



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

Stand: März 2015

1 Allgemeines

Das zurückliegende Geschäftsjahr 2013/14 (01.10.2013 - 30.09.2014) war geprägt von deutlichen Einschränkungen bei der Verfügbarkeit des Wagenparks. Ursächlich hierfür waren einerseits die Hauptuntersuchungen bei insgesamt drei Triebwagen, die alle acht Jahre durchgeführt werden müssen (Triebwagen-TÜV), und andererseits umfangreiche Sanierungsmaßnahmen bei zwei aus dem Jahr 1998 stammenden Triebwagen. Da jede dieser Maßnahmen beim betreffenden Triebwagen einen mehrwöchigen Ausfall (bis zu drei Monaten) zur Folge hatte, standen für die Betriebsabwicklung auch nur sieben Fahrzeuge zur Verfügung. Trotz dieser erheblichen Einschränkungen konnte der Verkehr mit hoher Qualität und Zuverlässigkeit durchgeführt werden. Sämtliche Maßnahmen sind nun abgeschlossen, sodass die Gesellschaft nun wieder über neun Fahrzeuge verfügt und damit gute Voraussetzungen für eine pünktliche und zuverlässige Betriebsabwicklung gegeben sind.

Verkehrswirtschaftlich verlief das Geschäftsjahr erneut erfolgreich. Ein erneut gestiegenes Fahrgastaufkommen ist der beste Beleg dafür, dass die „Geißbockbahn“ für die Region eine echte Alternative zum Individualverkehr darstellt. Erstmals nach vielen Jahren weist die Gesellschaft ein negatives Unternehmensergebnis aus: Ursächlich hierfür sind in erster Linie die hohen Aufwendungen in einer siebenstelligen Größenordnung für die technischen Maßnahmen beim Wagenpark.

Das letzte Quartal 2014 war in starkem Maße geprägt von Streikmaßnahmen der bei der GDL organisierten Lokführer. Obwohl dies auch Auswirkungen auf die BOB hatte, konnten mit Ausnahmen von zwei Fahrtenpaaren am Samstag, 06.09.2014, alle übrigen Zugfahrten durchgeführt werden und der Einsatz der vorsorglich in Friedrichshafen, Ravensburg und Aulendorf bereitgestellten Busse war nicht notwendig. Natürlich hatte dies für die Gesellschaft zusätzliche Kosten zur Folge.

2 Rechtsstreit mit DB Station&Service AG bezüglich der Stationspreise

Obwohl der Rechtsstreit mit der DB Station&Service AG bezüglich überhöhter Stationspreise für den Zeitraum 2005 bis Februar 2008 beendet ist, das Urteil des Bundesgerichtshofs rechtskräftig ist und das DB-Stationspreissystem 2005 als rechtlich unwirksam eingestuft wurde, betreibt die DB ihre Klagen für den Zeitraum März 2008 bis Ende 2010 weiter. Die Verhandlungen für die Jahre 2008 und 2009 haben zwischenzeitlich stattgefunden; da die DB nach Auffassung der Gerichte die Angemessenheit ihrer Stationspreise nicht nachweisen konnte, wurden die Klagen der DB abgewiesen. Die DB hat gegen beide Urteile zwischenzeitlich Berufung eingelegt.

Es ist zu befürchten, dass auch in diesen Fällen der Rechtsweg voll ausgeschöpft werden muss, um die DB davon zu überzeugen, dass sie als Monopolist der Schieneninfrastruktur ihre Preise nicht nach Belieben festsetzen kann. Die jährlich überproportional steigenden Infrastrukturkosten führen dazu, dass die Regionalisierungsmittel für die Länder nicht mehr ausreichen und im Extremfall dazu führen, dass Schienenpersonennahverkehrsleistungen abbestellt werden.

