

**Lagebericht der Bodensee-Oberschwaben
Verkehrsverbund GmbH**
für das Geschäftsjahr 2018

Allgemeines

Gegenstand des Unternehmens ist die Förderung und Fortentwicklung des Tarif- und Verkehrsverbundes im Gebiet der Landkreise Bodenseekreis, Lindau und Ravensburg und die Verbesserung des ÖPNV (Öffentlicher Personen-Nahverkehr) einschließlich SPNV (Schienen-Personen-Nahverkehr) in diesen Landkreisen. Die Gesellschaft nimmt insbesondere folgende Aufgaben wahr:

- Unterstützung der Landkreise bei der Änderung und Ergänzung der gesetzlich vorgeschriebenen Nahverkehrspläne;
- Koordination der Busverkehre im Verbundgebiet einschließlich der Anschlüsse an den SPNV;
- Festlegung und Fortschreibung des Verbundtarifes und der Beförderungsbedingungen;
- Rahmenplanung des Liniennetzes;
- Entwicklung und Fortschreibung von Fahrplankonzepten;
- Abschluss eines Einnahmezuscheidungsvertrags und eines Einnahmearbeitungsvertrags, Durchführung der Einnahmezuscheidung und der Einnahmearbeitung sowie Abwicklung der Verbundfinanzierung;
- Abschluss von Zusammenarbeitsverträgen mit den Verkehrsunternehmen;
- Erstellung von Verkehrsanalysen und Entwicklung von Verkehrsplanung, Konzeption von Betriebstechnologien und Technik, umweltfreundliche Gestaltung;
- Fahrgastinformation, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für den Verbundverkehr.

Die Gesellschaft ist zu allen Maßnahmen und Geschäften berechtigt, durch die der Unternehmensgegenstand unmittelbar und mittelbar gefördert werden kann. Sie kann zur Erfüllung ihrer Aufgaben Interessengemeinschaften beitreten und Kooperationsabkommen mit Verkehrsunternehmen, Verbundgesellschaften, Verkehrs- und Tarifgemeinschaften und vergleichbaren Einrichtungen schließen.

Verbundtarif

(Zahlen 2018: vorläufiges Ergebnis Stand Feb. 2019; Zahlen 2017: endgültig; jeweils vor StudiTicket Verkäufen)

Fahrgastentwicklung

Die Fahrgastentwicklung in den einzelnen Marktsegmenten ist in Tabelle 1 dargestellt:

Tabelle 1 Fahrgastentwicklung in Marktsegmenten beförderte Fahrgäste	2017	2018	Veränderung absolut	Veränderung %
Gelegenheitsverkehr	5.293.000	6.354.000	+ 1.061.000	+ 20,0
Berufsverkehr	8.879.000	10.261.000	+ 1.382.000	+ 15,6
Ausbildungsverkehr Schüler	19.228.000	21.569.000	+ 2.341.000	+ 12,2
GESAMTERGEBNIS	33.400.000	38.184.000	+ 4.784.000	+ 14,3

Einnahmeentwicklung

Die Einnahmeentwicklung in den einzelnen Marktsegmenten ist in Tabelle 2 dargestellt:

Tabelle 2 Einnahmeentwicklung in Marktsegmenten Euro einschl. ges. Mehrwertsteuer; vor Studi-ticket-Verkäufen	2017	2018	Veränderung absolut	Veränderung %
Gelegenheitsverkehr	11.038.000	14.661.000	+ 3.623.000	+ 32,8
Berufsverkehr	9.644.000	11.198.000	+ 1.554.000	+ 16,1
Ausbildungsverkehr Schüler	14.529.000	16.958.000	+ 2.429.000	+ 16,7
GESAMTERGEBNIS	35.211.000	42.817.000	+ 7.606.000	+ 21,6

Der starke Anstieg bei Fahrgästen und Umsatz wurde durch den Beitritt des Landkreises Lindau bewirkt. Ein Aufschluss über echte Fahrgastgewinne oder -verluste lässt sich aus diesen vorläufigen Vertriebsdaten nicht gewinnen. Der Grund hierfür ist, dass sie an den Verbund wie bisher ohne geographischen Bezug, jedoch seit Beginn des Berichtsjahres nunmehr für das gesamte Verbundgebiet gemeldet werden. Das Einnahmepplus von 7,6 Mio. Euro entspricht dem Wert, der auf der Basis der Einnahmen des Jahres 2013 prognostiziert wurde.

