



Bericht der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG für 2017

Stand: Februar 2018

1. Allgemeines

Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn nutzt seit Betriebsbeginn die Infrastruktur (Gleise und Stationen) der Deutschen Bahn AG. Betreiber der Gleis- und Sicherungsanlagen ist die DB Netz AG, Betreiber der Bahnhöfe und Haltestellen ist die DB Station & Service AG.

Für die Gewährleistung eines sicheren Bahnbetriebs sind von der BOB zahlreiche Anforderungen zu beachten: Den Rahmen hierfür bildet die einschlägige europäische und nationale Gesetzgebung, die durch den Infrastrukturbetreiber DB Netz AG noch weiter konkretisiert wird.

Um Zugang zur Infrastruktur zu erhalten, muss die BOB unter anderem über eine Sicherheitsbescheinigung der Aufsichtsbehörde (Eisenbahn-Bundesamt, EBA) verfügen. Für die Sicherheitsbescheinigung hat die BOB gemäß der Richtlinien und Verordnungen der EU ein Sicherheits-Managementsystem (SMS) nachzuweisen, das in den letzten Jahren mit großem Aufwand erarbeitet wurde. Auf Grundlage der erarbeiteten, umfangreichen Dokumentation wurde der BOB im März 2017 die Sicherheitsbescheinigung vom EBA ausgestellt.

2. Bilanz über die Entwicklung der Gesellschaft

2.1 Betriebskonzept und -abwicklung

Das bewährte Fahrplanangebot der Gesellschaft blieb auch im Fahrplanjahr 2016/17 (10.12.2016 – 09.12.2017) unverändert. Das Basisangebot mit stündlichen Verbindungen zwischen Friedrichshafen und Aulendorf wird um zusätzliche Verstärker zwischen Friedrichshafen und Ravensburg ergänzt. Im Basisangebot verkehren werktäglich 30 Fahrten nach Aulendorf und am Wochenende 26 Fahrten. 18 Verstärker sind werktags zusätzlich auf dem südlichen Streckenabschnitt unterwegs. Das Fahrleistungsvolumen betrug aufgrund von mehrwöchigen Schienenersatzverkehren insgesamt 498.000 Zug-km und damit etwas weniger als im Vorjahr.

Die Pünktlichkeitsquote bewegt sich weiterhin auf hohem Niveau und übertrifft den mit dem Land Baden-Württemberg vereinbarten Zielwert von 96,0 %. Im Jahr 2017 lag die Pünktlichkeit bei 96,2 %. Trotz verschiedener externer Einflüsse konnte damit das sehr gute Pünktlichkeitsniveau gehalten werden. Die wesentlichen Ursachen für Beeinträchtigungen im Betrieb der BOB waren Verspätungen und Störungen bei anderen Zügen, Unzulänglichkeiten an der Infrastruktur sowie Personunfälle. Wichtige Anschlüsse zu anderen Zügen konnten in aller Regel aber hergestellt werden.

Im Frühjahr 2017 wurden umfangreiche Gleisarbeiten im Bahnhof Friedrichshafen-Stadt ausgeführt. Die BOB konnte daher nicht immer fahren. Da es auf der Strecke zwischen Ravensburg und Friedrichshafen seit einigen Jahren keinerlei Möglichkeit mehr gibt, Züge beginnen oder wenden zu lassen, muss bei einer Streckensperrung immer für den gesamten Streckenabschnitt ein Schienenersatzverkehr organisiert werden. Im März sind wochenweise die Verstärkerfahrten zwischen Ravensburg und Friedrichshafen sowie die Anbindung des Hafenbahnhofs ausgefallen. Im Anschluss musste aufgrund der Vollsperrung der Strecke zwischen Ravensburg und Friedrichshafen für alle Fahrten der BOB über sechs Wochen hinweg ein Schienenersatz-

verkehr durchgeführt werden. In diese Zeit fielen zusätzlich sowohl die temporäre Sperrung des Bahnübergangs Oberzell als auch eine spontane Sperrung der Friedrichstraße in der Nähe des Stadtbahnhofs in Friedrichshafen. In der Folge kam es vielfach zu erheblichen Verzögerungen im Straßenverkehr. Die Busse des Schienenersatzverkehrs konnten deshalb oftmals die geplanten Fahrzeiten nicht mehr einhalten. In Ravensburg sind dadurch immer wieder Anschlüsse an die weiterhin fahrplanmäßig verkehrenden Züge Richtung Aulendorf verloren gegangen.

