

Lagebericht der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH

für das Geschäftsjahr 2017

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

Im Verbundtarif wurden zum 01.01.2017 die Fahrpreise um durchschnittlich 0,8 % erhöht und tarifliche Neuerungen eingeführt: Im Rahmen der Tarifkooperation Oberschwaben wurde Bad Schussenried (Landkreis Biberach) in den Verbundtarif einbezogen. Die Echt-Bodensee-Card mit kostenloser Nutzung des ÖPNV wurde eingeführt. Auf den innerstädtischen Regionalbus-Linienabschnitten in Bad Waldsee, Immenstaad, Leutkirch und Wangen wurde die parallele Gültigkeit des Verbundtarifs aufgehoben. Die bisherige kontaktbehaftete bodo-Card wurde offiziell aus dem Tarifangebot herausgenommen und erhält für das Jahr 2017 eine Auslaufregelung.

Mit Wirkung ab 30. April wurde die kostenfreie Fahrradmitnahme auf allen Schienenstrecken eingeführt.

Die ergänzenden Tarifbestimmungen für die neue eCard einschließlich der neuen Geschäftsbedingungen traten am 12. Oktober mit Einführung der eCard in Kraft.

Verbundabrechnung

(Zahlen 2017: vorläufiges, hochgerechnetes Ergebnis Stand Feb. 2018; Zahlen 2016 endgültig; jeweils vor StudiTicket-Verkäufen)

Fahrgastentwicklung

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

<u>Tabelle 1 Fahrgastentwicklung in Marktsegmenten</u> beförderte Fahrgäste	2016	2017	Veränderung absolut	Veränderung %
Gelegenheitsverkehr	5.070.000	5.276.000	+ 206.000	+ 4,1
Berufsverkehr	8.572.000	8.881.000	+ 309.000	+ 3,6
Ausbildungsverkehr Schüler	19.918.000	19.262.000	- 656.000	- 3,3
GESAMTERGEBNIS	33.560.000	33.419.000	- 141.000	- 0,4

Einnahmeentwicklung

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

Tabelle 2 Einnahmeentwicklung in Marktsegmenten Euro einschl. ges. Mehrwertsteuer; vor Studiticket-Verkäufen	2016	2017	Veränderung absolut	Veränderung %
Gelegenheitsverkehr	10.763.000	11.107.000	+ 344.000	+ 3,2
Berufsverkehr	9.238.000	9.660.000	+ 422.000	+ 4,6
Ausbildungsverkehr Schüler	14.904.000	14.558.000	- 346.000	- 2,3
GESAMTERGEBNIS	34.905.000	35.325.000	+ 420.000	+ 1,2

Der Gelegenheitsverkehr leistet mit + 4,1 % (Vorjahr + 1,2 %) Fahrgastzuwachs und + 3,2 % (Vorjahr 2,9 %) Einnahmesteigerung einen positiven Beitrag zum Verbundergebnis. Hierzu trägt auch die Einführung der Echt-Bodensee-Card bei. Im Berufsverkehr steigen die Fahrgäste um + 3,6 % (Vorjahr 5,8 %) und die Einnahmen um + 4,6 % (Vorjahr 7,8 %). Diese positive Entwicklung, die auf die gute Beschäftigungslage und den generellen Anstieg der Pendlerströme zurück zu führen ist, verlor gegenüber dem Vorjahr etwas an Dynamik, dies aber auf weiterhin hohem Niveau. Im Schülerverkehr führt der demografisch bedingte Fahrgastrückgang von – 3,3 % (Vorjahr – 0,7 %) zu einem Einnahmerückgang von – 2,3 % (Vorjahr + 1,2 %), der negativ auf das Verbundergebnis wirkt. Das Gesamtergebnis weist einen Fahrgastrückgang von – 0,4 % (Vorjahr + 1,2 %) und einen leichten Einnahmezuwachs von + 1,2 % (Vorjahr: + 3,4 %) auf.

