

ÖPNV-Bericht 2016

Der ÖPNV-Bericht 2016 zeigt die Entwicklung der bei der TWF angesiedelten ÖPNV-Unternehmen im jeweiligen Betriebszeitraum auf. Hierbei handelt es sich um die Unternehmen

- Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH (Anteil TWF: 100%)
- Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG (Anteil TWF: 27,5%)
- Katamaran-Reederei Bodensee GmbH & Co. KG (Anteil TWF: 50%)



A) Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH

1 Ausgangslage

Bis Anfang der 1990er Jahre erfolgte die innerörtliche ÖPNV-Bedienung von Friedrichshafen in erster Linie durch Regionalbuslinien der Bahntochter RAB. Ende 1990 wurde dann die Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH gegründet, im Vordergrund stand dabei die Verrechnung von ÖPNV-Defiziten mit den Überschüssen aus der Energieversorgung (steuerlicher Querverbund). Ab Mitte der 1980er Jahre gründeten Mittelstädte eigenständige Stadtbussysteme, die sich verkehrswirtschaftlich sehr positiv entwickelten. Beispiele hierfür waren Verkehre in Vorarlberg (Dornbirn, Feldkirch, Bregenz) aber auch in Deutschland (Bad Salzungen, Lemgo).

Im Jahr 1994 startete die Stadt Lindau ihr eigenständiges Stadtbussystem. Deren Erfolg weckte auch in Friedrichshafen den Wunsch bezüglich eines eigenständigen Stadtverkehrs. Die Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH präsentierte dem Gemeinderat im Jahr 1996 ein auf dem Lindauer Modell basierendes, jedoch auf Friedrichshafen zugeschnittenes attraktives Buskonzept. Angesichts der ursprünglich damit verknüpften finanziellen Dimension (jährliches Defizit zwischen 6,5 Mio. DM und 7,4 Mio. DM) erteilte der Gemeinderat der Stadtverkehrsgesellschaft den Auftrag ein Stadtbusskonzept zu entwickeln, welches ein deutlich geringeres Defizit zur Folge hätte. Der Gemeinderat hat dann am 01.12.1997 dem vorgelegten Konzept mit einem Defizitlimit (umgerechnet 1,687 Mio. €) zugestimmt und damit den Weg für die Einführung des Stadtverkehrs-Konzeptes geebnet.

Im Jahre 1999 wurde schließlich das neue Stadtbussystem in Friedrichshafen eingeführt. Bestandteil der Konzeption waren die nachfolgenden Angebotsgestaltungsgrundsätze:

- Städtischer ÖPNV ist ein Massenprodukt, ist Konfektionsware und kann nicht auf einzelne Bedürfnisse ausgerichtet werden,
- verkehrt auf immer gleichbleibenden Linien im regelmäßigen Takt,
- verbindet die starken Verkehrsströme und wichtige Zielgebiete umsteigefrei.
- Schwächere Verkehrsströme werden mit schlanken Umsteige-Verbindungen bedient;
- Einfaches und übersichtliches Haltestelleninformationssystem (Taktminute),
- Kundenorientierte und günstige Tarife (Schüler, Berufstätige, Senioren)

Zielsetzung für das neue System:

- Steigerung der Fahrleistung um 60%
- Steigerung der Fahrgäste um 25%
- Steigerung der Einnahmen um 20%

Eckpunkte der Konzeption:

- Hochwertige Fahrzeuge in eigenem Erscheinungsbild („Silberpfeile“)
- Haltestellen mit moderner Ausstattung im SVF-Design, keine „überdachten Werbetafeln“
- mindestens Stundentakt auf allen Linien mit ganztags gleichbleibendem Fahrplan
- direkte Linienführung auf stark nachgefragten Beziehungen (in der Regel zwischen Außenbereichen und Innenstadt) und Umsteigeverbindungen mit kurzen Anschlüssen für schwache Verkehrsströme (an sogenannten Rendezvous-Punkten für Tangential- und Querverbindungen)
- Bündelung und Vertaktung mehrerer Linien zu einem dichten Fahrtenangebot



2 Bilanz über die Entwicklung der Gesellschaft

2.1 Betriebskonzept und -abwicklung

Das Linienkonzept startete mit 12 Linien (15 Bussen), einer zusätzlichen Messe-Linie und dem bedarfsorientierten RiA (Ruftaxi im Abendverkehr). Es wurde in den Folgejahren kontinuierlich ausgebaut und an die dynamische Entwicklung der Stadt angepasst.

Bedeutsame Meilensteine dieser Entwicklung waren:

April 2002:	Erweiterung des Angebots in den Westen (Linien 4 und 5 zum 15-Min-Takt verdichtet), neue Linie Innenstadt - Ailingen (4 Fahrten/Stunde), Zuwachs Fahrleistung: 300.000 km
Dezember 2005:	Anpassung des Liniennetzes aufgrund der Reaktivierung von Schienenhaltepunkten in Manzell, Fischbach und Kluffern
2009-2011:	kontinuierliche Modernisierung der Busflotte
Juni 2010:	Einführung des Bus-Abendverkehrs mit 6 Linien (Bedienung 20-24 Uhr) und Stärkung der Ortschaften
Dezember 2010:	neue Linie zum Flughafen; Reduktion bei den Linien 3 und 16,
Dezember 2014:	Ausweitung des Angebotes durch neue zusätzliche Linien in die Kitzenwiese und Fallenbrunnen, Inbetriebnahme Haltestelle Stadtmitte
Dezember 2015:	weitere Verbesserungen zum Fahrplanwechsel (Ailingen – Klinikum)
2014-2015:	Erneuerung der Busflotte: 22 Busse, Durchschnittsalter 0,8 Jahre;

Der Stadtverkehr Friedrichshafen bietet heute seinen Kunden eine der jüngsten Fahrzeugflotten bundesweit und ermöglicht umweltfreundliche Mobilität mit Bussen nach dem neusten Stand der Technik (EURO VI).