Im Bundesdurchschnitt verzeichnete der ÖPNV eine Fahrgastzunahme um 1,4 % und einen Einnahmewachstum um 3,3 % (Quelle: Statistik 2018 des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen VDV).

Verbundübergreifende Zusammenarbeit

Zum 01. Januar des Berichtsjahres wurde der Landkreis Lindau in den bodo-Verkehrsverbund einbezogen. Der Verbundtarif gilt zudem über dessen Landkreisgrenzen hinaus auf der Schienenstrecke 970 der DB Regio Allgäu bis nach Oberstaufen (Landkreis Oberallgäu) und auf der Omnibuslinie 18 der Regionalbus Augsburg GmbH (RBA) bis nach Sulzberg (Vorarlberg). Damit wurde ein über zehn Jahre dauerndes Projekt erfolgreich umgesetzt und die Ziele der Nahverkehrspläne der Landkreise Bodenseekreis, Lindau und Ravensburg erfüllt. Der nunmehr bundesländerübergreifende Verbundraum erhielt über 30 neue Zonen und integrierte den Stadtverkehrstarif der Stadtverkehr Lindau GmbH. Die in Lindau entstandene tarifliche Überlappung mit dem Tarifsystem des Verkehrsverbunds Vorarlberg (VVV) ermöglicht das Anstoßen der Verbundtarife von bodo und VVV, was für den Gelegenheits- und Pendlerverkehr im östlichen Bodenseeraum Vorteile für Fahrgäste bringt.

In den Projekten Verbunderweiterung Memmingen (Teilprojekt 3.2) und Kooperation Verkehrsverbund Vorarlberg (Teilprojekt 4) erfolgten weitere Sitzungen. Eine Umsetzung wird aufgrund der zahlreichen noch zu klärenden Fragen auch im Folgejahr noch nicht realistisch sein.

Fahrplandatenmanagement

Für das Fahrplanjahr 2019, das mit dem Fahrplanwechsel am 09. Dezember 2018 in Kraft trat, wurden das Schienenfahrplanheft in einer Auflage von 20.000 (2018: 20.000) Stück und Omnibus-Minifahrpläne in einer Gesamtauflage von 416.000 (2018: 593.000) Stück produziert.

Flexible Bedienformen „emma“

Seit 2014 gibt es im Verbund Bedarfsverkehre unter dem Markennamen „emma“ (= elektrisch / einfach mobil mit Anschluss). Im Berichtsjahr sind emma-Verkehre in den Gemeinden Deggenhausertal, Eris Kirch, Kressbronn, Langenargen, Meckenbeuren und Überlingen installiert. Die Nutzung stieg mit 6.712 Fahrgästen im Berichtsjahr gegenüber 6.525 Fahrgästen im Vorjahr leicht an.

Im Zuge der Fortentwicklung der Nahverkehrspolitik hat der Bodenseekreis im Juli des Berichtsjahres ein Förderkonzept eingeführt, das seinen Gemeinden bei der Einführung und beim Betrieb flexibler Bedienformen eine finanzielle Unterstützung gewährt. Der Verbund unterstützte einige Gemeinden im Bodenseekreis bei ersten Überlegungen zur Einführung eines Bedarfsverkehrs.

Am 13. /14. Juni 2018 fand in Friedrichshafen Seemoos (Zeppelin-Universität) die Veranstaltung „Rufbus meets Mobility 4.0 - Lernen aus 40 Jahren flexiblem Nahverkehr“ statt, bei der der Geschäftsführer den Einführungsvortrag hielt.

Echt-Bodensee-Card

Im Berichtsjahr traten die Gemeinden Nonnenhorn und Wasserburg der Echt-Bodensee-Card (EBC) bei.

Im zweiten Jahr ihres Bestehens wurde die EBC aus den Meldesystemen der teilnehmenden Gemeinden als Papierfahrtschein ausgegeben, nachdem das zentrale Hintergrundsystem der Deutsche Bodensee Tourismus GmbH (DBT) wegen Insolvenz des Softwareherstellers abgeschaltet wurde. Mit ca. 925.000 Übernachtungen in den teilnehmenden Gemeinden profitierten im zweiten Jahr des Bestehens der EBC fast doppelt so viele Gäste vom kostenlosen ÖPNV als noch im Vorjahr (500.000 Übernachtungen). Das Ziel, den Tourismus durch die Verknüpfung mit ressourcenschonendem öffentlichem Nahverkehr nachhaltiger und wertiger zu gestalten, kann damit immer besser erreicht werden.

