



## **Bericht der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG für 2019**

Stand: Februar 2020

### **1. BOB macht mobil**

Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) ist seit über 25 Jahren die Bahn aus der Region für die Region. Wir helfen mit, Oberschwaben mobil zu halten – mit einem Fuhrpark von 9 modernen Dieseltriebwagen „RegioShuttle“. Dabei bieten wir folgende Fahrtmöglichkeiten:

- Montag – Freitag 15 Zugpaare Friedrichshafen – Aulendorf
- zusätzlich MO – FR 9 Zugpaare Friedrichshafen – Ravensburg
- Samstag u. Sonntag 13 Zugpaare Friedrichshafen – Aulendorf

Alle Züge der BOB bedienen jeden Unterwegshalt, so dass Direktverbindungen von den Ortschaften in die Zentren und zu den Umsteigeknoten Friedrichshafen und Aulendorf bestehen. Die Züge der BOB sind bestens vernetzt mit den übrigen Verkehrsmitteln, mit Anschlüssen in alle Himmelsrichtungen in Aulendorf, Ravensburg und Friedrichshafen, hier auch mit dem schnellen Katamaran über den See nach Konstanz.

In den letzten Jahren (vor Beginn der Bauarbeiten im Nordabschnitt der Südbahn) haben werktäglich über 5.000 Fahrgäste unsere Mobilitätsdienstleistung in Anspruch genommen.

Die Fahrt mit der BOB ist sicher. 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. Im vergangenen Jahr gab es keinerlei sicherheitsrelevante Vorfälle und auch in der Vergangenheit hatten die wenigen Unfälle stets externe Ursachen.

So ist das Gesamtjahr 2019 insgesamt als „Routinejahr“ zu bezeichnen. Die BOB blieb von außergewöhnlichen Ereignissen verschont. Trotz einzelner Herausforderungen wurde der Betrieb auf einem guten Niveau geführt. Auch wirtschaftlich war die BOB 2019 noch sehr erfolgreich.

Die BOB nutzt seit Betriebsbeginn die Infrastruktur (Gleise und Stationen) der Deutschen Bahn AG. Betreiber der Gleis- und Sicherungsanlagen (wie zum Beispiel Signale, Bahnübergänge) ist die DB Netz AG, Betreiber der Bahnhöfe und Haltestellen ist die DB Station & Service AG.

### **2. Bilanz über die Entwicklung der Gesellschaft**

#### **2.1 Betriebskonzept und -abwicklung**

Das bewährte Fahrtenangebot der Gesellschaft blieb auch im Fahrplanjahr 2018/19 (09.12.2018 – 14.12.2019) unverändert. Das Basisangebot mit stündlichen Verbindungen zwischen Friedrichshafen und Aulendorf wurde um zusätzliche Verstärker zwischen Friedrichshafen und Ravensburg in der Hauptverkehrszeit ergänzt. Das Fahrleistungsvolumen betrug insgesamt 533.000 Zug-km und lag damit rund 3.000 Zug-km über dem Vorjahr.

Die Pünktlichkeitsquote übertrifft weiterhin den mit dem Land Baden-Württemberg vereinbarten Zielwert von 96,0 %: wie im Vorjahr 2018 auch, lag die Pünktlichkeit 2019 bei 96,8 %. Trotz verschiedener externer Einflüsse konnte damit das gute Pünktlichkeitsniveau gehalten werden. Die wesentlichen Ursachen für Beeinträchtigungen im Betrieb der BOB waren erneut Verspätungen und Störungen bei anderen Zügen, Unzulänglichkeiten an der Infrastruktur und lei-

der auch Personalmangel bei unserem Dienstleister. Wichtige Anschlüsse konnten in aller Regel aber hergestellt werden.

Im Jahr 2018 wurden von DB Netz die Elektrifizierungsarbeiten auf der Südbahn Ulm – Lindau aufgenommen. Um Kosten und Bauzeit zu sparen, erfolgen die Bauarbeiten während einer Vollsperrung des jeweiligen Streckenabschnitts. Die Baustelle „wandert“ dabei von Norden kommend Richtung Süden. Im Berichtsjahr 2019 waren Streckensperrungen von März bis Juli bzw. November bis Dezember zwischen Biberach und Aulendorf und von September bis November zwischen Ulm und Laupheim zu verzeichnen. Südlich von Friedrichshafen ist die Strecke Richtung Lindau seit September 2019 voll gesperrt.

Um dennoch im Taktfahrplan alle wichtigen Relationen abdecken zu können, wurde das gesamte Fahrplangefüge auf der Südbahn angepasst. Dies hatte eine Verdichtung der Fahrten zwischen (Ulm -) Laupheim und Friedrichshafen mit sich gebracht. Die BOB war von der Sperrung nicht direkt betroffen, allerdings musste die Bedienung des Hafengebäudebahnhofs in Friedrichshafen eingeschränkt werden. Die Betriebsqualität auf der Gesamtstrecke südlich der gesperrten Abschnitte hat sich sogar etwas verbessert, da der sehr stark belastete Knoten Ulm und die ebenfalls hoch belastete Strecke durchs Filstal nach Stuttgart nicht von Süden aus direkt angefahren werden konnten. In diesen Bereichen haben zahlreiche Verspätungen ihren Ausgangspunkt.