Verbundübergreifende Zusammenarbeit

Im Zuge der Tarifkooperation Oberschwaben der Verbände bodo, naldo und DING wurde zum 01. Januar des Berichtsjahres der Bereich Bad Schussenried im südlichen Landkreis Biberach in den bodo-Verbund einbezogen und damit einem langjährigen Wunsch von Pendlern entsprochen. Dieser neue Erweiterungsbereich und die gleichzeitig geschaffenen Überlappungsbereiche der Verbände DING und naldo im Abschnitt Aulendorf – Herbertingen – Riedlingen ermöglichen es mehr Fahrgästen, in verbundübergreifenden Fahrrelationen die günstigen Verbundfahrpreise und -konditionen zu nutzen.

Das Projekt Verbunderweiterung Landkreis Lindau (Teilprojekt 3.1) trat im Berichtsjahr in die entscheidende Umsetzungsphase. In fünf Vertragsworkshops wurden die verbundvertraglichen Regelungen erarbeitet. Der Landkreis Lindau hat vom Freistaat Bayern im Mai des Berichtsjahres den positiven Bescheid für die Förderung einer eTicketing-Vertriebsinfrastruktur erhalten. In der zweiten Jahreshälfte wurden die vertrieblichen und organisatorischen Regelungen für den erweiterten Verbundtarif sowie die Stammdaten im Bereich Fahrplan und Tarif erarbeitet und Schulungs- und Marketingkampagnen durchgeführt.

Im Projekt Verbunderweiterung Memmingen (Teilprojekt 3.2) fanden drei Sitzungen statt. Eine Umsetzung erfolgte noch nicht, weil finanzielle und rechtliche Themen mit den Landkreisen, der Stadt Memmingen und den betroffenen Verkehrsunternehmen der Vertiefung bedurften. Die Bereitschaft aller Partner vorausgesetzt wird eine Umsetzung auf Anfang 2019 angestrebt.

Fahrplandatenmanagement

Für das nächstfolgende Fahrplanjahr (2018) wurden im Berichtsjahr das Schienenfahrplanheft in einer Auflage von 20.000 (Vorjahr 15.000) Stück und Omnibus-Minifahrpläne in einer Gesamtauflage von 593.000 Stück (2016: 429.000 Stück) produziert. Der deutliche Anstieg resultiert zum einen aus einem unterjährigen Fahrplanwechsel auf einigen Regionalbuslinien, zum anderen aus der Integration von 22 Schienenstrecken und Omnibuslinien des Landkreises Lindau im Zuge der Verbunderweiterung.

Flexible Bedienformen „emma“

Im April des Berichtsjahrs wurde der seit Herbst 2015 existierende Bürgerbus Kressbronn von Linien- auf Anrufbetrieb umgestellt und in die Buchungs- und Dispositionssoftware „Ansatz“ eingebunden. Die Inanspruchnahme der im Jahr 2014 gestarteten „emma“-Verkehre („emma“ = Elektromobilität mit Anschluss) in den Gemeinden Eriskirch, Deggenhausertal und Meckenbeuren verlief mit 6.011 Fahrgästen (Vorjahr 5.813) weiter-

hin positiv. Einschließlich dem Bürgerbus Kressbronn wurden 6.525 Fahrgäste befördert. Die im Vorjahr eingeführte Software „Ansatz“ wurde weiter optimiert.

Echt-Bodensee-Card

Die Einführung der Echt-Bodensee-Card (EBC) erfolgte planmäßig zum 1. Januar des Berichtsjahres. Die teilnehmenden Gemeinden waren Bodman-Ludwigshafen, Eriskirch, Langenargen und Sipplingen, deren Übernachtungsgäste von der EBC profitierten. Eine begleitende Marktforschung, deren Ergebnis im September vorlag, zeigte einen hohen Bekanntheits- und Nutzungsgrad. Als zusätzliche Maßnahme wurde im Berichtsjahr in Zusammenarbeit mit der DB ZugBus RAB GmbH eine neue Omnibuslinie „EchtBodenseeBus“ im Stundentakt zwischen Langenargen und Bodman eingeführt, die während der Sommerferien die SeeLinie entlastete und sowohl EBC-Inhabern wie auch zahlenden Fahrgästen umsteigefreie und komfortable Verbindungen zu den Attraktivitäten entlang des Nordufers ermöglichte. Mit über 700 Fahrgästen an Spitzentagen erzielte diese Linie einen beachtlichen Anfangserfolg.

