternehmensergebnis gerechnet werden, da die Gesellschaft im Laufe der nächsten zwei Jahre ihre sieben

Triebwagen einer Hauptuntersuchung (Triebwagen-TÜV) zuführen muss. Diese Maßnahme führt zu einem Aufwand in einer siebenstelligen Größenordnung. Außerdem wurden an Regio-Shuttle-Triebwagen des Baujahres 1998 bei mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen Schäden festgestellt, die zu einer umfangreichen Instandsetzung führen. Neben der finanziellen Belastung führt dies zu einem mehrwöchigen Ausfall der betroffenen Triebwagen.

Darüber hinaus ändern sich in den folgenden Jahren die Rahmenbedingungen für die Gesellschaft durch den Zugang der beiden zusätzlichen Triebwagen nachhaltig, da deren Beschaffung zwar einerseits eine dringend gebotene Entlastung für die Kapazitätsengpässe ermöglicht, andererseits führt dies jedoch zu steigenden Kapitaldiensten und einem höheren Betriebsaufwand. Gleichwohl gibt es hierzu keine Alternative, da ein weiterer Anstieg des Fahrgastaufkommens – insbesondere in den Hauptverkehrszeiten – zu erwarten ist.

Da sich die Erträge in den kommenden Jahren unterproportional zu den Aufwendungen entwickeln und die vorstehend beschriebenen Maßnahmen zu deutlichen Belastungen für die Gesellschaft führen, muss aus heutiger Sicht davon ausgegangen werden, dass auch in den Folgejahren negative Unternehmensergebnisse nicht zu vermeiden sind.

gez. Manfred Foss