



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

Stand: März 2014

1 Allgemeines

Passend zum zwanzigjährigen Betriebsjubiläum kann die Bodensee-Oberschwaben-Bahn erneut eine positive Bilanz vorweisen. Das zurückliegende Geschäftsjahr 2012/13 (01.10.2012 - 30.09.2013) verlief sowohl unter verkehrs- als auch betriebswirtschaftlichen Aspekten erneut erfolgreich und wurde durch die Feierlichkeiten am Geißbockbahntag (16. Juni 2013) gekrönt.

Das Jubiläum wurde bei optimalen Wetter mit einer Auftaktveranstaltung in Friedrichshafen gefeiert, an welcher neben Verkehrsminister Winfried Hermann auch Vertreter der Gesellschafter und der beteiligten Kommunen, langjährige Vertragspartner und Dienstleister sowie zahlreiche Bürger der Region teilgenommen haben. Der Geißbockbahntag wurde unterstützt durch die Kommunen entlang der Strecke, die auf ihren Haltepunkten Feste mit unterhaltsamem Programm anboten. Seitens der Gesellschaft wurden zusätzlich zum bestehenden Angebot zahlreiche Sonderfahrten durchgeführt; erstmals in der Geschichte der Gesellschaft waren neun blaue Triebwagen – und damit auch die beiden neuen – im Einsatz. Auch die zu diesem Anlass erstellte Jubiläumsbroschüre wurde rege nachgefragt.

Anschließend wurden die beiden neuen Triebwagen im regelmäßigen Betrieb auf der Strecke zwischen Friedrichshafen und Aulendorf eingesetzt. Dies ermöglichte es der Gesellschaft die anstehenden Hauptuntersuchungen (Triebwagen-TÜV) sowie notwendigen Sanierungsmaßnahmen beim bestehenden Wagenpark durchzuführen und damit auf umfangreiche Schienenersatzverkehre mit Bussen verzichten zu können. Von Mitte August bis Ende Dezember 2013 wurden bei zwei Triebwagen die Hauptuntersuchungen abgeschlossen; von September bis Dezember 2013 wurde bei einem weiteren Fahrzeug die Sanierungsmaßnahme in Berlin durchgeführt. Seitens der Gesellschaft gibt es die Zielsetzung, alle Maßnahmen bis zum Jahresende 2014 abzuschließen, sodass dann der Gesellschaft ab 2015 insgesamt alle neun Fahrzeuge für die Betriebsabwicklung zur Verfügung stehen.

Der weiterhin positive Trend bei den Fahrgastzahlen ist der beste Beweis dafür, dass die „Geißbockbahn“ mit ihrer pünktlichen und zuverlässigen Betriebsdurchführung für die Region eine echte Alternative zum Individualverkehr darstellt. Auch das betriebswirtschaftliche Ergebnis kann sich sehen lassen; trotz deutlicher Kostensteigerungen für Fahrzeuge und Personal wurde erneut ein Gewinn in einer fünfstelligen Größenordnung erzielt.

2 Erfolgreicher Abschluss des Rechtsstreits mit DB Station&Service AG bezüglich der Stationspreise

Was lange währt wird endlich gut: In dem seit 2009 laufenden Rechtsstreit mit der DB Station&Service AG bezüglich überhöhter Stationspreise hat nun der Bundesgerichtshof im Oktober 2013 für die notwendige Rechtssicherheit gesorgt. Er hat die Nichtzulassungsbeschwerde der DB gegen das Urteil des Kammergerichts Berlin zurückgewiesen mit der Folge, dass die DB Station&Service AG zur Rückzahlung der überhöhten Stationspreise für den Zeitraum 2005 bis Februar 2008 zuzüglich entsprechender Zinszahlungen verpflichtet wurde. Für die Gesellschaft

hat dies einen außerordentlichen Ertrag in Höhe von 500 T€ zur Folge; für die DB Station&Service AG hat dieses bundesweit bedeutsame Urteil sehr viel gravierendere Folgen. Da das Stationspreissystem 2005 als rechtlich unwirksam eingestuft wurde, dürften hier auf die DB Forderungen in Millionenhöhe zukommen.