Das erste Jahr der EBC wurde überlagert von der negativen Berichterstattung besonders einer Tageszeitung. Erschwerend kam hinzu, dass der Verwaltungsgerichtshof Mannheim (VGH) der Klage einer Gastgeberin stattgab, indem er den Finanzierungsbeitrag, den die Deutsche Bodensee Tourismus GmbH (DBT) zur eigenen Finanzierung verwendet, für unzulässig erklärte und darüber hinaus datenschutzrechtliche Bedenken erhob. Den ÖPNV-Teil des Solidarbeitrags beanstandete der VGH hingegen nicht. Die mit diesem Urteil entstandenen Unsicherheiten haben die weitere Gewinnung von Gemeinden zum Erliegen gebracht. Im Herbst des Berichtsjahrs wurde auf Arbeitsebene und mit hohem Zeitdruck ein niedrigschwelligeres Angebotskonzept erarbeitet, das im Folgejahr statt einer Chipkarte einen Papierfahrchein vorsieht.

Projekt elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM)

Das ganze Berichtsjahr stand im Zeichen der Umsetzung des EFM-Projekts. Bei den Ver-

kehrunternehmen nahmen Aufbau und Inbetriebnahme der zentralen Hintergrundsysteme für die Fahrscheindrucker in den Losen 1 – 3 die erste Jahreshälfte in Anspruch. Ab Frühsommer begann dann der Einbau der neuen Fahrscheindrucker und Kontrollterminals in die Omnibusse. Die eTicket-Ausrüstung umfasste 60 Bahnstandsstandorte (Stelen) und 550 Omnibusse (Fahrscheindrucker und Ein-/Ausstiegsterminals). Der für den 10. Dezember (Fahrplanwechsel) geplante Start des Wirkbetriebs, ab dem das Ein- und Aus-Checken mit der neuen eCard möglich sein sollte, musste wegen Verzögerungen bei der Fahrzeugumrüstung um wenige Wochen auf den 02. Januar im Folgejahr verschoben werden. Der Aufbau der für das Ein- und Aus-Checken an den Bahnhöfen vorgesehenen Stelen war zu Ende des Berichtsjahres nahezu abgeschlossen.

Das zentrale Kundenverwaltungsprogramm TicketOffice wurde im Juli bei der Verbundgeschäftsstelle installiert und in die IT-Infrastruktur sowie in das interoperable eTicket-Netzwerk Deutschland (ION-Netzwerk) eingebunden. Das Programm stand zur Markteinführung der eCard am 12. Oktober zur Verfügung, das dazugehörige Kundenportal wenige Tage später. Die Optimierung und Beseitigung von Fehlern beanspruchte die Geschäftsstelle sehr stark, zumal gleich von Beginn an eine Flut von eCard-Bestellungen zu bewältigen war. Ab Anfang November konnte der Bestellprozess direkt im Kundenportal freigeschaltet werden. Bis Ende des Berichtsjahres hatten bereits 3.500 Kunden eine eCard beim Verbund bestellt.

Die Steuerung des Projekts wurde auch im Berichtsjahr vom beratenden Ingenieur Klemens Schirk / Aachen wahrgenommen. Im Rahmen der monatlichen Projektsitzungen wurden insgesamt drei Integrationstests durchgeführt (1. Integrationstest: 04. Mai 2017, 2. Integrationstest: 12.07.2017, 3. Integrationstest: 04.12.2017), in denen die Hard- und Software-Komponenten sowie deren Vernetzung mit dem ION-Netzwerk getestet wurde. Dabei wurden die zu liefernden Komponenten einem realitätsnahen Testprocedere unterworfen und insbesondere die Datenerzeugung (Checkin/checkout), Datenweiterleitung und Datenqualität in Testfällen abgearbeitet. Die dokumentierten Ergebnisse wurden mit der ETicket-Service GmbH (ETS) in Köln besprochen und das Ergebnis den Systemlieferanten zur Verfügung gestellt.