2.2 Nachfrageentwicklung

Die Gesellschaft führt in ihren Zügen regelmäßig Fahrgastzählungen durch. Die Zählungen finden an vier repräsentativen Werktagen im März, Juni, September und November statt. Bei den Zählungen wurden insgesamt 20.754 Fahrgäste gezählt, dies ergibt im Durchschnitt 5.189 Fahrgäste je Werktag. Insbesondere im Frühjahr wurden etwas weniger Fahrgäste als im Vorjahr erfasst (Zählung im März 2017 5.055 Fahrgäste gegenüber 2016 5.170 Fahrgäste). Die Gesellschaft führt dies vor allem auf die Schienenersatzverkehre zurück, bei denen erfahrungsgemäß viele Kunden auf alternative Verbindungen umsteigen. Bei den übrigen Stichtagszählungen wurden die Vorjahreswerte erneut übertroffen. Seit 2013 liegen die Fahrgastzahlen bei nunmehr konstant über 5.000 Personen werktäglich. Damit scheint nun ein gewisser Sättigungsgrad erreicht zu sein, da sich das Wachstum in den letzten Jahren deutlich verlangsamt hat. Zudem hat die BOB in der Morgenspitze, wenn auch Schüler mit den blauen Zügen unterwegs sind, kaum mehr freie Kapazitäten.

Die haltstellenbezogenen Zählungen 2017 sowie die Entwicklung des Fahrgastaufkommens sind in den Anlagen 1 und 2 dargestellt.

2.3 Tarif- und Vertriebsangelegenheiten

Die BOB ist Vollmitglied im Verkehrs- und Tarifverbund bodo, der bis Ende 2017 die beiden Landkreise Ravensburg und Bodenseekreis umfasst hat. Zum 01.01.2018 ist der Landkreis Lindau hinzugekommen. Seit dem Start des integrierten Verbundtarifs zum 01.01.2004 hat sich die Nachfrage in den öffentlichen Verkehrsmitteln aufgrund der Verbesserungen beim Tarif- und Verkehrsangebot positiv entwickelt. Auch die Fahrt mit der BOB wurde durch die Tarifintegration und eine bessere Abstimmung der Anschlüsse mit Zubringerlinien attraktiver.

2.4 Marketing

Schwerpunktmäßig erfolgt das Marketing für Tarif- und Verkehrsangebote durch den Verkehrsverbund bodo. Hier stand im Jahr 2017 die Einführungskampagne zum Start der bodo eCard im Mittelpunkt. Seit Dezember können Kunden ohne Papierfahrchein Bus und Bahn fahren. Voraussetzung ist die Anmeldung für die bodo eCard, mit der die zurückgelegten Wege erfasst werden. Dazu checken die Fahrgäste zu jedem Fahrtbeginn an den Terminals in den Bussen und auf den Bahnsteigen ein (Check In) und beim Umsteigen bzw. am Reiseende wird ausgecheckt (Check Out). Im Hintergrundsystem werden die Fahrten zusammengeführt und der entsprechende Preis berechnet. Der Vorteil ist die sofortige Rabattierung für eCard-Kunden: Jede Fahrt wird um 10 % ermäßigt, ab der 20. Fahrt innerhalb eines Jahres gibt es sogar 20 % Nachlass. Auch die BOB ermöglicht ihren Kunden diese moderne Fahrtabrechnung. Dazu wurden zahlreiche Fahrcheinautomaten mit einem Terminal für Check In und Check Out nachgerüstet. Pünktlich zum Start der eCard standen alle von der BOB verantworteten Standorte sowie ein zusätzliches Terminal im Auftrag der RAB in Ravensburg zur Verfügung.