2.2 Verkehrswirtschaft

Das neue ÖPNV-Angebot wurde von Anfang an sehr gut angenommen, sodass sämtliche Prognosewerte deutlich übertroffen wurden. Im Jahr 2000 und damit im ersten vollen Betriebsjahr benutzten über 2,5 Mio. Fahrgäste den Stadtverkehr; ein Zuwachs von 60% (Prognosewert 25%). In den Folgejahren setzte sich das Wachstum aufgrund der zahlreichen Verbesserungen kontinuierlich fort und erreichte im zurückliegenden Jahr 2015 mit 3,75 Mio. Fahrgästen einen neuen Rekordwert. Das Fahrgastaufkommen verzeichnete im Zeitraum von 2000 bis 2015 und damit binnen 15 Jahren einen Zuwachs um fast 1,2 Mio. Fahrgäste (45%). Mit dieser Entwicklung werden die bundesweiten ÖPNV-Steigerungsraten übertroffen. Von 2004 bis 2015 ist der Stadtverkehr um 11,4% gewachsen, während bundesweit im gleichen Zeitraum nur 9,9% mehr Fahrgäste zu verzeichnen waren. Die Entwicklung im Stadtverkehr im gesamten Betriebszeitraum ist in der Anlage 1 dargestellt.

2.3 Marketing

Das Marketing-Konzept des Stadtverkehrs folgt dem schon der Fahrplangestaltung zugrunde liegenden Ansatz, das Angebot attraktiv, schnell zugänglich und leicht verständlich zu vermitteln. Drei Dinge braucht der Fahrgast: Kenntnis seiner Haltestelle, infrage kommende Linien und Taktminute. Mit diesen Informationen sind sämtliche Haltestellen der Stadtver-



kehrslinien ausgestattet. Daneben stehen gut lesbare und linienbezogene Fahrplaninformationen über die Fahrtmöglichkeiten mittels verschiedener Medienkanäle zur Verfügung. Hierbei spielt die Information über das Internet eine immer wichtigere Rolle. Derzeit wird der Web-Auftritt des Stadtverkehrs inhaltlich vollständig überarbeitet und steht dann in neuem Erscheinungsbild voraussichtlich bis zur Jahresmitte 2016 zur Verfügung. Neben einer verbesserten Fahrplanauskunft wird vor allem die Darstellung aller Informationen verständlicher, übersichtlicher und für die verschiedenen Nutzer leichter zugänglich, da sich die Website automatisch auf das vom Kunden genutzte Endgerät anpasst. So erhalten vor allem mobile Kunden auch unterwegs mit dem Smartphone oder Tablet einen leichten Zugang zu den gewünschten Informationen. Seit 2010 hat sich die Anzahl der Zugriffe auf die Stadtverkehrs-Homepage von 63.000 Besuchen pro Jahr auf über 132.000 mehr als verdoppelt. Insbesondere bei besonderen Anlässen (Sonderverkehre anlässlich von Festen, Silvester, usw.) ist dieses schnelle Medium unverzichtbar.

2.4 Tarif

Ein wichtiger Bestandteil bei der Inbetriebnahme im Jahr 1999 war die Einführung eines attraktiven und zielgruppenorientierten Tarifkonzeptes. Beispielhaft hierfür ist die Senioren-Monatskarte, die von älteren Mitbürgern sehr stark in Anspruch genommen wird. Dieses Angebot gibt es auch heute im gesamten bodo-Verbundgebiet nur in Friedrichshafen.

Seit dem Start von bodo als tariflicher Dachverband von 23 Verkehrsunternehmen in den beiden Landkreisen Bodenseekreis und Ravensburg ist der Stadtverkehr Friedrichshafen Mitglied. Der Verbund hat den Fahrgästen viele Vorteile gebracht, da mit einem Fahrausweis mehrere Verkehrsunternehmen benutzt werden können und nicht jedes Mal wieder neu gelöst werden muss. Das Sortiment umfasst für alle Kundengruppen speziell zugeschnittene Angebote zu attraktiven Preisen und wird regelmäßig erweitert. Beispielsweise wurde im Jahr 2013 für Senioren das bodo-weit gültige Abo Mobil63 eingeführt. Viele Pendler schätzen die Zusatzleistungen des Premium-Abos und preisbewusste Schüler nutzen das Junior-Ticket. Auch Studierende fahren mit dem Studi-Ticket verbundweit günstig. Seit 2014 profitieren davon sowohl die Studenten der Zeppelin-Universität als auch die DHBW-Studenten.

Die Fahrpreise müssen regelmäßig der Kostenentwicklung angepasst werden. In den zurückliegenden Jahren lag die Steigerungsrate regelmäßig über der Inflationsrate, da die öffentlichen Mittel von Bund und Land immer wieder gekürzt wurden und aus politischer Sicht eine stärkere Nutzerfinanzierung gewünscht war. Zuletzt wurden die bodo-Tarife am 01.01.2016 um durchschnittlich 1,8% erhöht.

3 Wirtschaftliche Verhältnisse

Systembedingt kann der Linienverkehr der Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH nicht kostendeckend durchgeführt werden. Dies gilt im Prinzip für alle ÖPNV-Unternehmen, da im öffentlichen Verkehr als Bestandteil der Daseinsvorsorge keine kostendeckenden Fahrpreise erhoben werden können. Aus diesem Grund ist ein kommunaler Finanzbeitrag unverzichtbar: ein guter ÖPNV hat seinen Preis. Nachdem das Angebot im Jahr 2002 deutlich ausgeweitet wurde, hat der Gemeinderat zu diesem Zeitpunkt den Defizitrahmen der Gesellschaft auf 2,57 Mio. € erhöht. Unter Berücksichtigung der zwischenzeitlichen Kostensteigerungen entspräche dies für 2015 einem Wert von 3,14 Mio. €. Aber nicht zuletzt aufgrund der positiven verkehrswirtschaftlichen Entwicklung wurde im gesamten Betriebszeitraum dieser Wert



auch nicht annähernd ausgeschöpft und die 2-Mio-Grenze niemals überschritten. Im zurückliegenden Jahr 2015 lag das Defizit – auch aufgrund von Einmaleffekten – bei nur 1,77 Mio. €. Diese positive Entwicklung wird sich in dieser Form so nicht fortsetzen, da aufgrund der demografischen Entwicklung mit rückläufigen Erlösen gerechnet werden muss: Dem gegenüber stehen zuwachsende Kosten. Die Entwicklung im gesamten Betriebszeitraum ist in Anlage 2 dargestellt.