Trotz dieser relativ klaren rechtlichen Position setzt die DB ihre derzeit laufenden weiteren Klagen gegen die Gesellschaft für den Zeitraum März 2008 bis Ende 2010 fort. Ob dies eine sinnvolle Strategie darstellt, darf bezweifelt werden.

3 Bilanz über die Entwicklung der Gesellschaft

3.1 Betriebskonzept und -abwicklung

Das Fahrplanangebot der Gesellschaft blieb auch im Fahrplanjahr 2012/13 (09.12.2012 – 14.12.2013) 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 2012/13 auf 519.638 km.

Im Geschäftsjahr 2012/2013 fanden aufgrund von Bauarbeiten im Schienennetz zwei größere Schienenersatzverkehre statt. Der erste Schienenersatzverkehr wurde vom 06. - 15. April 2013 zwischen Friedrichshafen nach Ravensburg und der zweite vom 31. August - 08. September 2013 zwischen Ravensburg und Aulendorf durchgeführt. Hierfür waren umfangreiche Vorbereitungen notwendig, da der Schienenersatzverkehr im August/September mit dem Publikumstag der Messe Eurobike zusammentraf. Durch die Bereitstellung zusätzlicher Bus-Kapazitäten konnte die Beeinträchtigung der Fahrgäste in Grenzen gehalten werden.

In 2013 konnte der Betrieb mit den spurtstarken Regio-Shuttles erneut in hoher Qualität durchgeführt werden. Die Pünktlichkeitsquote betrug 97,2% (Vorjahreswert 97,8%) und stellt damit auch im bundesweiten Vergleich einen Spitzenwert dar.

3.2 Verkehrswirtschaft

Die Gesellschaft führt in ihren Zügen unterjährig an ausgewählten Stichtagen Fahrgastzählungen durch. Während im Jahr 2012 an vier Zähltagen ein Gesamtfahrgastaufkommen von 19.814 Fahrgästen und damit durchschnittlich 4.954 Personen pro Tag festgestellt wurden, belief sich das Fahrgastaufkommen im Jahr 2013 auf 20.149 Fahrgäste. Trotz gleichbleibender Fahrgastzahlen im zweiten Halbjahr wurde in 2013 damit erneut ein Rekordwert erzielt. Erstmals wurde im ganzjährigen Durchschnitt die Marke von 5.000 Personen pro Tag überschritten. Der Spitzenwert lag im November 2013 bei 5.153 Fahrgästen. Die Steigerungsrate von 1,7% gegenüber dem Vorjahr zeigt erneut, dass die Gesellschaft einerseits maßgeblich zum Erfolg im ÖPNV im bodo-Gebiet (- 0,1%) beiträgt und andererseits damit auch die bundesweite Entwicklung übertrifft. Die Darstellung der Entwicklung des durchschnittlichen Fahrgastaufkommens im gesamten Betriebszeitraum wie auch eine haltstellenbezogene Aufstellung der Zählungen im Jahr 2013 sind als Anlagen 1 und 2 beigefügt.

Bezogen auf die einzelnen Streckenabschnitte entfallen 67% des Fahrgastaufkommens auf das Altgebiet Friedrichshafen Stadt – Ravensburg (3.375 Fahrgäste), 28% auf den Abschnitt Ravensburg – Aulendorf (1.410 Fahrgäste) und 5% auf den Abschnitt Friedrichshafen Stadt –

Friedrichshafen Hafen (252 Fahrgäste). Auf allen Streckenabschnitten wurden damit die Prognosewerte (Altgebiet 1.070/Nordgebiet 650 Fahrgäste) deutlich übertroffen.

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 insbesondere durch steigende Personalkosten alle Verkehrsunternehmen erheblich belasten, wurden die bodo-Fahrpreise zum 01.01.2014 um durchschnittlich 3,5% angehoben. Damit soll zumindest eine Teilkompensation generiert werden.