Das gesamte Fahrgastaufkommen während der Zeit mit Schienenersatzverkehr war geringer, da viele Reisende entweder komplett auf andere Verkehrsmittel umgestiegen sind oder aber alternative Reisewege gewählt haben. Die BOB rechnet damit, dass bis zum Ende der gesamten Elektrifizierungsarbeiten das Fahrgastaufkommen spürbar und anhaltend geringer ausfällt als gewohnt.

## **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 19.022 Fahrgäste gezählt, dies ergibt im Durchschnitt 4.756 Fahrgäste je Werktag. Damit liegen die letzten Zählungen unter den bisherigen Werten mit durchschnittlich deutlich über 5.000 Fahrgästen pro Werktag. Ursachen für diese – voraussichtlich nur temporäre – Entwicklung war vor allem der Schienenersatzverkehr im nördlichen Streckenabschnitt. Da sich die Gesamtreisezeit für viele Relationen deutlich verlängert, haben sich viele Reisende anderweitig organisiert. Zudem wurde das Gesamt-Fahrplanangebot der RAB im jeweils befahrbaren südlichen Abschnitt deutlich verdichtet – in etwa auf eine halbstündliche Bedienung – so dass den Reisenden auch eine größere Auswahl an Verbindungen zur Verfügung stand. Dies führte dazu, dass sich die Fahrgäste auf die verschiedenen Zugfahrten verteilt haben und das Angebot der BOB insgesamt weniger nachgefragt wurde.

Die haltstellenbezogenen Zählungen 2019 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. Nach erfolgreicher Einführung der bodo eCard im Zuge des elektronischen Fahrgeldmanagements Anfang 2018, war im Jahr 2019 in diesem Aufgabensegment kein umfassendes Projekt im Verbund zu bewältigen. Die eCard wird sehr gut von der Zielgruppe der Gelegenheitskunden angenommen. Ein besonders zugkräftiges Argument ist die Möglichkeit, bis zu 20 % Rabatt auf die Einzelfahrten zu bekommen. Zum Jahresende 2019 waren rund 13'000 bodo eCards im Umlauf. Bei der BOB sind im Durchschnitt werktäglich über 100 Kunden mit dem elektronischen Fahrschein unterwegs. Die Fahrten werden monatlich anhand der mittels Check In und Check Out erfassten Fahrstrecken abgerechnet.

Die BOB hat zahlreiche Automaten mit den Terminals für Check In/Check Out nachgerüstet. In den ersten Monaten kam es bei einzelnen Geräten noch zu Störungen, die im Laufe des Jahres aber durch Tausch von Terminals und Updates deutlich gesenkt werden konnten. Inzwischen funktioniert die Technik weitgehend zuverlässig, vereinzelt sind allerdings noch Wartungsarbeiten erforderlich.

Da der Automaten- und Softwarelieferant für den Verkauf des hochkomplexen bw-Tarifs noch keine vollumfassende Software ausliefern konnte, verkauft die BOB weiterhin „nur“ die TOP 10-Ziele im Landestarif. Dies hat bislang jedoch zu keinen negativen Kundenreaktionen geführt. Im bw-Tarif ist die lokale Anschlussmobilität gleich inkludiert, beispielsweise in Ulm mit der Straßenbahn zum Ziel der Reise. Den bw-Tarif gibt es für alle Nahverkehrsfahrten über Verbundgrenzen hinweg. Die BOB hat sich auch in den diversen Gremien der Gesellschaft eingebracht.

## 2.4 Marketing

Nach dem besonderen Jubiläumsjahr 2018 (25 Jahre BOB) sind die Marketingaktivitäten 2019 in bekanntem Umfang weitergeführt worden. Zweimal jährlich erscheint die gefragte Kundenzeitschrift „Geißpeter“, im Jahr 2019 mit den Themenschwerpunkten „Ganz schön abgehoben“ und „Mit allen Sinnen“.

Zu den umfangreichen Fahrplanänderungen wurden wieder die nach wie vor beliebten Fahrplanflyer aufgelegt.

## 2.5 Wirtschaftliche Verhältnisse

Das Geschäftsjahr 2018/19 konnte erneut mit einem Jahresüberschuss abgeschlossen werden. Insgesamt schloss die BOB das Geschäftsjahr mit einem Überschuss von rund 480 TEUR sehr positiv ab. Die Erlöse mussten teilweise geschätzt werden, da die Abrechnungen vom Verkehrsverbund bodo für das letzte Quartal des Geschäftsjahres nicht rechtzeitig vorlagen. Aufgrund etwas weniger umfangreicher ausgefallener Großreparaturen an den Fahrzeugen sind die Kosten für technische Betriebsführung inkl. Instandhaltung unter Plan geblieben. Der Kraftstoffaufwand lag praktisch im Plan. In Summe konnte das geplante Ergebnis um 251 TEUR übertroffen werden.