4 Ausblick

Gerade im Hinblick auf die Bevölkerungsentwicklung ist es unabdingbar, dass der Stadtverkehr in Friedrichshafen auch künftig seine Attraktivität beibehält, um als vollwertige Alternative zum Individualverkehr wahrgenommen zu werden. Dies erfordert neben einer sukzessiven Prüfung von einzelnen Linienverbesserungen auch einen weiteren (multimodalen) Ausbau des Angebotes und Liniennetzes aufgrund der städtebaulichen Entwicklung – insbesondere für die starken Siedlungs- und Verkehrsachsen im Westen und Norden der Stadt.

Ein Instrument, das aktuell eingesetzt wird, ist die Durchführung einer repräsentativen Befragung zur Kundenzufriedenheit mit dem öffentlichen Stadtbus- bzw. Nahverkehr – als wesentliche Grundlage für eine nachhaltige und bedarfsgerechte Verkehrsplanung. Konkret ist geplant, nach Auswertung der Kundenzufriedenheitsanalyse zu prüfen, welche Schlüsse gezogen werden und ggf. welche Konsequenzen sich sowohl für das Verkehrsangebot als Ganzes wie auch für räumliche Teilbereiche im Stadtgebiet von Friedrichshafen (z. B. das Areal Fallenbrunnen) sich anbieten und in die weiteren Planungen einfließen können.



B) Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG

1 Ausgangslage

Diese regionale Eisenbahngesellschaft hat ihren Ursprung der Deutschen Bundesbahn zu verdanken. 1988 hat die damalige Deutsche Bundesbahn im Raum Oberschwaben sämtliche Nahverkehrszüge gestrichen, Stationen mit geringem Fahrgastaufkommen geschlossen und damit den SPNV in diesem Raum eingestellt. Der Ersatzverkehr mittels Bussen war keine Alternative, da die Fahrzeit doppelt so lang war und die Pünktlichkeit auf einem ohnehin überlasteten Straßennetz zu wünschen übrig ließ. Nach langen kontroversen Diskussionen im politischen Raum (Schienenverkehr war zum damaligen Zeitpunkt Angelegenheit des Bundes) wurde am 15.11.1991 die Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH gegründet. Gesellschafter waren die TWF (für die Stadt Friedrichshafen), die Stadt/Stadtwerke Ravensburg, die Landkreise Bodenseekreis und Ravensburg sowie die Gemeinde Meckenbeuren. Die Gesellschaft wurde als „geborener Verlustbetrieb“ gegründet und erhielt die Vorgaben, dass sie kein eigenes Personal beschäftigt, das jährliche Defizit 1 Mio. DM nicht übersteigt und aufgrund der großen Bedenken bezüglich der Resonanz durch die Bevölkerung eine Befristung auf zehn Jahre.

Aufgrund dieser sehr einschränkenden Vorgaben musste ein Konzept entwickelt werden, wie ein zuverlässiger und pünktlicher Betrieb durchgeführt werden kann. Unter der Federführung der TWF, die für den kaufmännischen und verkehrswirtschaftlichen Part verantwortlich zeichnete, gab es noch zwei Dienstleister, die für den technischen und betrieblichen Teil zuständig waren. Für den Wagenpark war die Hohenzollerische Landesbahn AG verantwortlich, für die Bereitstellung der Triebfahrzeugführer die hiesige Omnibusgesellschaft RAB. Unter diesen Rahmenbedingungen hat die Gesellschaft nur eineinhalb Jahre nach der Gesellschaftsgründung am 01.07.1993 den Betrieb zwischen Friedrichshafen Stadt und Ravensburg aufgenommen. Neue Triebwagen, Haltepunkte in einem einheitlichen Design, ein nachfrageorientiertes Fahrplanangebot sowie ein attraktives Tarifangebot waren die wesentlichen Bestandteile eines schlüssigen Gesamtkonzeptes.

2 Bilanz über die Entwicklung der Gesellschaft

2.1 Betriebskonzept und -abwicklung

Die Geißbockbahn startete 1993 mit zwei Triebwagen des Typs NE 81 zwischen Friedrichshafen Stadtbahnhof und Ravensburg. An Werktagen wurden insgesamt 28 Fahrten angeboten. Die prognostizierte Fahrgastzahl von 1.070 Personen pro Tag wurde bereits nach wenigen Monaten übertroffen, sodass ein weiterer Triebwagen beschafft werden musste. Das Fahrplanangebot wurde ab Ende 1994 kontinuierlich ausgebaut, sodass sich das jährliche Fahrleistungsvolumen auf über 200.000 km erhöhte.

Der verkehrswirtschaftliche Erfolg der Gesellschaft führte dazu, dass im kommunalpolitischen Umfeld immer öfter der Wunsch auf Ausweitung des Bedienungsgebietes geäußert wurde. Durch die Bahnreform 1994 und die damit verbundene organisatorische und finanzielle Verlagerung der SPNV-Zuständigkeit auf die Bundesländer ergaben sich neue Hand-



lungsmöglichkeiten. Zum Fahrplanwechsel am 01.06.1997 wurde dann das Bedienungsgebiet im Süden bis Friedrichshafen Hafen und im Norden bis Aulendorf erweitert. Für die Gesellschaft war dies ein Quantensprung. Die Streckenlänge stieg von 19 km auf 42 km, die Zahl der bedienten Bahnhöfe und Haltepunkte erhöhte sich von 7 auf 13, der Wagenpark hat sich mit sieben Triebwagen mehr als verdoppelt und das jährliche Fahrleistungsvolumen überschritt die 500.000 km-Grenze. Zum gleichen Zeitpunkt wurde der von der Gesellschaft gebaute Schienenhaltepunkt beim Flughafen in Betrieb genommen und damit erhielt dieser erstmalig eine direkte Anbindung an das Schienennetz. Diese Erweiterungsmaßnahmen waren nur deshalb möglich, weil sich die begünstigten Kommunen (Stadt Friedrichshafen und die Gebietskörperschaften zwischen Ravensburg und Aulendorf) finanziell beteiligten.