Gleichzeitig mit der Anhebung der Fahrpreise zum 01.01.2014 wurde das bodo-Sortiment erweitert: Die neue Abo Mobil 18 bietet Personen ab dem vollendeten 18. Lebensjahr bis zum 26. Geburtstag ein persönliches Abonnement an. Das Abo kann zu beliebig häufigen Fahrten innerhalb der Geltungsdauer und des Geltungsbereiches benutzt werden. Ebenso ist eine netzweite Gültigkeit an Werktagen montags bis freitags ab 18.00 Uhr sowie ganztägig an Samstagen und Sonn- und Feiertagen gegeben.

Die Gesellschaft hat im zurückliegenden Jahr eine Vielzahl ihrer Fahrausweisautomaten an „gefährdeten Standorten“ mit Videokameras ausgestattet. Diese Maßnahme hat sich durchaus bewährt; der Vandalismus ist an diesen Stellen rückläufig.

3.4 Marketing-Konzept

Den absoluten Themenschwerpunkt bei der Kundenzeitschrift „Geißenpeter“ bildete im Jahr 2013 die Geschichte der Gesellschaft von ihrer Entstehung bis zur aktuellen Entwicklung im zwanzigjährigen Betriebszeitraum. Unter dem Titel „Erfolgsgeschichte“ erfreute sich diese Ausgabe – insbesondere bei den Stammfahrgästen und am Jubiläumstag – großer Beliebtheit. Auch die zweite Geißenpeter-Ausgabe mit dem Titel „Wege“ befasste sich mit der Thematik Mobilität und informierte über die Vielfalt von Wegen zu Wasser, zu Lande und in der Luft.

Zum Fahrplanwechsel 2014 (Beginn 15.12.2013) 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 wurden, sind bei den Festbesuchern sehr beliebt und werden auch rege nachgefragt. Im Jahr 2013 wurden an den sieben Festtagen insgesamt knapp 80 Zusatzfahrten durchgeführt.

3.5 Wirtschaftliche Verhältnisse

Auch unter betriebswirtschaftlichen Aspekten verlief das zurückliegende Geschäftsjahr 2012/13 erfolgreich. Mit einem Gewinn von 58 TEUR nach Steuern wurde das Vorjahresergebnis zwar nicht wieder erreicht; angesichts der zusätzlichen Belastungen für den deutlich gestiegenen Aufwand für die Instandhaltung der Triebwagen sowie die finanziellen Belastungen aufgrund des Kaufs der beiden neuen Triebwagen wurde ursprünglich mit einem negativen Unternehmensergebnis gerechnet. Insofern stellt dies eine positive Entwicklung dar. Unter den beschriebenen Rahmenbedingungen ergibt sich ein Kostendeckungsgrad von 101%. Die Ergebnisentwicklung

der Gesellschaft im gesamten Betriebszeitraum ist in der Anlage 3, die finanzwirtschaftlichen Kennzahlen im Erfolgsplan (Anlage 4) dargestellt.

4 Ausblick unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen

Die Entwicklung im laufenden Geschäftsjahr 2013/14 verläuft nach den ersten Monaten planmäßig. Angesichts der vorgesehenen Hauptuntersuchungen von drei Triebwagen in Verbindung mit den Sanierungsmaßnahmen führt dies zu einem Aufwand in einer siebenstelligen Größenordnung. Aus diesem Grund wird in diesem Geschäftsjahr auch mit einem deutlich negativen Unternehmensergebnis gerechnet.

In den Folgejahren verändern sich die Rahmenbedingungen für die Gesellschaft durch den Zugang der beiden zusätzlichen Triebwagen nachhaltig, da deren Beschaffung zwar die dringend gebotene Entlastung für die Kapazitätsengpässe ermöglicht, gleichzeitig jedoch zu einer signifikanten Steigerung bei den Kapitaldiensten und dem Betriebsaufwand führt. 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 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.