Der Testbetrieb („friendly-user test“) mit 40 ausgewählten Personen begann am 23. Okto-

ber 2017. Durch die Auswertung der in Fahrtenprotokollen dokumentierten Testfälle wurden wertvolle Hinweise gewonnen, die zur Aufdeckung von Fehlern und zur Verbesserung des Systems nützlich waren.

Im Zeitraum Herbst 2016 bis Dezember des Berichtsjahres erfolgte eine kontinuierliche und enge Abstimmung mit dem Landesbeauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit (LfD) in Stuttgart. Ein Mitarbeiter des Verbundes erwarb im Mai des Berichtsjahres die Qualifikation eines betrieblichen Datenschutzbeauftragten (IHK). Der Verbund legte dem LfD im Sommer des Berichtsjahres ein umfängliches Datenschutz- und Datensicherheitskonzept vor und erhielt am 20. Dezember eine Rückmeldung, dass es keine grundsätzlichen Einwände bei der Durchführung des EFM-Projekts gibt. Diese Vorgehensweise wurde im Datenschutz-Tätigkeitsbericht 2016/2017 des LfD (Landesdrucksache Nr. 16/3920) positiv gewürdigt.

Marketing, Öffentlichkeitsarbeit und Vertrieb

Das gesamte Berichtsjahr hindurch erfolgte eine intensive Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit. Mit differenzierten Marketingaktivitäten wurden die Neuerungen wie ein unterjähriger Fahrplanwechsel, die Rücknahme der alten bodo-Card, die Einführung der eCard und die Verbunderweiterung Lindau offensiv kommuniziert. Im Oktober wurden das neue Portal „bodo-eCard.de“ und im Dezember das neue Serviceportal freigeschaltet.

Bei den Zugriffen auf www.bodo.de gab es im Berichtsjahr mit 542.000 Zugriffen (2016: 337.000) eine positive Trendwende gegenüber dem signifikanten Rückgang im Vorjahr. Die Fahrplan App verlor mit insgesamt 18,0 Mio (2016: 19,5 Mio.) gerechneten Fahrten etwas an Nachfrage, der Anteil der mobilen Endgeräte liegt bei 89 % (2016: 91 %).

Die Abonnement-Bestellungen im Internet (Abo-online) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 23 % auf 353 (2016: 286) Bestellungen. Das Sofort-Abo wurde im zweiten Jahr seines Bestehens von 1.164 (2016: 1.087) Kunden genutzt. Beim „runderneuertem“ E-Mail-newsletter gab es 364 (2016: 68) Neubestellungen und im Berichtsjahr insgesamt 1.300 (2016:

990) Nutzer. Die mobile website des Verkehrsverbundes www.m.bodo.de erreichte im Berichtsjahr 270.000 (2016: 285.000) Zugriffe und erfreut sich weiterhin hoher Beliebtheit.

Die Landesweite (telefonische) Fahrplanauskunft (LWFA) wurde gegenüber dem Vorjahr mit 2.026 (2016: 1.263) Anrufen deutlich intensiver genutzt, was auf den im Berichtsjahr hohen Informationsbedarf zurück zu führen ist.

Im Berichtsjahr fand zum ersten Mal ein gemeinsamer Aktionstag der Verbände bodo, DING und naldo statt, an dem zwischen Bodensee, Donau und Alb mehrere Sonderzüge und ein Sondertarif geboten wurden. Veranstaltungsschwerpunkt war Münsingen im Biosphärenpark Schwäbische Alb mit Besucheraktivitäten und einer Podiumsdiskussion im Beisein von Verkehrsminister Winfried Hermann. Mit diesem Aktionstag setzten die Verkehrsverbände und das Biosphärengebiet Schwäbische Alb ein gemeinsames Signal für den ÖPNV als umweltschonende Mobilitätsalternative im Rahmen eines nachhaltigen Tourismus.