Die Gesellschaft führt ihren Betrieb seit vielen Jahren pünktlich und zuverlässig durch und wird deshalb bei den Kunden auch sehr geschätzt. Im zurückliegenden Jahr 2015 lag die Pünktlichkeitsquote der Gesellschaft bei 96,2% (Vorjahreswert 96,8%); dies stellt auch im bundesweiten Vergleich einen sehr guten Wert dar. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist nicht vorrangig auf eine unpünktlichere Betriebsabwicklung der Gesellschaft zurückzuführen, sondern beruht in erster Linie auf Verspätungen des DB-Zugverkehrs auf der Südbahn, die unmittelbare Auswirkungen auf die BOB-Verkehre haben. Auch die zahlreichen Lokführerstreiks im Jahr 2015 haben an der Wertschätzung der Kunden nichts geändert, da es bei der Gesellschaft im Prinzip keine Fahrtenausfälle gab.

Eine Folgemaßnahme der Bahnreform war auch die Übertragung der Schieneninfrastruktur auf die Deutsche Bahn AG. Dies gilt sowohl für die Trassen aber auch die Bahnhöfe und Haltepunkte. Hier hat es in den zurückliegenden Jahren massive Preiserhöhungen gegeben, die auch deutlich über den Steigerungsraten der Regionalisierungsmittel lagen. Seit der Übertragung der von der Gesellschaft gebauten Haltepunkte auf die DB Station&Service AG im Jahr 2003 sind die hierfür zu entrichtenden Entgelte exorbitant angestiegen. Die Gesellschaft hat sich als einziges Eisenbahnverkehrsunternehmen in Baden-Württemberg gegen diese einseitige Preispolitik des Monopolisten DB AG rechtlich gewehrt und war bis zum Bundesgerichtshof erfolgreich. Die DB betreibt die Verfahren weiter, möglicherweise trifft erst der EuGH eine endgültige Entscheidung.

2.2 Verkehrswirtschaft

Die hohe Qualität der Dienstleistung ist sicherlich ein wesentlicher Baustein für die kontinuierliche Steigerung des Fahrgastaufkommens. Sämtliche Prognosewerte für den Südbereich (1070 Fahrgäste) wie auch das Nordgebiet (650 Fahrgäste) wurden von Anfang an nicht nur erreicht, sondern deutlich übertroffen. Letztlich hat sich das aktuelle werktägliche Fahrgastaufkommen mit 5.142 Fahrgästen verdreifacht. Bezogen auf die einzelnen Streckenabschnitte entfallen 67% des Fahrgastaufkommens auf das Altgebiet Friedrichshafen Stadt – Ravensburg (3.445 Fahrgäste), 28% auf den Abschnitt Ravensburg – Aulendorf (1.440 Fahrgäste) und 5% auf den Abschnitt Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen (257 Fahrgäste). Eine Entwicklung, die in dieser Form wohl niemand erwartet hätte.

Auch wenn sich der Zuwachs in den letzten Jahren abgeschwächt hat, ist dies bemerkenswert. Insbesondere dann, wenn man den allgemeinen Trend aufgrund der demographischen Entwicklung berücksichtigt, speziell hierbei den Rückgang der Schülerzahlen. Im bodo-Gebiet gab es im Jahr 2015 bei den Fahrgästen eine Verringerung um 0,3%, im bundesweiten SPNV um 0,1%. Der Schienenverkehr in der Region stützt damit den gesamten ÖPNV



und kompensiert bei bodo zumindest teilweise die Rückgänge im ländlichen Busverkehr. Die Darstellung der Entwicklung des durchschnittlichen Fahrgastaufkommens im gesamten Betriebszeitraum ist als Anlage 3 beigefügt.

2.3 Tarif- und Vertriebsangelegenheiten

Vom Betriebsbeginn 1993 bis Ende 2003 oblag die Tarifhoheit der Gesellschaft. Das von der Gesellschaft entwickelte Tarifkonzept hat sich in diesem Zeitraum bewährt und sicherlich zu der positiven Fahrgastentwicklung entscheidend beigetragen. Von besonderer Bedeutung war auch die Tarifkooperation mit der DB, die es den Fahrgästen ermöglichte, die Züge beider Unternehmen zu nutzen. Zu diesem Zeitpunkt im ländlichen Raum eher eine Seltenheit. Das erfolgreiche BOB-Tarifkonzept bildete letztlich auch die Basis für das bodo-Tarifsystem.

Seit dem bodo-Start am 01.01.2004 ist die Gesellschaft Vollmitglied im Verkehrs- und Tarifverbund bodo, der die Landkreise Bodenseekreis und Ravensburg umfasst, und sich sehr positiv entwickelt hat. Die kontinuierliche Weiterentwicklung der bodo-Tarifangebote (Abo63, Studi-Ticket) ist ein wichtiger Baustein für die Akzeptanz des ÖPNV. Vor allem aber die hohen DB-Infrastrukturkosten haben auch dazu beigetragen, dass die jährlichen Tarifierhöhungsraten in den zurückliegenden Jahren deutlich über den Inflationsraten lagen. Dies stellt gerade für die Zukunft des SPNV ein nicht unerhebliches Risiko dar.