5 Ausschreibung von SPNV-Leistungen durch das Land Baden-Württemberg

Das Land Baden-Württemberg hat seinen Vergabekalender für die Ausschreibung der SPNV-Leistungen im Land im November 2012 veröffentlicht und im März 2013 eine modifizierte Konzeption vorgelegt. Ursprünglich war vorgesehen, die Regionalbahn-Verkehre der Südbahn (Ulm – Friedrichshafen – Lindau) erst nach Fertigstellung der Elektrifizierung auszuschreiben. Zwischenzeitlich hat es hier seitens des Landes neue Überlegungen gegeben, die Südbahn-Verkehre mit Wirkung ab dem Fahrplanwechsel 2016 für einen Übergangszeitraum als Dieseltrieb auszuschreiben.

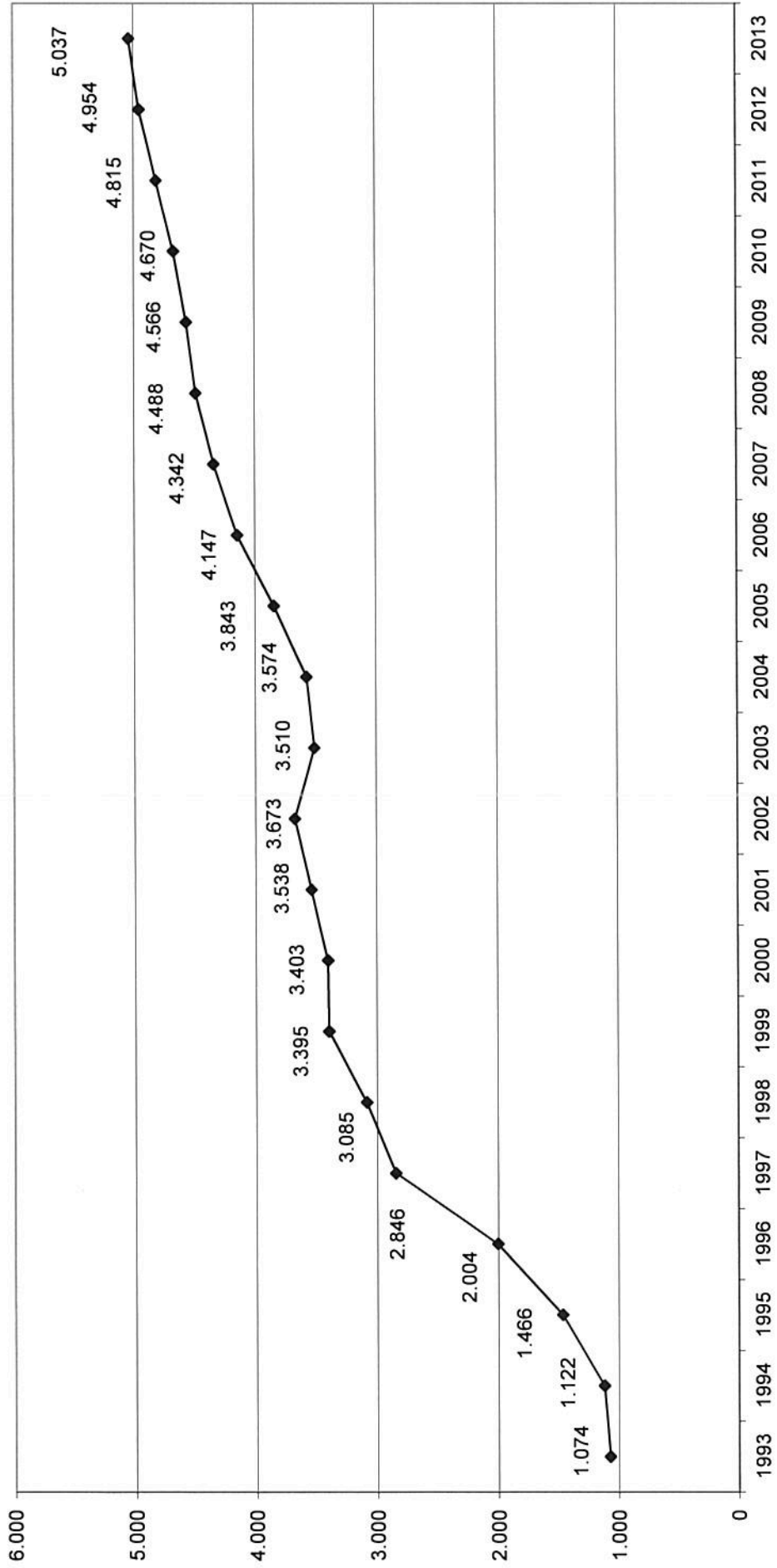
Zwischenzeitlich wurden im November bzw. Dezember 2013 im EU-Amtsblatt die Vorinformationen für zwei Ausschreibungsnetze veröffentlicht. Die Veröffentlichungen umfassen die Verkehre der Bodenseegürtelbahn (neu mit Einzelleistungen bis Ravensburg) sowie der Süd-/Allgäubahn. Das „Netz 16 RB-Kreuz Aulendorf“ beinhaltet Verkehre der Südbahn Ulm – Friedrichshafen – Lindau sowie der Allgäubahn Sigmaringen – Aulendorf – Memmingen/Lindau. Das jährliche Fahrleistungsvolumen bewegt sich in einer Größenordnung zwischen 3,35 und 3,6 Mio. km. In diesem Wert sind auch die Verkehre der Gesellschaft enthalten. Gemäß der Vorankündigung sind sowohl Änderungen als auch die Möglichkeiten der Losbildung gegeben.