3 Bilanz über die Entwicklung der Gesellschaft

3.1 Betriebskonzept und -abwicklung

Das Fahrplanangebot der Gesellschaft blieb auch im Fahrplanjahr 2013/14 (15.12.2013 – 13.12.2014) 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 2013/14 auf rund 532.000 km und liegt damit um 12.000 km über dem Vorjahreswert (519.638 km). Ursächlich hierfür sind im Vorjahr durchgeführte Busersatzverkehre aufgrund umfangreicher Baumaßnahmen im Schienennetz.

Im Jahr 2014 lag die Pünktlichkeitsquote der Gesellschaft bei 96,8% (Vorjahreswert 97,2%) und stellt damit auch im bundesweiten Vergleich einen sehr guten Wert dar. Der Rückgang ist nicht vorrangig auf eine unpünktlichere Betriebsabwicklung der Gesellschaft zurückzuführen, sondern steht in erster Linie in Verbindung mit Verspätungen des Zugverkehrs auf der Südbahn, die auch unmittelbare Auswirkungen auf die BOB-Verkehre haben.

3.2 Verkehrswirtschaft

Die Gesellschaft führt in ihren Zügen unterjährig an ausgewählten Stichtagen Fahrgastzählungen durch. Während im Jahr 2013 an vier Zähltagen ein Gesamtfahrgastaufkommen von 20.149 Fahrgästen und damit durchschnittlich 5.037 Personen pro Tag festgestellt wurden, belief sich das Fahrgastaufkommen im Jahr 2014 auf 20.453 Fahrgäste (durchschnittlich 5.113 Personen pro Tag). Trotz eines gleichbleibenden Fahrplanangebots wurde damit in 2014 ein neuer Fahrgastrekord erzielt. Die Steigerungsrate von 1,5% scheint dabei auf den ersten Blick bescheiden, tatsächlich ist dieser Wert erneut sehr beachtlich, wenn der allgemeine Trend aufgrund der demographischen Entwicklung berücksichtigt wird. Im bundesweiten Vergleich liegt der ÖPNV-Zuwachs bei +0,6%, im bodo-Gebiet ist ein Rückgang um 2,1% zu verzeichnen. Der Schienenverkehr stützt damit den gesamten ÖPNV und kompensiert zumindest teilweise die Rückgänge im Busverkehr. Die Darstellung der Entwicklung des durchschnittlichen Fahrgastaufkommens im gesamten Betriebszeitraum wie auch eine haltestellenbezogene Aufstellung der Zählungen im Jahr 2014 sind als Anlagen 1 und 2 beigefügt.

Bezogen auf die einzelnen Streckenabschnitte entfallen 68% des Fahrgastaufkommens auf das Altgebiet Friedrichshafen Stadt – Ravensburg (3.488 Fahrgäste), 27% auf den Abschnitt Ravensburg – Aulendorf (1.398 Fahrgäste) und 5% auf den Abschnitt Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen (235 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 01.01.2015 um durchschnittlich 3,5% angehoben. Damit sollen die Kosten bzw. die rückläufigen

Verbund-Einnahmen aufgrund der geringeren Fahrgastzahlen im Busverkehr zumindest teilweise kompensiert werden.

bodo hat im Mai 2014 das 10-jährige Bestehen des Verbundes mit einem Festakt und einem umfangreichen Programm in Ravensburg gefeiert. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurde von Verkehrsminister Hermann durch den symbolischen Kauf des ersten Handy-Tickets ein neuer Vertriebsweg gestartet. Seither können die Fahrgäste im bodo über eine App auf dem Smartphone die Fahrscheine im bodo mobil erwerben. Dieser für Gelegenheitskunden sehr bequeme Zugang zum ÖPNV erfreut sich seither steigender Beliebtheit. Auch für Stammkunden bietet bodo Verbesserungen an: Seit dem 01.01.2015 kann unter dem Motto SofortAbo mit der Bestellung eines Abo-Angebots sofort ein gültiger Fahrschein erworben werden. Die bisherige Frist bis zur Zusendung der Fahrscheine entfällt damit; die kurzfristige Nutzung des ÖPNV zum günstigen Abo-Preis wird damit spürbar erleichtert.