Projekt elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM)

Am 2. Januar des Berichtsjahres wurde das Check-in / check-out – System (CiCo-System, Stufe 1 des EFM-Projekts im bodo) und damit der E-Ticketing Wirkbetrieb offiziell in Betrieb genommen. Aufgrund

von Lieferverzögerungen war die Omnibusflotte im Bereich der Landkreise Bodenseekreis und Ravensburg erst Anfang März des Berichtsjahres mit den entsprechenden Fahrscheindruckern bzw. Terminals ausgerüstet. Im Landkreis Lindau konnte das CiCo-System im Berichtsjahr noch nicht eingeführt werden, weil die erst im Vorjahr gestarteten Beschaffungsprozesse andauerten. Dennoch konnte mit der Möglichkeit, beim Vorzeigen der eCard im Omnibus einen Rabatt zu erhalten, eine kundenfreundliche Übergangsregelung angeboten werden.

Der Aufbau der Abrechnungsprozesse, die Optimierung des Hintergrundsystems Ticket-office und des Kundenportals sowie die Fehlerbehebung sorgten im gesamten Berichtsjahr für ein kontinuierlich hohes Arbeitsaufkommen in der Verbundgeschäftsstelle.

Im April des Berichtsjahres häuften sich Ausfälle an den Bahnsteig-Terminals mit der Folge, dass bis zu 25 % der Geräte außer Betrieb waren. Der Verbund unterstützte die Eisenbahnverkehrsunternehmen als Eigentümer der Terminals, beim Hersteller geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu verlangen. Diese wurden in den Folgemonaten geleistet, was eine deutliche Verbesserung der Betriebsbereitschaft zur Folge hatte.

Im Sommer des Berichtsjahres wurde der Omnibuslinien-Tarif der StädteSchnellbus-Linien 7373 Ravensburg – Konstanz und 7394 Friedrichshafen – Konstanz (Linienbetreiberin ist die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)) in das CiCo – System einbezogen. Für die Fahrgäste auf diesen beiden wichtigen Omnibuslinien konnte damit schon bald nach der Einführung des E-Ticketing eine durchgängige Lösung angeboten werden. Voraussetzung hierfür war das Einpflegen von Linien- und Tarifdaten im Verbundhintergrundsystem. Damit wurde erfolgreich unter Beweis gestellt, dass das beschaffte System modular erweiterbar ist und vielfältige Anwendungen bietet.

In der zweiten Jahreshälfte wurde an zwei Pilotschulen in Isny und Salem die Stufe 2 des EFM-Projekts gestartet, in der Schülermonatskarten auf Chipkarten ausgegeben werden. Es zeigte sich, dass gegenüber der bei der Stufe 1 verwendeten automatischen Fahrberechtigung (AFB) der in der Stufe 2 benötigte Elektronische Fahrschein (EFS) eine weitaus höhere Komplexität aufweist.

Zum Ende des Berichtsjahres standen die Bemühungen im Zeichen der Verbesserung der Kundenfunktionen im online-Bereich, der noch nicht vollständig den Erwartungen entsprach. Ein weiterer Meilenstein war die Realisierung des responsiven Designs beim Kundenportal, das für die Akzeptanz bei Nutzern mobiler Endgeräte enorm wichtig ist. Weitere Verbesserungen sollen zu Beginn des Folgejahrs erfolgen.

Im Dezember des Berichtsjahres konnte der 10.000 Kunde registriert werden, zum Ende des Jahres waren 10.127 eCards im System. Damit zeigte sich, dass die langjährigen Bemühungen im Verbund um die Erneuerung des Vertriebs und um die Einführung eines innovativen Ticketsystems am Fahrgastmarkt erfolgreich waren. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 287.000 Fahrten mit einem Fahrgeldvolumen von 693.000 Euro abgerechnet. Die Altersstruktur der Inhaber einer eCard zeigt entgegen früherer Befürchtungen, dass gerade ältere Menschen das bargeldlose Ticketing nutzen. Die Verteilung auf die Rabattstufen beträgt 27 % auf den eCard10-Tarif (10 % Rabatt) und 73 % auf den eCard20 – Tarif (20 % Rabatt). Die durchschnittliche jährliche Nutzung je eCard beträgt 28 Fahrten bei einem Fahrgeldumsatz von durchschnittlich 2,42 Euro/Fahrt. Im Rahmen der Gratis-Fahrt-Aktion an Weihnachten als Dankeschön für ein Jahr erfolgreiches E-Ticketing haben eCard-Kunden insgesamt 3.053 Fahrten unternommen. Die Resonanz war sehr positiv und zeigte, wie wichtig attraktive Angebote und Kundenbindung im ÖPNV sind.