Bei einer beabsichtigten Betriebsaufnahme der RB-Verkehre in 2016 muss davon ausgegangen werden, dass die Ausschreibungen noch im Jahr 2014 erfolgen. Weitergehende Aussagen, insbesondere über die Handlungsoptionen der Gesellschaft, sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich und können erst nach Vorliegen der konkreten Ausschreibungsinhalte getroffen werden.

gez. Manfred Foss



Entwicklung des durchschnittlichen Fahrgastaufkommens an Werktagen in den Zügen der Bodensee-Oberschwaben-Bahn im Betriebszeitraum 1993 - 2013

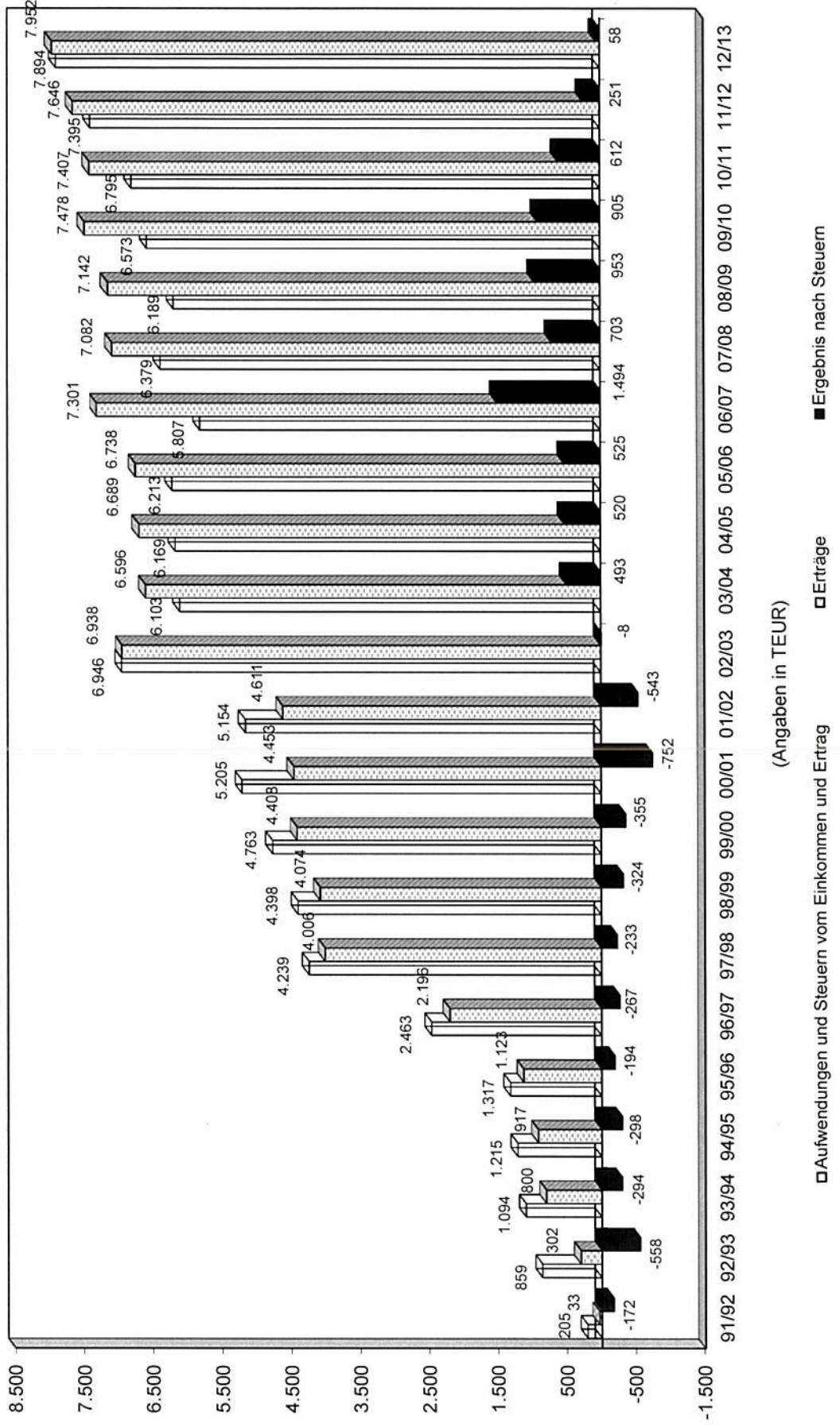




Werktags	März 2013						Juni 2013						September 2013						November 2013					
	Einsteiger Anz.	%	Aussteiger Anz.	%	durchschn. Fahrgastaufk. Anz.	%	Einsteiger Anz.	%	Aussteiger Anz.	%	durchschn. Fahrgastaufk. Anz.	%	Einsteiger Anz.	%	Aussteiger Anz.	%	durchschn. Fahrgastaufk. Anz.	%	Einsteiger Anz.	%	Aussteiger Anz.	%	durchschn. Fahrgastaufk. Anz.	%
Friedrichsh. Hafentb	206	4,1	116	2,3	161,0	3,2	240	4,8	249	5,0	244,5	4,9	280	5,6	128	2,5	204,0	4,0	263	5,1	193	3,7	228,0	4,4
Friedrichsh. Stadtb	962	19,2	1201	24,0	1081,5	21,6	786	15,9	1159	23,4	972,5	19,6	877	17,4	1036	20,5	956,5	19,0	877	17,0	1079	20,9	978,0	19,0
Löwental	360	7,2	288	5,8	324,0	6,5	331	6,7	250	5,1	290,5	5,9	313	6,2	341	6,8	327,0	6,5	365	7,1	378	7,3	371,5	7,2
Flughafen	110	2,2	104	2,1	107,0	2,1	151	3,1	119	2,4	135,0	2,7	196	3,9	214	4,2	205,0	4,1	117	2,3	106	2,1	111,5	2,2