2.4 Marketing

Von Anfang an war die Strategie der Gesellschaft darauf ausgerichtet, die neue Eisenbahngesellschaft im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern. Neben den sichtbaren Werten wie die neuen Triebwagen und die Haltepunkte musste deshalb auch eine regionale Plattform geschaffen werden. Dies gelang über eine persönliche Ansprache, indem die Bodensee-Oberschwaben-Bahn nicht als irgendeine anonyme Bahn den Betrieb aufgenommen hat, sondern die „Geißbockbahn“ in der Bevölkerung als ihre eigene Bahn implementiert werden konnte. Unterstützt wurde dies über eine Kundenzeitschrift „Geißpeter“ die sich ausschließlich und ohne Eigenwerbung der Gesellschaft mit Themen der Region auseinandersetzt. Dem Fahrgast sollte auf diese Weise vermittelt werden, dass die Reisezeit, die sehr oft als verlorene Zeit empfunden wird, durch Informationen aus bzw. über die Region sinnvoll verwendet werden kann. Von dieser Kundenzeitschrift sind in den nahezu 25 Jahren Betriebsdauer insgesamt 46 Ausgaben erschienen. Für viele Stammfahrgäste ist dies auch heute noch ein unverzichtbares Medium.

Selbstverständlich spielt auch hier für die Fahrgäste das Internet als eine schnelle Informationsquelle eine immer größere Rolle – dies hat sich zuletzt bei den Lokführerstreiks gezeigt. Der Internetauftritt der Gesellschaft weist seit Jahren steigende Besucherzahlen auf und hat in 2015 mit einer Steigerung um über 10% auf knapp 80.000 Besucher einen neuen Rekordwert erreicht. Die höchsten Zuwachsraten weisen dabei die Spitzenmonate Juli (10.000 Besucher: Sonderverkehre Seehasen-/Rutenfest) und August (8.000 Besucher) auf. Dies ist ein Beleg für die ganzjährige Bedeutung dieses Mediums für die Zielgruppe der Gelegenheitskunden im Freizeitbereich.



2.5 Wirtschaftliche Verhältnisse

Erwartungsgemäß konnte der Eisenbahnbetrieb in den Anfangsjahren nicht kostendeckend durchgeführt werden, sodass die jährlichen Defizite ausschließlich durch die Gesellschafter finanziert wurden. Auch durch die Betriebsausweitungen im Jahr 1997 bis Aulendorf bzw. Friedrichshafen Hafen konnten trotz der Mitfinanzierung durch die begünstigten Gebietskörperschaften keine ausgeglichenen Unternehmensergebnisse erzielt werden. Ab diesem Zeitpunkt gab es jedoch erstmalig einen Verkehrsvertrag mit dem Land Baden-Württemberg, durch den die Gesellschaft – ebenso wie andere Eisenbahnunternehmen auch – in den Genuss von Betriebskostenzuschüssen der Regionalisierungsmittel kam.

Als „geborener“ Verlustbetrieb gegründet, hat die Gesellschaft in den letzten zehn Jahren neben einer beeindruckenden verkehrswirtschaftlichen Bilanz auch betriebswirtschaftlich glänzt. Nicht zuletzt aufgrund der positiven Fahrgastentwicklung erzielte die Gesellschaft sogar Gewinne, die sie in die Lage versetzte, Investitionen in den Wagenpark eigenständig zu finanzieren und damit Verbesserungen für die Fahrgäste zu generieren. In den letzten beiden Geschäftsjahren musste die Gesellschaft erneut einen siebenstelligen Betrag für Hauptuntersuchungen und Sanierungsmaßnahmen in den Wagenpark investieren. Die Ergebnisentwicklung der Gesellschaft im gesamten Betriebszeitraum ist in der Anlage 4 dargestellt.

3 Ausblick

Ursprünglich hatte das Land Baden-Württemberg geplant, sämtliche Verkehre auf der Südbahn für einen Übergangszeitraum bis zur Elektrifizierung auszuschreiben. Hiervon waren auch die BOB-Verkehre betroffen. Da kein Betreiber für einen derart kurzen Betriebszeitraum Investitionen in einen Diesel-Wagenpark tätigen würde, konnte das Land davon überzeugt werden, dass es sinnvoll wäre, die bestehenden BOB-Verkehre im Übergangszeitraum beizubehalten. Damit besteht seit knapp einem Jahr für alle Beteiligten Planungssicherheit bis zur Elektrifizierung der Südbahn. Nach dem gegenwärtigen Planungsstand wird mit einer Betriebsaufnahme frühestens im Jahr 2021 gerechnet. Durch die Elektrifizierung ändern sich jedoch die Rahmenbedingungen für die Schienenverkehre grundlegend. Dies gilt sowohl für die Infrastruktur, die höhere Geschwindigkeiten und damit kürzere Fahrzeiten ermöglicht, als auch für den Einsatz neuer elektrischer Fahrzeuge. Dies wiederum hat zur Folge, dass die gesamten Fahrplankonzepte auf diese Neuerungen ausgerichtet werden müssen; hier bleibt kein Stein auf dem anderen.

Nach den Vorstellungen des Landes sollen die Ausschreibungslose entsprechend große Fahrleistungsvolumen und damit größere Bedienungsgebiete beinhalten. Bisher ist vorgesehen, auch die (langsameren) Regionalbahn-Verkehre für den gesamten elektrifizierten Abschnitt Ulm – Friedrichshafen – Lindau als einen durchgängigen Verkehr mit neuen elektrifizierten Fahrzeugen auszuschreiben. Für die BOB hätte dies einen Quantensprung bezüglich der Größe des Bedienungsgebietes, die Zahl der neu zu beschaffenden elektrischen Fahrzeuge sowie personeller Ressourcen (Fahrpersonal) zur Folge. Dies wäre aus heutiger Sicht nur mit einem strategischen Partner realisierbar und würde die Struktur der Gesellschaft völlig verändern.

Nachdem die Finanzierungsvereinbarung für die Südbahn zwischen Bund und Land zwischenzeitlich unterzeichnet wurde, geht es für die Gesellschaft im Laufe des Jahres 2016



darum, die infrage kommenden Lösungen auszuloten. Die mit der Elektrifizierung geschaffenen Infrastrukturverbesserungen müssen dazu beitragen, den SPNV auf der Südbahn weiter auszubauen und zu attraktivieren. Aus Sicht der Gesellschaft könnte eine Option auch darin bestehen, die Verkehre weiterhin zu brechen (z. B. Aulendorf), wobei auch hier räumliche Erweiterungsmöglichkeiten denkbar wären. Dies hätte den Vorteil, ein stärker auf die Region ausgerichtetes Konzept entwickeln zu können, welches die Gesellschaft auch künftig in die Lage versetzt, ihr erfolgreiches Geschäftsmodell unter den veränderten Rahmenbedingungen fortzusetzen.