3.4 Marketing-Konzept

Den Schwerpunkt der Öffentlichkeitsarbeit im Jahr 2014 bildeten neben der regelmäßigen Kommunikation des Angebotes der Geißbockbahn die aktuellen Informationen über die Maßnahmen während der Lokführer-Streiks im Herbst sowie während der Baumaßnahmen in den Monaten März und April. Neben den regelmäßig aufgelegten Flyern zum Jahresfahrplan (Beginn 14.12.2014, Auflage 110.000 Stück) und zu den Heimatfesten Seehasen- und Rutenfest spielt für die Fahrgäste das Internet als eine schnelle Informationsquelle eine immer größere Rolle. Der Internetauftritt der Gesellschaft weist seit Jahren steigende Besucherzahlen auf und hat 2014 erstmalig die Marke von 70.000 Besuchern überschritten. Die Höchstwerte wurden mit etwa 800 Besuchern pro Tag – neben den Heimatfesten – an den Tagen vor den Streikmaßnahmen erzielt.

Als weitere Verbesserung der Kundeninformation werden nun aktuelle Verspätungsinformationen der BOB-Züge auch über die Medien der Deutschen Bahn veröffentlicht. Seit Anfang 2014 ist im Haltestellenmonitor unter bahn.de erkennbar, ob und wieviel Verspätung ein BOB-Zug aktuell hat – dies erleichtert den Kunden im Zweifelsfall die Reisepläne kurzfristig anzupassen.

Die Kundenzeitschrift „Geißenpeter“ widmete sich im Jahr 2014 in zwei Ausgaben den Themen „Grenzen“ sowie „Ganz schön engagiert“ und präsentierte damit regionale und überregionale Themen für die Kunden der Gesellschaft.

3.5 Wirtschaftliche Verhältnisse

Nach über zehn Jahren mit positiven Unternehmensergebnissen, die es der Gesellschaft ermöglichen haben, ihren Wagenpark zahlenmäßig aufzustocken, gab es im zurückliegenden Geschäftsjahr 2013/14 erwartungsgemäß einen Jahresfehlbetrag. Insbesondere die deutlich gestiegenen Aufwendungen für die Instandhaltung der Triebwagen sowie die finanziellen Belastungen aufgrund des Kaufs der beiden neuen Triebwagen haben hierzu beigetragen. Mit 288 TEUR fällt der Fehlbetrag jedoch gegenüber dem Planwert deutlich besser aus. Hier machen sich sowohl die finanziellen Auswirkungen aus dem gewonnenen Rechtsstreit mit der DB AG als auch die rückläufige Entwicklung der Treibstoffpreise positiv bemerkbar. Unter den beschriebenen Rahmenbedingungen ergibt sich ein Kostendeckungsgrad von 97%; ein für ein ÖPNV-Unternehmen durchaus respektable Wert. Die Ergebnisentwicklung der Gesellschaft im gesamten Betriebszeitraum ist in der Anlage 3, die finanzwirtschaftlichen Kennzahlen im Erfolgsplan (Anlage 4) dargestellt.

Unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen sind auch in den Folgejahren negative Unternehmensergebnisse zu erwarten. Die beiden zusätzlichen Triebwagen führen nachhaltig zu einer signifikanten Steigerung bei den Kapitaldiensten und dem Betriebsaufwand. Diese Maßnahme war jedoch alternativlos, da einerseits die Reservegestellung angesichts der starken Beanspruchung des Wagenparks nicht mehr ausreichend war und andererseits ein weiterer Anstieg des Fahrgastaufkommens – insbesondere in den Hauptverkehrszeiten – das bereits bestehende Problem der Kapazitätsengpässe nochmals verschärft. Im Übrigen muss davon ausgegangen werden, dass sich die Erträge in den kommenden Jahren – nicht zuletzt aufgrund der demografischen Entwicklung – unterproportional zu den Aufwendungen entwickeln.