Kehlen	188	3,8	131	2,6	159,5	3,2	188	3,8	145	2,9	166,5	3,4	205	4,1	156	3,1	180,5	3,6	164	3,2	140	2,7	152,0	2,9
Meckenbeuren	464	9,3	418	8,4	441,0	8,8	501	10,1	398	8,0	449,5	9,1	424	8,4	418	8,3	421,0	8,3	515	10,0	402	7,8	458,5	8,9
Oberzell	148	3,0	169	3,4	158,5	3,2	135	2,7	148	3,0	141,5	2,9	143	2,8	187	3,7	165,0	3,3	192	3,7	149	2,9	170,5	3,3
Weissenau	373	7,5	327	6,5	350,0	7,0	322	6,5	272	5,5	297,0	6,0	324	6,4	371	7,4	347,5	6,9	309	6,0	293	5,7	301,0	5,8
Ravensburg	1.276	25,5	1.157	23,1	1.217	24,3	1.316	26,6	1.062	21,5	1.189	24,0	1.322	26,2	1.074	21,3	1.198	23,8	1.357	26,3	1.240	24,1	1.299	25,2
Weingarten/Berg	186	3,7	219	4,4	202,5	4,0	214	4,3	228	4,6	221,0	4,5	184	3,6	181	3,6	182,5	3,6	231	4,5	241	4,7	236,0	4,6
Niederbiegen	125	2,5	114	2,3	119,5	2,4	129	2,6	141	2,8	135,0	2,7	113	2,2	123	2,4	118,0	2,3	120	2,3	126	2,4	123,0	2,4
Mochenwangen	106	2,1	122	2,4	114,0	2,3	129	2,6	147	3,0	138,0	2,8	125	2,5	146	2,9	135,5	2,7	115	2,2	110	2,1	112,5	2,2
Aulendorf	500	10,0	638	12,7	569,0	11,4	508	10,3	632	12,8	570,0	11,5	536	10,6	667	13,2	601,5	11,9	528	10,2	696	13,5	612,0	11,9
Summe	5.004	100	5.004	100	5.004	100	4.950	100	4.950	100	4.950	100	5.042	100	5.042	100	5.042	100	5.153	100	5.153	100	5.153	100
Summe 2013							4.950						5.042						5.153					
Vorjahreswert							4.734						5.078						5.152					
% Veränderung							4,56%						-0,7%						0,0%					