C) Katamaran-Reederei Bodensee GmbH & Co. KG

1 Ausgangslage

Die Gemeinderäte in Friedrichshafen und Konstanz fassten bereits im Jahr 1997 die Beschlüsse zur Gründung der Katamaran-Reederei Bodensee GmbH. Gesellschafter waren die beiden Stadtwerke (TWF und SWK). Die rechtliche Grundlage für die Durchführung einer direkten Schiffsverbindung zwischen den beiden größten Städten am Bodensee mittels Katamaranen bildete die Wasserrechtliche Erlaubnis vom 25.10.2000. Dieses Verkehrsprojekt war im Vorfeld der Betriebsaufnahme durch kontroverse kommunalpolitische Diskussionen geprägt, die letztlich im Jahr 2001 zu einem Bürgerentscheid in Konstanz führten. Daneben wurde Klage gegen die Erlaubnis erhoben; deren Rechtmäßigkeit wurde letztlich im Jahr 2004 durch das Bundesverwaltungsgericht Leipzig bestätigt.

Auch wenn zwischenzeitlich die extrem restriktiven Auflagen durch eine neue wasserrechtliche Erlaubnis etwas gelockert werden konnten, stellt die Betriebsform aufgrund der Besetzung des Führerstandes mit zwei qualifizierten Mitarbeitern aus dem Schiffsbetrieb eine relativ teure Produktionsform dar.

2 Bilanz über die Entwicklung der Gesellschaft

2.1 Betriebskonzept und –abwicklung

Der planmäßige Linienverkehr zwischen Friedrichshafen und Konstanz wurde am 06. Juli 2005 mit zwei Katamaranen aufgenommen. Diese verkehrten im Stundentakt von 5 Uhr bis 20 Uhr. Von Anfang an wurde darauf geachtet, dass auf beiden Seiten des Sees mit den wichtigen Verkehrsträgern eine gute Vernetzung gegeben war. Dies betraf insbesondere die Anbindung in Friedrichshafen an die Bodensee-Oberschwaben-Bahn, mit der auch der Flughafen als wichtige Infrastruktureinrichtung ebenso stündlich verbunden wird, wie es auf der Konstanzer Seite mit der Verknüpfung des IR Richtung Zürich der Fall ist.

Sehr schnell erwies sich die fehlende Redundanz beim Schiffspark als ein Schwachpunkt der Konzeption. Letztlich gibt es kein öffentliches Verkehrsmittel, welches dauerhaft auf eine Reserve verzichten kann. Aus diesem Grund war die Beschaffung eines weiteren Katamarans unumgänglich, um einen dauerhaften und zuverlässigen Betrieb durchführen zu können. Seit Februar 2007 ist nun mit „Ferdinand“ ein dritter Katamaran im Einsatz, der sowohl für Verstärkungs- und Sonderleistungen eingesetzt werden kann und gleichzeitig zu einer Entlastung der beiden anderen Katamarane beiträgt.

Im Betriebszeitraum wurde das Fahrplanangebot neben dem regelmäßigen Stundentakt auch immer wieder um zusätzliche Verkehre erweitert. Dies gilt beispielsweise für die Abendverkehre während der Sommersaison und in der Adventszeit, aber auch im Zusammenhang mit Festen und Events. Dies wird in den meisten Fällen durch tarifliche Sonderaktionen begleitet.

Die Katamarane stellen für diese Schiffsverbindung eine optimale technische Lösung dar, um im Spannungsfeld zwischen Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit eine attraktive und

schnelle Verbindung anbieten zu können. Nur die Katamaran-Bauweise mit zwei Rümpfen ermöglicht die für einen Stundentakt erforderliche hohe Reisegeschwindigkeit mit einer vergleichsweise hohen Wirtschaftlichkeit. Bei Extremwetterlagen, insbesondere bei Wind, muss allerdings in seltenen Fällen der Betrieb aus Sicherheitsgründen eingestellt werden. Derartige Ausfälle führen in der Öffentlichkeit häufig zu einer falschen Wahrnehmung. Fakt ist, dass die Katamaran-Verbindung seit Betriebsstart bis Ende 2015 eine Zuverlässigkeitsquote von 98,9% vorweisen kann. In diesem Zeitraum wurden 93.741 Fahrten zwischen Konstanz und Friedrichshafen durchgeführt, denen lediglich 986 Ausfälle (und zwar vorwiegend witterungsbedingt) entgegenstehen. Dies ist ein klarer Beweis dafür, dass diese Schiffsverbindung ein zuverlässiges und pünktliches öffentliches Verkehrssystem darstellt.

2.2 Verkehrswirtschaft

Sehr kontrovers wurde bei der Gesellschaftsgründung das zu erwartende Fahrgastaufkommen diskutiert. Die Prognosen schwankten dabei in einer Bandbreite zwischen 130 und 1.500 Fahrgästen pro Tag. Für die Unternehmensplanung wurde ein Wert von 1.200 Fahrgästen zugrunde gelegt.

Im gesamten Betriebszeitraum von Mitte 2005 bis Ende 2015 haben nun über 4,09 Mio. Fahrgäste diese Schiffsverbindung genutzt. Im Jahr 2014 wurde mit über 472.000 Fahrgästen ein Fahrgastrekord verzeichnet. Über den gesamten Betriebszeitraum betrachtet haben pro Tag 1.070 Fahrgäste die Katamaranverbindung benutzt. Erfreulich ist auch, dass die Pendlerzahlen bzw. Stammfahrgäste aus kleinsten Anfängen kontinuierlich ansteigen. Eine enorme Bedeutung hat der Katamaran auch für die Zielgruppe der Radfahrer wie auch der Mobilitätseingeschränkten. Im gesamten Betriebszeitraum wurden bis Ende 2015 über 135.000 Fahrräder und rund 30.000 Rollstuhlfahrer befördert. Die jährlichen Fahrgastzahlen im gesamten Betriebszeitraum sind in der Anlage 5 dargestellt.