4 Ausblick

Das Land Baden-Württemberg hat im Jahr 2013 damit begonnen, die SPNV-Verkehre auszuschreiben. Ursächlich hierfür ist der im Jahr 2016 auslaufende große Verkehrsvertrag mit der Deutsche Bahn AG, der ein jährliches Volumen von fast 40 Millionen Kilometer umfasst. Neben den drei großen Stuttgarter Netzen wurde Ende 2014 auch das Netz 2 (schneller Verkehr Stuttgart – Bodensee als Dieselbetrieb bis Ende 2023) im EU-Amtsblatt ausgeschrieben.

Gemäß dem ursprünglichen Vergabekalender vom Juli 2014 war vorgesehen, das Los 16, bestehend aus a und b für die Süd-/Allgäubahn sowie c für die Bodensee-Gürtelbahn, im ersten Halbjahr 2015 auszuschreiben, mit dem Ziel der Betriebsaufnahme mit Gebrauchtfahrzeugen im Dezember 2016. Der Umfang wie auch die Laufzeit für diese Dieselverkehre wurden nicht benannt, da sie letztlich vom Zeitpunkt der Realisierung der elektrifizierten Südbahn abhängig sind. Im Los 16 a (RB-Verkehre Ulm-Friedrichshafen-Lindau) waren nach Aussagen des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur auch die aktuellen BOB-Verkehre enthalten.