Der Radexpress Oberschwaben war mit 4.812 Beförderungen (2016: 4.475 Fahrgäste) erfolgreich unterwegs und die Radmitnahme blieb mit 670 (2016: 678) Fahrrädern stabil. Die Nutzung der im Jahr 2014 eingeführten Radexpress-Gästekarte belief sich auf 803 (2016: 746) Fahrgäste und zeigte weiterhin steigende Tendenz.

Die 2014 gestartete Verbundfaltrad-Kampagne wurde seitens des Partners Hartje KG / Hoja im Berichtsjahr beendet.

Das Handy-Ticket verzeichnete mit am Ende des Berichtsjahres 4.830 (2016: 3.000) registrierten Kunden einen signifikanten Zuwachs. Es wurden 29.300 (2016: 19.000) Handytickets mit einem Fahrgeldvolumen von 109.000 (2016: 72.000) Euro gelöst.

Die Mobilitätszentralen in Aulendorf, Friedrichshafen, Isny, Kißlegg, Ravensburg und Weingarten hatten im Berichtsjahr deutlich mehr Anfragen, weil der Informationsbedarf durch die Neuerungen spürbar höher war als in den vergangenen Jahren. Bei den Mobilitätszentralen in Friedrichshafen und Ravensburg bestand die Möglichkeit, die alten

bodo-Cards zurückzugeben. Dieser Service wurde von knapp 7.000 Kunden genutzt und hat sich sehr gut bewährt.

Das Angebot JobTicket wurde zum Jahresende von insgesamt 324 (2016: 274) Landes- und Landkreisbediensteten genutzt.

Verkehrsplanung und Betrieb

In der Verkehrsplanung wurden die bestehenden emma-Projekte (Deggenhausertal, Eris Kirch, Meckenbeuren) betreut und neue Projekte (Bürgerbusse) in den Gemeinden Aulendorf, Bodnegg und Kressbronn beraten.

Am Jahresanfang verstärkten sich auf der Bodenseegürtelbahn die bereits im Herbst des Vorjahres aufgetretenen Qualitätsprobleme. Besonders in den Hauptverkehrszeiten traten massive Zugverspätungen, -ausfälle und –schwächungen auf. Die Geschäftsführung richtete im Februar eine Protestnote an das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und an die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) mit einer ausführlichen Dokumentation der Kundenbeschwerden. In den Folgemonaten mit touristisch bedingtem höheren Fahrgast- und Fahrradaufkommen (kostenlose Fahrradmitnahme ab 30. April) eskalierten die Probleme, so dass der Landkreis Bodenseekreis und der Verbund beim Verkehrsministerium stark intervenierten und konkrete Vorschläge zur Verbesserung unterbreiteten. Im Dezember des Berichtsjahres fand ein erstes Gespräch im Verkehrsministerium statt, das Ende Januar des Folgejahres seine Fortführung fand und in dem das Land ein Gesamtkonzept mit weitreichenden Verbesserungen auf der Bodenseegürtelbahn vorstellte. Aus Sicht des Landkreises Bodenseekreis und des Verbundes haben die gemeinsamen Bemühungen zum Erfolg geführt.

Geschäftsstellenangelegenheiten

Mit Wirkung zum 1. November schied der Mitarbeiter im Sachgebiet Verbundabrechnung

auf eigenen Wunsch aus. Die Stelle konnte ohne Unterbrechung nachbesetzt werden. Der Fortführung des Anstellungsvertrags des Geschäftsführers für die Jahre 2018 bis 2023 wurde im Herbst vom Aufsichtsrat beschlossen und der entsprechende Vertrag geschlossen.