Die BOB-eigene Kommunikation lag schwerpunktmäßig auf den Schienenersatzverkehren zu den Bauarbeiten sowie der Kundenzeitschrift „Geißenspeter“ und traditionell auch beim Fahrplanwechsel. Der „Geißenspeter“ hat im Jahr 2017 die Themen „Lebenslang“ und „Menschen und ihre Leidenschaften“ gewohnt vielseitig präsentiert.

2.5 Wirtschaftliche Verhältnisse

Das Geschäftsjahr 2016/17 konnte erneut mit einem Jahresüberschuss abgeschlossen werden. Neben dem weiterhin stabilen Preisniveau für Kraftstoffe haben vor allem folgende Gründe ein besseres Ergebnis als geplant ermöglicht: Die Erlöszuscheidung von bodo lag aufgrund der guten Entwicklung inkl. einer Nachberechnung aus dem Vorjahr deutlich über Plan, der Kraftstoffaufwand dagegen unter Plan. Dem stehen höhere Aufwendungen für die technische Betriebsführung – hier vor allem für den Schienenersatzverkehr – gegenüber. Die Entwicklung der einzelnen Positionen geht auch aus der Erfolgsübersicht hervor, die als Anlage 3 beigelegt ist.

Nach wie vor ist die Zuschusszahlung des Landes und der Kommunen eine wesentliche Grundlage für die BOB. Ohne diese Zahlungen wäre der Betrieb nicht möglich, da die Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen für die Deckung der Betriebskosten bei Weitem nicht ausreichen.

3. Rechtsstreit mit DB Station & Service

Nachdem der Bundesgerichtshof die Nichtzulassungsbeschwerde der DB Station&Service AG gegen das Urteil des Kammergerichts Berlin bezüglich der Unwirksamkeit des Stationspreissystems 2005 zurückgewiesen hat und damit das Urteil rechtskräftig wurde, hatte die DB Verfassungsbeschwerde beim Bundesverfassungsgericht eingereicht. Das BVerfG hat mit Beschluss vom 08.10.2015 der Beschwerde stattgegeben, da die DB durch die BGH-Entscheidung in ihrem Recht auf den gesetzlichen Richter nach Art. 101 Abs. 1 Satz 2 GG verletzt worden sei und damit das Verfahren an den BGH zurückverwiesen. Der BGH hat nun die Möglichkeit genutzt, seine Auffassung zur Anwendbarkeit von § 315 BGB entsprechend darzulegen und die Angelegenheit wegen der grundsätzlichen Bedeutung mit dem Unionsrecht dem EuGH zur Entscheidung vorgelegt. In einem grundsätzlich ähnlich gelagerten Fall ist es zwischenzeitlich zu einer Entscheidung des EuGH gekommen. Allerdings folgte das Richter Collegium zur Überraschung der Experten in diesem jüngst entschiedenen Fall nicht der Argumentation des Generalstaatsanwalts. Für das anhängige Verfahren der BOB bedeutet dies, dass nun der BGH wieder neu zu urteilen hat.

4. Ausblick

Die Elektrifizierung der Südbahn Ulm – Lindau soll nach den bekannten Planungen Ende 2021 fertiggestellt sein. Nach Abschluss der Ausbauarbeiten war bisher ein ambitioniertes Fahrplankonzept vorgesehen, das stündlich zwei schnelle Verbindungen nach Stuttgart und zusätzlich Regionalbahnverkehre vorgesehen hat. Voraussetzung für dieses Konzept ist jedoch, dass sowohl die Neubaustrecke Ulm – Stuttgart als auch der neue Hauptbahnhof Stuttgart genutzt werden können. Bei den Bauarbeiten für S21 kommt es nach neueren Informationen aber zu deutlichen Verzögerungen.