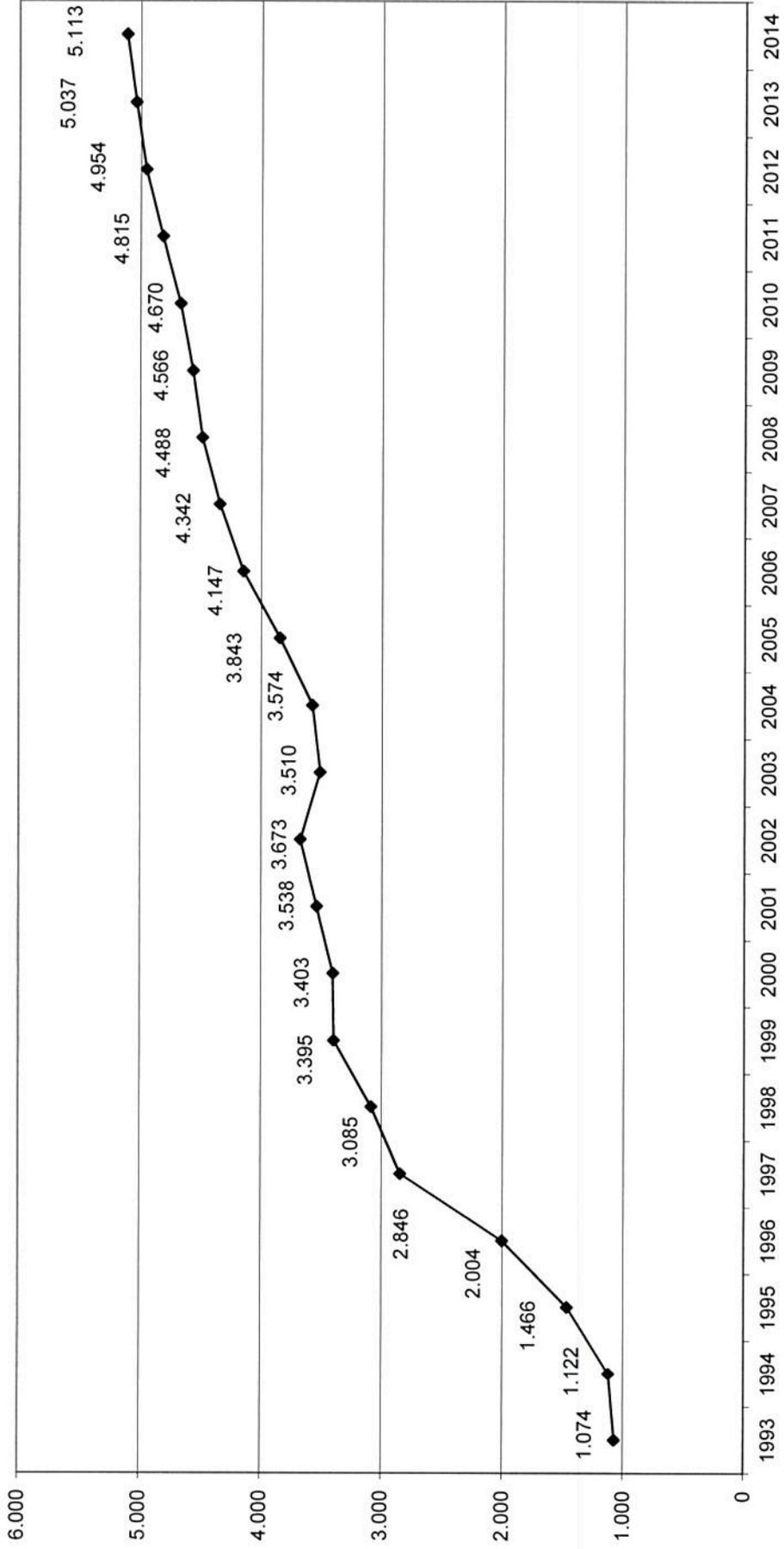
Im Hinblick auf die weitreichenden Änderungen infolge der elektrifizierten Südbahn (elektrische Fahrzeuge, neue Fahrplankonzepte) hat es sowohl auf politischer als auch fachlicher Ebene mehrfach Gespräche mit dem Verkehrsminister und seinen Mitarbeitern gegeben, mit dem Ziel, die aktuellen BOB-Verkehre aus dem Ausschreibungspaket des Loses 16 a herauszulösen. Damit sollte sichergestellt werden, dass der bestehende Verkehr im Übergangszeitraum bis zur Elektrifizierung der Südbahn weiterhin zuverlässig und mit hoher Qualität fortgesetzt werden kann. Diese vielfältigen Bemühungen haben letztlich zum Erfolg geführt. Dass das Land hierzu bereit war, ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass das Land erkannt hat, dass die Region mit ihrem finanziellen Einsatz entscheidend zur Verbesserung des SPNV beigetragen hat und sich das Produkt BOB zu einer Marke in der Region entwickelt hat.