Fahrgastbeirat

In drei Sitzungen des Fahrgastbeirats im Berichtsjahr wurden aktuelle Themen behandelt. Im Berichtsjahr stand insbesondere die ungenügende Qualität des SPNV im Fokus. Durch die Anwesenheit von Vertretern der Eisenbahn- und Omnibusunternehmen konnte die Kritik unmittelbar entgegengenommen und Lösungsansätze diskutiert werden.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Vermögenslage

	31.12.2017		31.12.2016		Veränderung	
	TEuro	%	TEuro	%	TEuro	%
Aktivseite						
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	<u>86</u>	<u>3,4</u>	<u>59</u>	<u>2,9</u>	<u>27</u>	45,8
Langfristig gebundenes Vermögen	86	3,4	59	2,9	27	45,8
Vorräte	4	0,2	8	0,4	-4	-50,0
Kurzfristige Forderungen gegen Gesellschafter	312	12,5	16	0,8	296	-;-
Kurzfristige Forderungen gegen Dritte	126	5,0	31	1,5	95	-;-
Flüssige Mittel	<u>1.973</u>	<u>78,9</u>	<u>1.914</u>	<u>94,4</u>	<u>59</u>	3,1
	<u>2.501</u>	<u>100,0</u>	<u>2.028</u>	<u>100,0</u>	<u>473</u>	<u>23,3</u>
Passivseite						
Eigenkapital	<u>205</u>	<u>8,2</u>	<u>228</u>	<u>11,2</u>	<u>-23</u>	-10,1
Langfristige Mittel	<u>205</u>	<u>8,2</u>	<u>228</u>	<u>11,2</u>	<u>-23</u>	<u>-10,1</u>
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber - Gesellschaftern	7	0,3	0	0,0	7	-;-
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	<u>2.289</u>	<u>91,5</u>	<u>1.800</u>	<u>88,8</u>	<u>489</u>	27,2
	<u>2.501</u>	<u>100,0</u>	<u>2.028</u>	<u>100,0</u>	<u>473</u>	<u>23,3</u>

Bei den mit -;- gekennzeichneten Feldern ist entweder ein Wert nicht ermittelbar oder der Anstieg ist größer als 100 % bzw. der Rückgang ist kleiner als -100 %.

Finanzlage

	2017 TEuro	2016 TEuro
Periodenergebnis	-41	64
+ Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögen	26	31
+/- Zunahme / Abnahme der Rückstellungen	50	-15
+/- Abnahme / Zunahme der Vorräte	4	3
+/- Abnahme / Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-1	3
+/- Abnahme / Zunahme anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-391	84
+/- Zunahme / Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	132	-34
+/- Zunahme / Abnahme anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	314	-101
= Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	93	35
- Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-24	-5
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-28	-8
= Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-52	-13
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen	18	0
= Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	18	0
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds (Summe der Cashflows)	59	22
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	1.914	1.892
= Finanzmittelfonds am Ende der Periode	1.973	1.914

Ertragslage

	Erträge/Aufwendungen		Abweichung zum Vorjahr	
	2017 TEuro	2016 TEuro	TEuro	%
Umsatzerlöse	63	120	-57	-47,8
Sonstige Erträge	1.543	1.214	328	27,1
Betriebserträge	1.606	1.334	272	20,4
Materialaufwand	370	265	105	39,6
Personalaufwand	685	588	97	16,5
Abschreibungen	26	31	-5	-15,8
Übrige Aufwendungen	566	386	181	46,9
Betriebsbedingte Aufwendungen	1.647	1.270	377	29,7
Vergleichbares Betriebsergebnis	-41	64	-105	-;-
Finanzergebnis	0 ¹⁾	0 ¹⁾	0 ¹⁾	-;-
Sonstige Steuern	0 ¹⁾	0 ¹⁾	0 ¹⁾	1,0
Jahresfehlbetrag				
(-)/Jahresüberschuss (+)	-41	64	-105	-;-

1) unter 0,5 TEuro

Bei den mit -;- gekennzeichneten Feldern ist entweder ein Wert nicht ermittelbar oder der Anstieg ist größer als 100 % bzw. der Rückgang ist kleiner als -100 %.