Marketing, Öffentlichkeitsarbeit, Vertrieb und digitale Medien

Eine aktive Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit begleitete sowohl die eCard-Einführung als auch die Verbunderweiterung. Auf zahlreichen Informationsständen im Landkreis Lindau wurden die tariflichen Neuerungen vermittelt.

Bei den Zugriffen auf www.bodo.de gab es im Berichtsjahr mit 550.000 Sitzungen (2017: 542.000) einen leichten Anstieg von 1,5 % gegenüber dem Vorjahr. In der Elektronischen Fahrplanauskunft EFA stieg die Anzahl der gerechneten Fahrten signifikant, und zwar um 1,5 Mio. Fahrten auf insgesamt 19,5 Mio. Fahrten (2017: 18,0 Mio. Fahrten), wobei der Anteil der mobilen Endgeräte auf 90 % (2017: 89 %) anwuchs.

Anlage 4/Seite 7

Die Abonnement-Bestellungen im Internet (Abo-online) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 48 % auf 524 (2017: 353) Bestellungen. Beim Sofort-Abo ist mit 1.377 (2017: 1.164) verkauften Karten ein Anstieg von 18,3 % zu verzeichnen, was die Wichtigkeit dieses Angebots eindrucksvoll unterstreicht. Das Angebot JobTicket BW wurde zum Jahresende von insgesamt 384 (2017: 323) Landesbediensteten genutzt.

Beim E-Mail-newsletter gab es mit 798 (2017: 364) Neubestellungen im Berichtsjahr einen deutlichen Anstieg und zum Ende des Berichtsjahres erfreuliche 2.098 (2017: 1.300) Nutzer. Bei der mobilen website www.m.bodo.de wurden im Berichtsjahr 345.000 (2017: 270.000) Sitzungen und damit ein neuer Rekord verzeichnet. Im Herbst wurden die Arbeiten am Relaunch der bodo-website intensiviert, die völlig neu und im durchgängigen responsiven Design gestaltet wurde. Sie konnte zu Beginn des Folgejahres freigeschaltet werden.

Die Anruhzahl bei der Landesweiten (telefonischen) Fahrplanauskunft (LWFA) ging mit 1.802 (2017: 2.026) Anrufen weiter zurück.

Das bislang unter der Bezeichnung „Radexpress Oberschwaben“ geführte Freizeitzug-Angebot wurde im Berichtsjahr unter der neuen Dachmarke „bodo-Seitenblicke“ als „Räuberbahn“ (Abschnitt Aulendorf - Altshausen – Ostrach – Pfullendorf) und „Moorbahn“ (Abschnitt Aulendorf – Bad Waldsee – Bad Wurzach) in einem integrativen Gesamtkonzept vermarktet, das auch eine Verdoppelung des Zugangebots (Betrieb an jedem Wochenende statt bisher 2-wöchentlich) vorsah. Dieses bewirkte mit 6.858 Beförderungen (2017: 4.812 Fahrgäste) eine erfreuliche Nachfragesteigerung. Die Radmitnahme stieg mit 765 (2017: 670) beförderten Fahrrädern an, wohingegen die Nutzung der im Jahr 2014 eingeführten Radexpress-Gästekarte mit 696 (2017: 803) Fahrgästen an Bedeutung verlor.

Der Verbund erweiterte zum Berichtsjahr das Handy-Ticket Deutschland und konnte so im vergrößerten Verbundgebiet pünktlich zum Verbundbeitritt Lindaus ein verbundeinheitliches Handy-Ticketing einführen. Im Berichtsjahr nahm die Zahl der registrierten Kunden um 40 % zu und erreichte mit 6.751 (2017: 4.830) eine neue Rekordzahl. Auch beim Absatz mit 38.700 (2017: 29.300) Tickets (+ 32 %) und beim Umsatz mit 154.000 (2017: 109.000) Euro (+ 41 %) wurden neue Höchstwerte erzielt. Auch wenn der Umsatzanteil dieses Vertriebskanals an den gesamten Einnahmen im Gelegenheitsverkehr relativ ge-

ring ausfällt, zeigt sich der Trend hin zum mobilen Ticketing. Die im bodo realisierte App-to-App Lösung erwies sich auch im Berichtsjahr als nicht besonders kundenfreundlich und soll im Folgejahr durch eine durchgängige Funktionalität abgelöst werden.