Zwischenzeitlich hat das Ministerium der Gesellschaft schriftlich bestätigt, dass das Land grundsätzlich nicht beabsichtigt, den bestehenden Verkehrsvertrag vor der erwarteten Fertigstellung der Elektrifizierung der Südbahn zu kündigen. Unter diesen Rahmenbedingungen ist die Fortführung der BOB-Verkehre im Übergangszeitraum gesichert. Es besteht für mehrere Jahre eine entsprechende Planungssicherheit für alle Beteiligten. Damit können rechtzeitig die Weichen für bessere Schienenverkehre in der Region gestellt und die Gesellschaft strategisch neu ausgerichtet werden.

gez. Manfred Foss



Entwicklung des durchschnittlichen Fahrgastaufkommens an Werktagen in den Zügen der Bodensee-Oberschwaben-Bahn im Betriebszeitraum 1993 - 2014

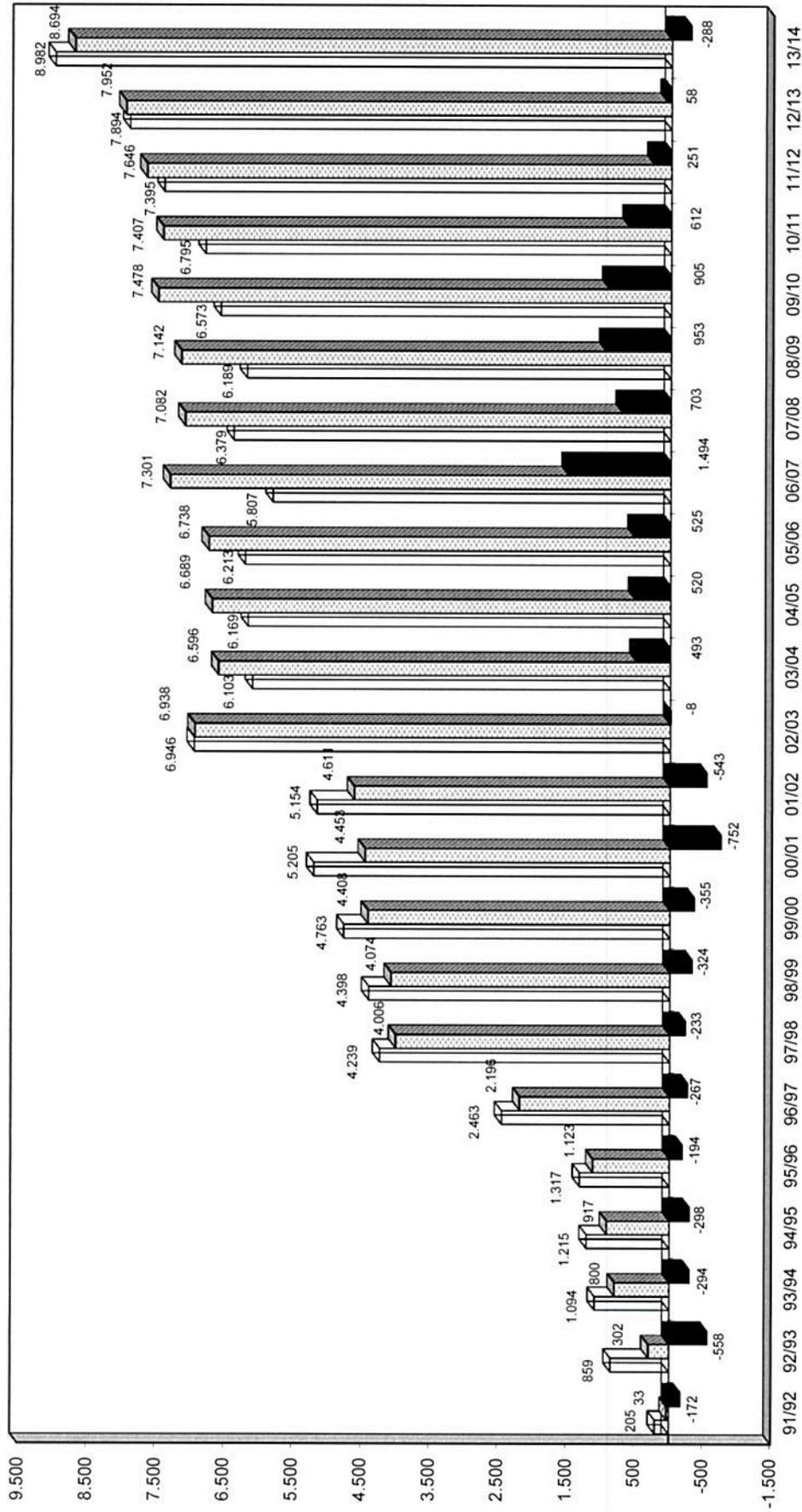




Werktags	März 2014						Juni 2014						September 2014						November 2014					
	Einsteiger		Aussteiger		durchschn. Fahrgastaufk.		Einsteiger		Aussteiger		durchschn. Fahrgastaufk.		Einsteiger		Aussteiger		durchschn. Fahrgastaufk.		Einsteiger		Aussteiger		durchschn. Fahrgastaufk.	
	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%
Friedrichsh.Hafenb.	239	4,7	134	2,6	186,5	3,6	246	4,8	201	3,9	223,5	4,4	235	4,7	155	3,1	195,0	3,9	175	3,4	136	2,6	155,5	3,0
Friedrichsh.Stadt.	872	17,0	1059	20,8	970,5	18,9	947	18,6	1100	21,6	1023,5	20,1	995	19,7	1090	21,6	1042,5	20,6	956	18,4	1052	20,3	1004,0	19,4
Löwental	325	6,3	369	7,2	347,0	6,8	289	5,7	342	6,7	315,5	6,2	324	6,4	294	5,8	309,0	6,1	357	6,9	396	7,6	376,5	7,3
Flughafen	105	2,0	138	2,7	121,5	2,4	156	3,1	182	3,6	169,0	3,3	163	3,2	180	3,6	171,5	3,4	118	2,3	124	2,4	121,0	2,3
Kehlen	165	3,2	164	3,2	164,5	3,2	125	2,5	154	3,0	139,5	2,7	132	2,6	128	2,5	130,0	2,6	163	3,1	127	2,5	145,0	2,8
Meckenbeuren	544	10,6	410	8,0	477,0	9,3	595	11,7	471	9,3	533,0	10,5	482	9,5	442	8,8	462,0	9,1	509	9,8	467	9,0	488,0	9,4
Oberzell	201	3,9	172	3,4	186,5	3,6	139	2,7	131	2,6	135,0	2,7	121	2,4	146	2,9	133,5	2,6	181	3,5	156	3,0	168,5	3,3
Weissenau	323	6,3	335	6,5	329,0	6,4	293	5,8	324	6,4	308,5	6,1	314	6,2	340	6,7	327,0	6,5	315	6,1	295	5,7	305,0	5,9
Ravensburg	1.338	26,1	1.262	24,6	1.300	25,3	1.314	25,8	1.151	22,6	1.233	24,2	1.348	26,7	1.204	23,8	1.276	25,3	1.404	27,1	1.282	24,7	1.343	25,9