Vertrags-, Finanzierungs- und Steuerangelegenheiten

Für die Weiterführung der Pauschalierung der § 45a-Ausgleichsleistungen wurde im Berichtsjahr vom Land nochmals eine Vereinbarung mit einer Laufzeit bis Ende des Berichtsjahres aufgelegt. Die im Oktober des Berichtsjahres erlassene ÖPNV-Gesetzesänderung sieht vor, dass die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger ab 2018 die Mittel erhalten und für deren Auskehrung die Zuständigkeit übertragen bekommen. An insgesamt acht Terminen im Zeitraum von Mai bis September berief der Verbund die Arbeitsgruppe Finanzierungsreform ein, um den Anpassungsprozess zu moderieren und Landkreise und Verkehrsunternehmen aktiv bei der Umsetzung der veränderten Rahmenbedingungen zu unterstützen.

Im Rahmen des Verbundbeitritts des Landkreises Lindau erfolgte im Juli eine Gesellschafterversammlung, in der die Aufnahme der neuen Gesellschafter Landkreis Lindau, RBA

Regionalbus Augsburg GmbH und Stadtverkehr Lindau GmbH (SVL) notariell vollzogen wurde. In diesem Zusammenhang erfolgte die Neufassung des Gesellschaftsvertrags mit Umfirmierung der Gesellschaft in die „Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH“, die mit Eintragung beim Registergericht Ulm vom 13.12.2017 wirksam wurde.

Des Weiteren wurden Ergänzungs- und Kooperationsverträge in sechs Vertragsworkshops in der Zeit von Juni des Vorjahres bis September des Berichtsjahres erarbeitet und in der Sitzung des Aufsichtsrats im Oktober beschlossen. Die finale Vertragsredaktion und die Unterzeichnung erfolgten Ende Dezember, so dass der Verbundbeitritt des Landkreises Lindau zum 1. Januar des Folgejahres wie vorgesehen in Kraft treten konnte.

Fazit und Ausblick

Das Berichtsjahr war geprägt durch die zeitlich parallele Umsetzung gleich mehrerer bedeutender Projekte. Durch hohes Engagement und das Zusammenwirken aller Partner konnten die vielfältigen organisatorischen und technischen Herausforderungen erfolgreich gemeistert werden.

Im Gelegenheitsverkehr und Berufsverkehr legte der Verbund deutlich an Fahrgästen zu. Zusammen mit dem demografisch bedingten Rückgang im Schülerverkehr reichte es aber gerade noch dazu, die Fahrgastzahl annähernd beizubehalten. Die Einnahmeentwicklung zeigte sich im Berichtsjahr angesichts stagnierender Fahrgastzahlen und einer niedrigen Tarifanpassung wenig dynamisch.

Mit der Modernisierung der Vertriebstechnik, der Vergrößerung des Tarifgebiets und der Einführung einer touristischen Gästekarte hat der Verkehrsverbund im Berichtsjahr einen großen Schritt gemacht in Richtung digitaler und intelligenter Mobilität. Der eingeschlagene Weg sollte weiter konsequent begangen werden, um die ÖPNV-Nachfrage zu sichern und wenn möglich zu steigern. Der ÖPNV kann mit einem Mix aus gutem Bedienungsangebot, attraktiven Fahrscheinangeboten, zeitnahen Informationen und verlässlicher Qualität einen nachhaltigen Beitrag für die Mobilitätsversorgung der Region leisten. Die teilweise Überlastung der Verkehrsinfrastruktur, daraus resultierende Umweltbelastungen und

der gesellschaftliche und technologische Wandel bilden die Rahmenbedingungen, die es bei der Fortentwicklung des ÖPNV zu berücksichtigen gilt.

Es wird vorgeschlagen, den Jahresfehlbetrag aus der Gewinnrücklage auszugleichen.

Ravensburg, den 06.03.2018

Jürgen Löffler

Geschäftsführer