Im August erfolgte nach monatelangen Vorbereitungen die Freischaltung des bodo-Tarifs im DB-Navigator (HandyTicket) sowie im Auskunfts- und Ticketsystem der Bahn „bahn.de“ (Print-Ticket). Die DB Vertrieb GmbH mit Sitz in Frankfurt zeigte sich hier als hoch kompetenter und motivierter Partner. Die kundenfreundliche Bedienung und die bekannt hohe Marktdurchdringung des DB-Navigators waren die Erfolgsfaktoren dafür, dass im Zeitraum bis zum Ende des Berichtsjahres bereits 20.000 bodo-Tickets mit einem Umsatz von 103.000 Euro verkauft wurden.

Die Mobilitätszentralen und Informationsstellen waren im Berichtsjahr gefordert, um die zahlreichen Kundenanliegen im Zusammenhang mit der Verbunderweiterung und der Einführung des E-Ticketing zu bearbeiten. Die Mitarbeitenden leisteten gerade im Berichtsjahr mit seinen zahlreichen Veränderungen wertvolle Dienste.

Verkehrsplanung, Verkehrsangebot und Betrieb

In der Verkehrsplanung wurden die bestehenden emma-Projekte betreut und neue Projekte (v.a. Bürgerbusse) in den Gemeinden Aulendorf und Bodnegg beraten.

Der Arbeitskreis Verkehrsplanung fand im September des Berichtsjahres statt und behandelte Themen wie flexible Bedienformen, elektronische Fahrplanauskunft und Barrierefreiheit.

Die Kapazitäts- und Betriebsprobleme auf der Bodenseegürtelbahn sorgten im Berichtsjahr, wie bereits im Vorjahr, für ein erhebliches Beschwerdeaufkommen. Teilweise mussten schienenparallele Busleistungen verspätete oder kapazitätseingeschränkte Züge verstärken, bes. im Abschnitt Markdorf - Friedrichshafen. Ende Januar hat das Verkehrsministerium in Stuttgart ein zweistufiges Gesamtkonzept mit weitreichenden Verbesserungen auf der Bodenseegürtelbahn vorgestellt. Mit dem Fahrplanwechsel am 24. März 2018 / 03. April 2018 startete die erste Stufe mit höherer Platzkapazität und nachmittäglichen Verdichterzügen. Als zweite Stufe ist ab Mitte 2019 der Einsatz von fünf neuen Triebwagen der Baureihe LINT 54 mit deutlich mehr Kapazität und höherer technischer Verfügbarkeit vorgesehen. Aus Sicht

des Verbundes haben die gemeinsamen Bemühungen von Verbund und Landkreis Bodenseekreis zum Erfolg geführt. Mit dem vom Land vorgelegten Angebotskonzept lassen sich mittelfristig nicht nur bestehende Fahrgäste wieder zufriedenstellen, sondern auch zusätzliche Pendler und Touristen gewinnen.

Die Betriebsqualität verbesserte sich zur Jahresmitte, ab Herbst traten aber wieder vermehrt Verspätungen und Zugausfälle auf. Am 28. November fand im Landratsamt Bodenseekreis eine öffentliche Informationsveranstaltung statt, bei der das Verkehrsministerium und die DB Regio Stellung zu den Ursachen nahmen und Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung zusagten.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember des Berichtsjahres führte die DB ZugBus RAB im Omnibuslinienverkehr neue Linienkonzepte und mehr Fahrtenangebote im westlichen Bodenseekreis, im württembergischen Allgäu und im Raum Ravensburg – Wilhelmsdorf – Deggenhausertal ein, bei letzterem zusammen mit der Fa. Omnibus Bühler. Damit reagieren die Verkehrsunternehmen Bühler und RAB auf sich verändernde Kundenbedürfnisse im ÖPNV und setzen verstärkt auf flexible Angebote zur Erschließung des ländlichen Raums.