Weingarten/Berg	206	4,0	183	3,6	194,5	3,8	224	4,4	228	4,5	226,0	4,4	173	3,4	191	3,8	182,0	3,6	193	3,7	236	4,6	214,5	4,1
Niederbiegen	136	2,7	106	2,1	121,0	2,4	118	2,3	128	2,5	123,0	2,4	134	2,7	123	2,4	128,5	2,5	117	2,3	130	2,5	123,5	2,4
Mochenwangen	131	2,6	127	2,5	129,0	2,5	119	2,3	108	2,1	113,5	2,2	129	2,6	138	2,7	133,5	2,6	115	2,2	166	3,2	140,5	2,7
Aulendorf	544	10,6	660	12,9	602,0	11,7	525	10,3	570	11,2	547,5	10,8	501	9,9	620	12,3	560,5	11,1	580	11,2	616	11,9	598,0	11,5
Summe	5.129	100	5.129	100	5.129	100	5.090	100	5.090	100	5.090	100	5.051	100	5.051	100	5.051	100	5.183	100	5.183	100	5.183	100
Vorjahreswert					5.129						5.090						5.051						5.183	
% Veränderung			2013		5.004		2013		2013		4.950		2013		2013		5.042		2013		2013		5.153	
					2,5%						2,8%						0,2%						0,6%	



Ergebnisentwicklung der Geschäftsjahre 1991/92 - 2013/14



Anlage 3

(Angaben in TEUR)

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



Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG

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	12/13	GJ
Materialaufwand		22	103	98	115	195	386	491	678	968	1.136	538	705	846	802	761	877	708	766	858	901	879	878
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	2.854
kaufm. Betriebsführung	101	102	107	105	134	143	218	209	176	203	207	210	216	217	217	218	219	223	219	219	236	240	246
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	2.750	2.817	2.995
Sonstige		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	882
Zinsaufwand		65	95	104	102	142	295	255	234	244	193	138	47	93	148	121	99	76	55	33	60	112	
Sonstige Aufwendungen		38	208	244	240	474	571	461	373	381	402	2.399	599	404	409	77	585	399	533	444	529	600	1.106
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	8.961
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	2.707
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	5.153
Sonstige Erträge		33	159	55	17	31	233	191	327	133	139	1.097	589	578	644	815	474	353	349	358	332	420	834
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	8.694
Gesamtergebnis vor Ertragssteuern	-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	-267
Steuern vom Einkommen und Ertrag													155	128	68	268	115	159	136	101	42	48	21
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	-288
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%	97,0%