Die Auswirkungen dieser Entwicklung auf ein allenfalls vorzusehendes Übergangskonzept lassen sich gegenwärtig noch nicht absehen. Da es zugleich zu Verzögerungen beim Ausbau der Strecke Mannheim – Frankfurt kommt, gibt es gegenwärtig auch noch keinen hinreichend validen Fahrplänenwurf für den Fernverkehr. Erst wenn das Fahrplangerüst für den Fernverkehr steht, kann darauf aufbauend der Regionalverkehr geplant werden. Es ist auch nicht bekannt, ob übergangsweise auch nach der Elektrifizierung weiterhin mit den vorhandenen Dieseltriebwagen der BOB gefahren werden kann oder ob das Land zeitnah eine Umstellung auf elektrische Traktion vorschreiben wird.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass für die BOB im Moment keinerlei Planungsgrundlagen bekannt sind, die Fahrzeuganforderungen und Verkehrsleistungen für die Zeit nach der Elektrifizierung betreffen. Auch hinsichtlich des langfristigen Betriebsprogramms nach Fertigstellung der erforderlichen Infrastrukturen gibt es noch keine Planungsparameter. Die BOB geht davon aus, dass der gesamte Verkehr wettbewerblich ausgeschrieben wird. Ebenso geht die Gesell-

schaft davon aus, dass die Regionalbahnen in Aulendorf gebrochen werden und der südliche Abschnitt mit Zugläufen Aulendorf – Lindau bedient wird.

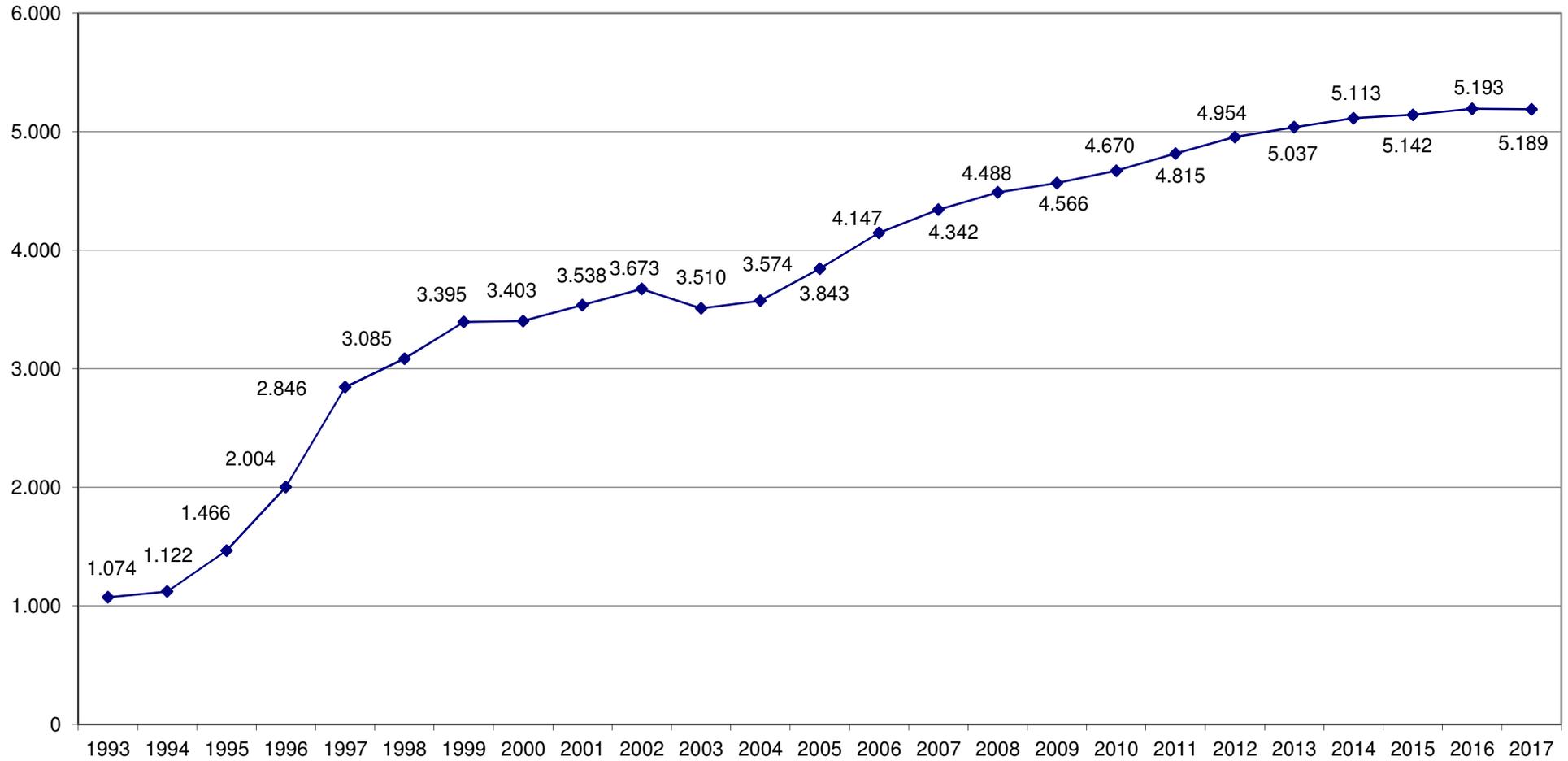
Zu welchem Zeitpunkt und mit welchen Anforderungen eine Ausschreibung vorgesehen ist, kann im Moment noch nicht abgeschätzt werden. Aufgrund der Vorlaufzeiten ist für eine Betriebsaufnahme mit fabrikneuen Fahrzeugen mit mindestens 3 Jahren bei Einsatz bereits zugelassener Fahrzeugbaureihen zu rechnen – und mit etwa 5-7 Jahren bei einer Neuentwicklung mit Zulassungsverfahren.