2.3 Tarif- und Vertriebsangelegenheiten

Nicht zuletzt aufgrund der teuren Produktionsweise liegt das Katamaran-Tarifniveau zwangsläufig deutlich über dem anderer ÖPNV-Unternehmen. Beim Tarifangebot wurde darauf geachtet, dieses nicht zu kompliziert und vielfältig sondern überschaubar zu halten und auf die Zielgruppen Gelegenheits- und Stammfahrgäste auszurichten. Im Jahr 2007 wurde mit der Einführung der KatCard ein innovatives Produkt eingeführt, welches als T-City-Projekt sogar als ein wegweisendes E-Ticketing-Projekt ausgestaltet war. Mit diesem Angebot konnte die Zahl der Stammfahrgäste, die kein Interesse an einer Zeitkarte haben, den Katamaran jedoch gelegentlich nutzen, deutlich gesteigert werden. Trotz des Ausstiegs der T-City-Projektpartner wurde dieses Angebot beibehalten und weist auch nach vielen Jahren immer noch Steigerungsraten auf.

In den ersten Jahren ist nicht zuletzt aufgrund des Tarifniveaus in der Öffentlichkeit der Eindruck entstanden, es handle sich hierbei in erster Linie um ein Touristen-Angebot und nicht um ein neues ganzjähriges ÖPNV-System. Insbesondere in den Wintermonaten lag das Fahrgastaufkommen deutlich unter dem Prognosewert. Nachdem aus finanziellen Gründen eine generelle Reduzierung der Tarife nicht in Betracht kam, hat die Gesellschaft ab dem Jahr 2011 ein Konzept für zielgruppenorientierte rabattierte Sondertarife entwickelt und um-

gesetzt. Mit günstigeren Preisen in den verkehrsschwachen Perioden wird im Segment der Gelegenheitsfahrgäste für preissensible Kunden ein Anreiz geschaffen. Differenzierte Preise während der Hochsaison oder zu Ereignissen mit hoher Anziehungskraft, wie z. B. den Weihnachtsmärkten, haben sich bewährt und tragen damit zur verbesserten Wirtschaftlichkeit bei. Durch diese Maßnahmen hat sich sowohl die Wahrnehmung aber auch die Akzeptanz grundlegend geändert. Der Katamaran wird seither auch von Einheimischen als ein hochwertiges öffentliches Verkehrsmittel wahrgenommen.

Von Anfang an gab es von der Reederei tarifliche Kooperationen mit wichtigen Partnern wie z. B. dem Zeppelin-Museum, dem Sealife und insbesondere der Messe Friedrichshafen. Diese Kooperationen wurden im Laufe der Zeit kontinuierlich ausgebaut (Dornier-Museum, Zeppelin-Reederei) und verzeichnen seit Jahren deutliche Steigerungsraten. Mit vergünstigten Kombi-Tickets ist sowohl die Katamaran-Fahrt, aber auch der Transfer vom Hafen zum Veranstaltungsort mit Bus oder Bahn sowie der Eintritt enthalten. Allein an Messe-Kombi-Tickets wurden im Betriebszeitraum rund 35.500 Stück ausgegeben.

Neben den Katamaran-Geschäftsstellen in den Häfen, stellen die Fahrscheinautomaten an den Anlegern den wichtigsten Vertriebsweg für die Katamaran-Gesellschaft dar. Im Jahr 2015 mussten die bisherigen, seit 2005 eingesetzten Automaten altersbedingt durch neue Geräte ersetzt werden. Mit der Inbetriebnahme der neuen Automaten im September 2015 konnten für die Kunden einige Verbesserungen umgesetzt werden: beispielsweise die Bedienung vereinfacht und die Bezahlung erleichtert, da nun auch Kreditkarten akzeptiert werden. Durch die Rückgabe von Banknoten ist es jetzt möglich, auch kleine Beträge bereits mit 50-Euro-Noten zu bezahlen. Barcodescanner ermöglichen es, den gewünschten Fahrschein schneller auszuwählen und spezielle Tickets sind nun auch im Vorverkauf erhältlich.

2.4 Marketing

Nicht zuletzt aufgrund der Empfindlichkeit der Katamarane bei extremen Windstärken und entsprechendem Wellengang hat die Gesellschaft im Jahr 2008 für ihre Fahrgäste ein Fahrgastinformationssystem (KatTicker) implementiert. Sie ist damit in der Lage, ihre Fahrgäste per SMS oder Mail zeitnah über Abweichungen im Betriebsablauf zu informieren. Über ein derart aktuelles Top-Informationssystem verfügt kein anderes öffentliches Verkehrsunternehmen. Nachteilig hieran ist jedoch, dass damit ein sehr hoher Aufmerksamkeitsgrad, insbesondere bei den Medien, erzielt wird und der fatale Eindruck entsteht, dass die Katamarane trotz der geringen Ausfallquote von 1% als nicht sonderlich zuverlässig eingestuft werden. Für die Fahrgäste ist dies jedoch ein schnelles und zuverlässiges Informationssystem und wird insbesondere von den Stammfahrgästen sehr geschätzt.

Die Gesellschaft feierte im Jahr 2015 ihr zehnjähriges Betriebsjubiläum. Der Gesellschaft war es wichtig, die Bevölkerung auf beiden Seiten des Sees einzubinden. Aus diesem Grund gab es eine Vielzahl an Aktionen im gesamten Jahr vom Bürger-Ticket der Einwohner von Friedrichshafen und Konstanz, über Schulklassen-Aktionen, extrem vergünstigte Sonder-Tickets zu besonderen Events bis hin zu den Hafenfesten Ende September in Friedrichshafen und Konstanz. Gerade die Hafenfeste erfuhren bei optimalen Witterungsverhältnissen eine enorme Resonanz, die Katamaranverbindung wurde von vielen Besuchern als nicht mehr wegzudenken eingestuft.