Geschäftsstellenangelegenheiten

Ende März schied der Mitarbeiter für das Sachgebiet E-Ticket Abrechnung, der erst zum 1. Januar eingestellt wurde, auf eigenen Wunsch aus. Ein Nachfolger konnte auf Mitte April eingestellt werden. Aufgrund des hohen Arbeitsanfalls beantragte die Geschäftsleitung eine zusätzliche Stelle, die der Aufsichtsrat in seiner Sitzung im April genehmigte und die zum 01. Juli besetzt wurde.

Der Mitarbeiter für das Sachgebiet Tarif und Vertrieb verließ den Verbund auf Jahresende auf eigenen Wunsch. Die Stelle konnte unterbrechungsfrei nachbesetzt werden. Die Mitarbeiterin im Sachgebiet Marketing und Öffentlichkeitsarbeit befand sich von Ende August an in Elternzeit. Insgesamt war die personelle Situation im Berichtsjahr bei anhaltend hohem Arbeitsaufkommen angespannt.

Fahrgastbeirat

In drei Sitzungen des Fahrgastbeirats im Berichtsjahr wurden aktuelle Themen behandelt, wobei insbesondere die mangelnde Qualität im SPNV im Fokus stand. Die DB ZugBus RAB ermöglichte dem Fahrgastbeirat am 20. Februar einen Vor-Ort-Termin in der Fahrzeuginstandhaltung in Ulm, der sehr informativ war und einen Einblick in die Prozesse und Herausforderungen bei der technischen Wartung der im Verbundgebiet eingesetzten Fahrzeuge gestattete.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Vermögenslage

	31.12.2018		31.12.2017		Veränderung	
	TEuro	%	TEuro	%	TEuro	%
Aktivseite						
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	120	5,1	86	3,4	+ 34	+ 39,5
Langfristig gebundenes Vermögen	120	5,1	86	3,4	+ 34	+ 39,5
Vorräte	2	0,1	4	0,2	- 2	- 50,0
Kurzfristige Forderungen gegen Gesellschafter	199	8,5	312	12,5	- 113	- 36,2
Kurzfristige Forderungen gegen Dritte	47	2,1	126	5,0	- 79	- 62,7
Flüssige Mittel	1.965	84,2	1.973	78,9	- 8	- 0,4
	2.333	100,0	2.501	100,0	- 168	- 6,7
Passivseite						
Eigenkapital	279	12,0	205	8,2	+ 74	+ 36,1
Langfristige Mittel	279	12,0	205	8,2	+ 74	+ 36,1
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber - Gesellschaftern	0	0,0	7	0,3	- 7	- 100,0
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	2.054	88,0	2.289	91,5	- 235	- 10,3
	2.333	100,0	2.501	100,0	- 168	- 6,7

Anlage 4/Seite 11

Finanzlage

	2018	2017	Veränderung
	TEuro	TEuro	TEuro
Periodenergebnis	+ 74	- 41	+ 115
+ Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	+ 31	+ 26	+ 5
- / + Abnahme/Zunahme der Rückstellungen	- 5	+ 50	- 55
+ / - Abnahme/Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	+ 195	- 388	+ 583
- / + Abnahme/Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	- 239	+ 446	- 685
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	+ 56	+ 93	- 37
- Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	- 53	- 24	- 29
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	- 11	- 28	+ 17
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	- 64	- 52	- 12
+ Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen	0	+ 18	- 18
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	0	+ 18	- 18
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	- 8	+ 59	- 67
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	+ 1.973	+ 1.914	+ 59
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	+ 1.965	+ 1.973	- 8

Ertragslage

	Erträge/ Aufwendungen		Verbesserung (+)/ Verschlechterung (-)		Ertrag-/Aufwand- anteile ¹⁾	
	2018	2017	TEuro	% ¹⁾	2018	2017
	TEuro	TEuro	TEuro	% ¹⁾	%	%
Umsatzerlöse	26	63	- 37	- 58,9	1,5	3,9
Sonstige Erträge	1.739	1.543	+ 196	+ 12,7	98,5	96,1
Betriebserträge	1.765	1.606	+ 159	+ 9,9	100,0	100,0
Materialaufwand	382	370	- 12	- 3,3	21,6	23,0
Personalaufwand	741	685	- 56	- 8,3	42,0	42,7
Abschreibungen	31	26	- 5	- 18,4	1,8	1,6
Übrige Aufwendungen	536	566	+ 30	+ 5,4	30,4	35,3
Betriebsbedingte Aufwendungen	1.690	1.647	- 43	- 2,6	95,8	102,6
Betriebsergebnis	+ 75	- 41	+ 116	- ²⁾	+ 4,2	- 2,6
Finanzergebnis	0 ³⁾	0 ³⁾	0 ³⁾	0 ²⁾	0,0 ⁴⁾	0,0 ⁴⁾
Sonstige Steuern	- 1	0 ³⁾	- 1	+ 38,9	0,0 ⁴⁾	0,0 ⁴⁾
Jahresgewinn/Jahresverlust (-)	+ 74	- 41	+ 115	- ²⁾	+ 4,2	- 2,6