Um die BOB für die Zukunft positionieren zu können, braucht es zeitnahe Informationen über den weiteren Zeitplan und die inhaltlichen Ziele des Landes.

gez. Norbert Schültke

Anlagen

Entwicklung des durchschnittlichen Fahrgastaufkommens an Werktagen in den Zügen der Bodensee-Oberschwaben-Bahn im Betriebszeitraum 1993 - 2017





	März 2017						Juni 2017						September 2017						November 2017					
Werktags	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.	244	4,8	179	3,5	211,5	4,2	224	4,3	228	4,4	226,0	4,4	235	4,5	187	3,6	211,0	4,1	167	3,1	229	4,3	198,0	3,7
Friedrichsh.Stadtb.	1110	22,0	1012	20,0	1061,0	21,0	1041	20,1	1185	22,9	1113,0	21,5	1059	20,4	1093	21,1	1076,0	20,7	1025	19,2	1032	19,3	1028,5	19,3
Löwental	285	5,6	326	6,4	305,5	6,0	293	5,7	311	6,0	302,0	5,8	289	5,6	343	6,6	316,0	6,1	349	6,5	424	7,9	386,5	7,2
Flughafen	92	1,8	124	2,5	108,0	2,1	227	4,4	173	3,3	200,0	3,9	138	2,7	181	3,5	159,5	3,1	139	2,6	138	2,6	138,5	2,6
Kehlen	166	3,3	177	3,5	171,5	3,4	171	3,3	158	3,1	164,5	3,2	178	3,4	210	4,0	194,0	3,7	208	3,9	160	3,0	184,0	3,4
Meckenbeuren	490	9,7	530	10,5	510,0	10,1	497	9,6	442	8,5	469,5	9,1	526	10,1	464	8,9	495,0	9,5	609	11,4	498	9,3	553,5	10,4
Oberzell	154	3,0	136	2,7	145,0	2,9	167	3,2	146	2,8	156,5	3,0	148	2,9	120	2,3	134,0	2,6	161	3,0	201	3,8	181,0	3,4
Weissenau	289	5,7	289	5,7	289,0	5,7	253	4,9	239	4,6	246,0	4,8	278	5,4	260	5,0	269,0	5,2	337	6,3	392	7,3	364,5	6,8
Ravensburg	1.321	26,1	1.220	24,1	1.271	25,1	1.370	26,5	1.212	23,4	1.291	24,9	1.367	26,3	1.217	23,5	1.292	24,9	1.335	25,0	1.236	23,2	1.286	24,1
Weingarten/Berg	199	3,9	246	4,9	222,5	4,4	141	2,7	210	4,1	175,5	3,4	164	3,2	184	3,5	174,0	3,4	209	3,9	244	4,6	226,5	4,2
Niederbiegen	121	2,4	153	3,0	137,0	2,7	99	1,9	124	2,4	111,5	2,2	119	2,3	160	3,1	139,5	2,7	111	2,1	137	2,6	124,0	2,3
Mochenwangen	88	1,7	163	3,2	125,5	2,5	101	2,0	114	2,2	107,5	2,1	92	1,8	176	3,4	134,0	2,6	113	2,1	136	2,5	124,5	2,3
Aulendorf	496	9,8	500	9,9	498,0	9,9	593	11,5	635	12,3	614,0	11,9	595	11,5	593	11,4	594,0	11,4	571	10,7	507	9,5	539,0	10,1
Summe	5.055	100	5.055	100	5.055	100	5.177	100	5.177	100	5.177	100	5.188	100	5.188	100	5.188	100	5.334	100	5.334	100	5.334	100
					5.055						5.177						5.188						5.334	
Vorjahreswert			2016		5.170				2016		5.159				2016		5.173				2016		5.270	
% Veränderung					-2,2%						0,3%						0,3%						1,2%	



ERFOLGSRECHNUNG

(Angaben in TEUR)	GJ 91/92	GJ 92/93	GJ 93/94	GJ 94/95	GJ 95/96	GJ 96/97	GJ 97/98	GJ 98/99	GJ 99/00	GJ 00/01	GJ 01/02	GJ 02/03	GJ 03/04	GJ 04/05	GJ 05/06	GJ 06/07	GJ 07/08	GJ 08/09	GJ 09/10	GJ 10/11	GJ 11/12	GJ 12/13	GJ 13/14	GJ 14/15	GJ 15/16	GJ 16/17
Materialaufwand		22	103	98	115	195	386	491	678	968	1.136	538	705	846	802	761	877	708	766	858	901	879	878	1.214	1.134	1.152
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	2.304	1.874	2.007
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	252	256	254
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	3.045	3.085	2.983
Sonstige		39	80	66	59	138	143	267	293	250	243	366	470	381	269	306	298	340	426	440	476	511		464	477	427
Abschreibungen		55	111	150	137	166	249	337	387	389	393	418	384	382	649	524	462	461	591	621	637	719	882	755	724	714
Zinsaufwand	65	93	95	104	102	142	295	255	234	244	193	138	47	93	148	121	99	76	55	33	60	112		123	116	109
Sonstige Aufwendungen	38	248	208	244	240	474	571	461	373	381	402	2.399	599	404	409	77	585	399	533	444	529	600	1.106	52	76	102
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	8.209	7.742	7.748
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	2.801	2.901	2.913
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	5.232	5.296	5.129
Sonstige Erträge	33	159	55	17	32	31	233	191	327	133	139	1.097	589	578	644	815	474	353	349	358	332	420	834	251	291	248
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	8.284	8.488	8.290
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	75	746	542
Steuern vom Einkommen und Ertrag													155	128	68	268	115	159	136	101	42	48	21	28	95	115
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	47	651	427
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%	100,9%	108,3%	105,4%