Ergebnisentwicklung der Geschäftsjahre 1991/92 - 2012/13



(Angaben in TEUR)

□ Aufwendungen und Steuern vom Einkommen und Ertrag ■ Erträge ■ Ergebnis nach Steuern



ERFOLGSRECHNUNG

(Angaben in TEUR)	91/92	92/93	93/94	94/95	95/96	96/97	97/98	98/99	99/00	00/01	01/02	02/03	03/04	04/05	05/06	06/07	07/08	08/09	09/10	10/11	11/12	GJ 12/13
Materialaufwand		22	103	98	115	195	386	491	678	968	1.136	538	705	846	802	761	877	708	766	858	901	879
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	1.764	1.968
kaufm. Betriebsführung	101	102	107	105	134	143	218	209	176	203	207	210	216	217	217	218	219	223	219	219	236	240
Trassen- / Stationsentgelte	30	108	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	2.750	2.817
Sonstige	39	39	80	66	59	138	143	267	293	250	243	366	470	381	269	306	298	340	426	440	476	511
Abschreibungen		55	111	150	137	166	249	337	387	389	393	418	384	382	649	524	462	461	591	621	637	719
Zinsaufwand	65	93	95	104	102	142	295	255	234	244	193	138	47	93	148	121	99	76	55	33	60	112
Sonstige Aufwendungen	38	248	208	244	240	474	571	461	373	381	402	2.399	599	404	409	77	585	399	533	444	529	600
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	7.353	7.846
Betriebserträge																						
Fahrscheinerlöse		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	2.471	2.598
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	4.843	4.934
Sonstige Erträge	33	159	55	17	32	31	233	191	327	133	139	1.097	589	578	644	815	474	353	349	358	332	420
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	7.646	7.952
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	293	106
Steuern vom Einkommen und Ertrag													155	128	68	268	115	159	136	101	42	48
Jahresfehlbetrag/-überschuss	-172	-558	-294	-298	-194	-267	-233	-324	-355	-752	-543	-8	493	520	525	1.494	703	953	905	612	251	58

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%	104,0%	101,4%
---------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------