Pünktlich zum Betriebsjubiläum wurde auch der Katamaran-Internet-Auftritt vollständig überarbeitet; dieser ist seit April 2015 zugänglich. Dabei wurden Verbesserungen bei der Darstellung für mobile Nutzer ebenso umgesetzt wie aktuelle Betriebsinformationen bezüglich der nächsten Abfahrten. Die Erreichbarkeit im Internet stellt für die Katamaran-Gesellschaft einen unverzichtbaren Kommunikationskanal dar. Dies belegen die vergleichsweise hohen Besucherzahlen. Nachdem bereits im Jahr 2010 mehr als 108.000 Besucher auf der Katamaran-Website zu verzeichnen waren, hat sich dieser Wert bis 2014 verdoppelt. Mit dem neuen Auftritt konnte in 2015 nochmals eine Steigerung um 20% auf 242.000 Besucher erreicht werden. Dieses Medium wird nicht zuletzt aufgrund seiner schnellen Verfügbarkeit, insbesondere bei bestimmten Anlässen mit Sonderverkehren, sehr geschätzt.

3 Wirtschaftliche Verhältnisse

Auch die Wirtschaftlichkeit dieses Verkehrs wurde in der politischen Diskussion immer wieder kontrovers diskutiert. Problematisch war sicherlich die im Vorfeld erzeugte Erwartungshaltung, im siebten Betriebsjahr den Break-even zu erreichen - und dies bei einem neuen Verkehrssystem für das keinerlei Erfahrungen vorlagen! Nicht zuletzt aufgrund dieser Ausgangslage wurde die Katamaranverbindung von Beginn an durch negative Kommentierungen belastet. Hierzu beigetragen haben auch die negativen Unternehmensergebnisse, die in der Spitze fast 1 Mio. EUR erreichten. Diese Entwicklung wurde maßgeblich bestimmt durch einen deutlichen Anstieg im Aufwandsbereich, der in erster Linie auf höhere Treibstoffkosten aufgrund des extremen Ölpreisanstiegs zurückzuführen war und damit die ursprünglichen Planwerte überschritt. Daneben hatte die eingangs nicht geplante Beschaffung des dritten Katamarans erhebliche finanzielle Belastungen zur Folge.

In den zurückliegenden Jahren konnten die Erträge kontinuierlich und deutlich gesteigert und der Anstieg der Aufwendungen in Grenzen gehalten werden. Hierzu beigetragen haben einerseits der komplette Austausch sämtlicher Motoren beim Schiffspark sowie eine Reduktion des Treibstoffverbrauchs durch eine verlängerte Fahrzeit. Unter diesen Rahmenbedingungen konnte das jährliche Betriebskostendefizit signifikant verringert werden und erreichte im Jubiläumsjahr mit -160 TEUR seinen bisher niedrigsten Wert in der jungen Unternehmensgeschichte. Der Kostendeckungsgrad erreichte mit über 95% einen absoluten Spitzenwert, den nur wenige ÖPNV-Unternehmen vorweisen können. Der bundesweite Kostendeckungsgrad im ÖPNV im Jahr 2014 lag unter 77%. Nicht zuletzt aufgrund der positiven Entwicklung der Ölpreise und dem eingeschwungenen Zustand dieses Verkehrssystems geht die Gesellschaft davon aus, dass der Betrieb unter den heute bekannten Rahmenbedingungen ab dem Jahr 2018 kostendeckend durchgeführt werden kann. Eine durchaus respektable Entwicklung. Die Entwicklung der Unternehmensergebnisse im bisherigen Betriebszeitraum ist in Anlage 6 dargestellt.

4 Ausblick

Aus Sicht der Gesellschaft dringend geboten ist die Integration des Katamarans in die Verbünde auf beiden Seiten des Sees (bodo, VHB). Seit dem Jahr 2008 wird insbesondere von der nördlichen Seeseite Druck gemacht, um den Fahrgästen durchgehende Fahrausweise zu ermöglichen. Insbesondere von der BOB aber auch dem Stadtverkehr Friedrichshafen und dem Bodenseekreis wird dies massiv gefordert. Da die Verbünde eine eigenständige

Katamaran-Lösung ablehnen und dies nur im Rahmen der Integration aller beteiligten Schiffs-Unternehmen realisieren wollen, gibt es hier immer wieder Hürden, zumal die Interessenslage der beteiligten Akteure sehr unterschiedlich ist. Sofern hier die große Lösung nicht zustande kommen sollte, muss die Zielsetzung sein, zumindest für die nördliche Seeseite zeitnah eine Lösung zustande zu bringen.

Anfang Oktober konnte schließlich erfolgreich die Einführung des Handy-Tickets realisiert werden. Hier hatte es in der zurückliegenden Zeit aufgrund wechselnder Vertragspartner auch bundesweit Veränderungen ergeben, die zu Verzögerungen geführt haben.

Die Gesellschaft KRB hat sich als ÖPNV-System am See etabliert und befindet sich auf einem guten Weg. Dies gilt sowohl für die verkehrs- als auch die betriebswirtschaftliche Entwicklung, so dass es auch in Zukunft weiter heißt: „Der Katamaran – die geniale Verbindung“.

D) Fazit aus der Sicht von den Verkehrsunternehmen

Alle drei Verkehrsunternehmen

- haben die verkehrswirtschaftlichen Ziele nicht nur erreicht, sondern (zum Teil sehr deutlich) übertroffen
- erfüllen wichtige Funktionen der Daseinsvorsorge für die Stadt Friedrichshafen, die Region und deren Bevölkerung
- leisten einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen zukunftsorientierten Verkehrspolitik in der Region
- sind unverzichtbar.

Mut und Weitblick des Gemeinderates Friedrichshafen, in diese neu geschaffenen Verkehrssysteme zu investieren, haben sich gelohnt.