1) aus ungerundeten Werten gerechnet

2) über 100,0 %

3) unter 0,5 Teuro

4) unter 0,05 %

Vertrags-, Finanzierungs- und Steuerangelegenheiten

Zu Beginn des Berichtsjahres trat die erste Stufe der ÖPNV-Finanzierungsreform des Landes Baden-Württemberg in Kraft, wonach die Ausgleichsmittel an die Landkreise als zuständige ÖPNV-Aufgabenträger gehen. Diese erließen allgemeine Vorschriften, die ebenfalls zu Beginn des Berichtsjahres wirksam wurden. Der Verbund stellte den Verkehrsunternehmen die für die Beantragung der Ausgleichsmittel erforderlichen Stückzahlen und Erträge zur Verfügung.

Für die Einführung des Baden-Württemberg-Tarifs und die Einbindung des bodo-Verbundes in diesen landesweit einheitlichen Tarif wurde am 12. Juli 2018 in Stuttgart zwischen der Baden-Württemberg-Tarif GmbH und allen Verkehrsverbänden in Baden-Württemberg der Vertrag zur Anschlussmobilität (VAM) geschlossen. Gleichzeitig unterzeichneten die Verbände eine Absichtserklärung zur Weiterentwicklung des Baden-Württemberg-Tarifs für die Stufe 2, in der der Verkauf im Omnibuslinienverkehr und die Einführung von Zeitkarten vorgesehen ist.

Im Dezember unterzeichnete der Verbund die landeseinheitliche Verbundfördervereinbarung für die Jahre 2019 und 2020 als sog. Kurzläufer-Vereinbarung. Das Land beabsichtigt, für den Folgezeitraum Langläufer-Vereinbarungen mit den baden-württembergischen Verbänden zu schließen und die Verhandlungen zu Beginn des Folgejahrs aufzunehmen.

Fazit und Ausblick

Das Berichtsjahr mit der zeitgleichen Realisierung von E-Ticketing und Verbundbeitritt war eines der bedeutendsten und herausforderndsten Geschäftsjahre seit Bestehen des Verbundes. Die Einführung des E-Ticketing mit über 10.000 Vertragskunden und der Aufbau eines Kundenservice-Teams in der Geschäftsstelle war erfolgreich. Alle Verbundpartner, besonders auch die Verkehrsunternehmen, zeigten überdurchschnittliches Engagement bei der Einführung der neuen Vertriebstechnik und bei der Verbunderweiterung. Die Fahrgast- und Einnahmenentwicklung kann naturgemäß erst nach der Endabrechnung im Folgejahr analysiert werden, die vorläufigen Ergebnisse liegen aber im prognostizierten Bereich. Eine Belastung für den Verbund bildete die nicht zufriedenstellende SPNV-Betriebsqualität auf der Bodenseegürtelbahn.

Durch die Digitalisierung und Flexibilisierung der Vertriebstechnik bietet sich insbesondere innovativen Verbänden wie dem bodo die Chance, die Zugangshemmnisse zum ÖPNV zu senken und öffentliche Mobilitätsangebote zugänglich zu machen. Auch die Ausdehnung flexibler Bedienformen zur Schaffung und Sicherung eines ÖPNV-Grundangebots sind vielversprechende Ansätze. Besonderes Augenmerk wird jedoch auf die immer enger werdenden Finanzierungsspielräume zu richten sein, insbesondere vor dem Hintergrund der sich ändernden rechtlichen, wirtschaftlichen und demographischen Rahmenbedingungen. Zu den wichtigen Zukunftsthemen wie Verkehrskollaps und -wende, Klimaveränderung und Demographie kann der ÖPNV im bodo auch künftig nachhaltige Beiträge leisten.

Es wird vorgeschlagen, den Jahresgewinn in die Gewinnrücklage einzustellen.

Ravensburg, den 22.02.2019

Jürgen Löffler

Geschäftsführer