Nach wie vor ist die Zuschusszahlung des Landes und der Kommunen für die Leistungen der „Geißbockbahn“ in der Region eine wesentliche betriebswirtschaftliche Grundlage für die BOB. Ohne diese Zahlungen wäre ein wirtschaftlicher Betrieb nicht möglich, da die Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen für die Deckung der Betriebskosten bei Weitem nicht ausreichen.

## 3. Ausblick

Die Elektrifizierung der Südbahn Ulm – Lindau wird nach den bekannten Planungen voraussichtlich Ende 2021 fertiggestellt sein, der Bau verläuft offensichtlich planmäßig.

Vom 02. März bis 15. Juli 2020 wird nun der „Nordteil“ der BOB-Stammstrecke, also der Abschnitt von Aulendorf bis Ravensburg baustellenbedingt gesperrt, vom 14. September bis zum 19. Dezember dieses Jahres dann der Südabschnitt zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Um den Menschen in unserer Region ein akzeptables Mobilitätsangebot vorlegen zu können, haben BOB und RAB deshalb gemeinsam ein umfangreiches „Ersatzverkehrsprogramm“ erarbeitet: die jeweils gesperrten Streckenabschnitte werden sowohl mit Expressbuslinien zwischen den größeren Bahnhöfen als auch mit Busverkehren entlang aller sonstigen Schienenhaltepunkte so „überbrückt“, dass ein reibungsloser Übergang zum etwa halbstündlichen Schienenverkehr auf den jeweils freien Streckenabschnitten gewährleistet werden soll.

Über das Fahrplankonzept *nach* Fertigstellung der Elektrifizierung liegen derzeit jedoch noch immer keine gesicherten Erkenntnisse vor. Die BOB geht daher vorerst davon aus, dass das

heutige Fahrplanangebot fortgeschrieben wird und die bekannte Nahverkehrsverbindung weiterhin auf dem Streckenabschnitt Aulendorf – Friedrichshafen angeboten wird.

Erst nach Abschluss der großen Infrastrukturprojekte im Land – insbesondere des Tiefbahnhofs in Stuttgart und der Neubaustrecke Stuttgart -- Ulm – kann ein Fahrplankonzept vorgesehen werden, das auf der Südbahn stündlich zwei schnelle Verbindungen nach Stuttgart und zusätzliche Regionalbahnverkehre beinhaltet. Gegenwärtig ist der konkrete Fertigstellungstermin dieser unverzichtbaren Infrastruktur aber noch nicht absehbar. Wenn dieses Zielkonzept auf die Schiene gebracht wird, ist jedoch auch eine durchgehende Regionalzugverbindung von Aulendorf über Friedrichshafen bis Lindau naheliegend.

Aufgrund dieser zeitlichen Abfolge – die elektrifizierte Südbahn steht also einige Jahre vor den anderen Projekten zur Verfügung – ist nun mit einer mehrjährigen Übergangsphase zu rechnen. Das erste angestrebte Ziel der BOB ist es, dass wir bereits in der ab 2022 beginnenden Übergangsphase zeitnah elektrischen Betrieb auf unserer „Stammstrecke“ organisieren. Hierzu sind wir aktuell in regem Austausch mit dem Aufgabenträger, dem Land Baden-Württemberg.

Zur Umsetzung des geplanten Fahrplans für die Zeit nach dieser „Übergangsphase“ will das Land dann einen langfristigen Vertrag mit Eisenbahnverkehrsunternehmen abschließen. Diese Leistungen müssen deshalb in absehbarer Zeit ausgeschrieben werden. Aufgrund der einzuhaltenden Fristen für das Vergabeverfahren und die notwendige Zeit zur Vorbereitung der Betriebsaufnahme (einschließlich Beschaffung von geeigneten Neufahrzeugen) gehen wir davon aus, dass der Start mit einem langfristigen Vertrag erst nach 2025 erfolgen kann. Die BOB beobachtet nun die Regelungen für die Vertragsausschreibung, und ihre Gesellschafter müssen dann rechtzeitig über eine Teilnahme an der Ausschreibung entscheiden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass für die BOB gegenwärtig immer noch wesentliche Planungsgrundlagen unbekannt sind, die u. a. Fahrzeuganforderungen und Verkehrsleistungen für die Zeit nach Fertigstellung der Elektrifizierung betreffen. Auf der Basis der heutigen Erkenntnisse wollen wir jedoch daran weiterarbeiten, nicht nur für die „elektrische Übergangsphase“, sondern auch für die Zukunft danach ein passendes Mobilitätsangebot für die Region anzubieten. Der starke Rückhalt seitens unserer Gesellschafter, Zuschussgeber und Fahrgäste aus der Region ist dafür eine wichtige Grundlage.

gez. Norbert Schültke

Geschäftsführer

Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG

Anlagen