

Bericht der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG für 2021

Stand: Mai 2022

1. Transformation und Aufbruch

Das Jahr 2021 war besonders geprägt von der bevorstehenden Umstellung der BOB auf elektrischen Betrieb ab Dezember. Praktisch kein Stein ist auf dem Anderen geblieben. Bei der BOB haben wir zahlreiche Aufgaben bearbeitet, um den bisherigen Dieseltrieb geordnet abzuwickeln und die Inbetriebnahme der elektrischen Triebwagen zu ermöglichen. Im Dezember 2021 ist die Traktionsumstellung erfolgreich vollzogen worden. Seitdem verkehrt BOB umweltfreundlich mit Strom.

Die Betriebsführung war von einigen Herausforderungen gezeichnet. Zahlreiche Zugleistungen der BOB sind im Berichtsjahr ausgefallen, überwiegend aufgrund der geplanten Schienenersatzverkehre, teilweise kurzfristig aufgrund eines neuerlichen Lokführerstreiks im Sommer 2021. Die beiden Triebwagen VT 70 + 71 mussten zur regelmäßigen, sehr umfangreichen Hauptuntersuchung und standen dadurch über mehrere Monate nicht für den Betrieb zur Verfügung. Einer der älteren Dieseltriebwagen geriet im März in Mochenwangen in Brand und erlitt einen wirtschaftlichen Totalschaden. Damit waren für die Betriebsführung aufgrund der erwähnten parallelen Hauptuntersuchungen schlagartig nur noch sechs von neun Triebwagen einsetzbar. Diese extreme Fahrzeugknappheit hat sich über einige Wochen hinweg auf die Zugbildung und Zugausfälle negativ ausgewirkt. Der BOB ist es gelungen, zur Abfederung des Fahrzeugmangels temporär einen Triebwagen der Strohgäubahn auszuleihen, so dass die Auswirkungen auf die Betriebsführung etwas abgefedert werden konnten.

Eine wesentliche Aufgabe im vergangenen Jahr war die Abrechnung des ÖPNV-Rettungsschirms. Aufgrund der drastischen Einschränkungen im Winter 2020/21 waren anhaltend weniger Fahrgäste im ÖPNV und mit der BOB unterwegs, als im langjährigen Mittel. Dementsprechend wurden fehlende Fahrgeldeinnahmen durch den Rettungsschirm ersetzt.

Die pandemiebedingten Auflagen im gesellschaftlichen Leben waren ab April 2021 deutlich entspannter, so dass insbesondere die SchülerInnen wieder zur BOB zurückgekehrt sind und sich die Fahrgastzahlen – vorerst noch auf niedrigem Niveau – stabilisiert haben.

Um die Umstellung auf elektrischen Betrieb systematisch und wirtschaftlich zu bewältigen, wurden im Jahr 2021 entsprechende Vorarbeiten betrieben. Dies war insbesondere die Suche nach Käufern für die Anlagen, die im Zusammenhang mit dem Dieseltrieb in den letzten Jahren von BOB genutzt wurden. Diese waren für den elektrischen Betrieb baulich nicht geeignet, so dass neben den Triebwagen selbst auch die Werkstatthalle in Friedrichshafen und die Abstellhalle in Aulendorf samt Inventar abgegeben wurden. Parallel dazu wurden die vertraglichen Grundlagen mit den operativen Betriebsführern für Personalgestellung und technische Betriebsführung mit Betriebsleitung und Fahrzeuginstandhaltung neu geordnet. Die neuen Elektro-Triebwagen wurden im Innenraum einer gründlichen Renovierung unterzogen, bei der alle verschlissenen oder

schadhaften Teile ersetzt wurden und das WC mit einem ansprechenden Bodenseemotiv gestaltet. Das äußere Erscheinungsbild mit blauer Folie konnte aufgrund von Lieferschwierigkeiten beim Folienhersteller vor dem Betriebseinsatz leider nicht mehr fertiggestellt werden, dies ist dann im Frühjahr 2022 nachgeholt worden. Seither präsentieren sich die gebraucht übernommenen Fahrzeuge ansprechend im bekannten BOB-Design.

Mit dem Einsatz der elektrischen ET 426 bietet die BOB Ihren Fahrgästen viele Vorteile:

- Höhere Platzkapazität, sowohl bei den Sitzplätzen als auch im Mehrzweckbereich, etwa zur Fahrradmitnahme
- Klimatisierung in allen Triebwagen
- WC in allen Triebwagen
- Erste Klasse, z.B. für bodo-Premium-Abokunden
- Hublift für mobilitätseingeschränkte Reisende

Trotz der relativ kurzen Zeit zur Vorbereitung hat die Umstellung auf die Elektrozüge zum Stichtag im Dezember insgesamt gut geklappt. In den ersten Wochen waren die Triebwagen teilweise noch eingeschränkt verfügbar, zwischenzeitlich hat sich die Verfügbarkeit aber deutlich stabilisiert. Die planmäßige Zugbildung wird nun seit einigen Monaten in der Regel eingehalten. Die Züge nach Aulendorf werden mit zwei Triebwagen gebildet, so dass hier eine hohe Platzkapazität angeboten wird.

2. Bilanz über die Entwicklung der Gesellschaft

2.1 Betriebskonzept und -abwicklung

Das bewährte Fahrtenangebot der Gesellschaft blieb auch im Fahrplanjahr 2020/21 (13.12.2020 – 11.12.2021) im Grundsatz unverändert. Um für den Spätverkehr zusätzliche Fahrtmöglichkeiten anzubieten, gibt es seit Fahrplanwechsel im Dezember 2020 einen abendlichen Umlauf der BOB nach Aulendorf. Damit bieten wir unseren Fahrgästen eine Heimfahrt nach Abendveranstaltungen, für späte Arbeitszeiten oder nach einem lauschigen Abend am See. Das Basisangebot mit stündlichen Verbindungen zwischen Friedrichshafen und Aulendorf wird um zusätzliche Verstärker zwischen Friedrichshafen und Ravensburg in der Hauptverkehrszeit ergänzt. Das Fahrleistungsvolumen betrug insgesamt rund 531.000 Zug-km und lag damit rund 198.000 Zug-km über dem Vorjahr.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 wurden die Züge der BOB an den neuen Fahrplan auf der Südbahn angepasst. Nach wie vor bestehen im Knoten Aulendorf sehr gute Anschlüsse mit den schnellen Zügen Richtung Ulm und Stuttgart. In Friedrichshafen konnten einige Anschlüsse neu geschaffen werden und auch am Hafen klappt der Umstieg zum Katamaran Richtung Konstanz innerhalb weniger Minuten. Der Fahrplan für die Verstärker am Nachmittag zwischen Friedrichshafen und Ravensburg wurde neu geordnet, so dass es nun in beide Richtungen etwa einen Halbstundentakt gibt. In Summe gibt es mit dem neuen Fahrplan auf der Südbahn nun deutlich mehr Verbindungen.

Die Pünktlichkeitsquote übertrifft weiterhin den mit dem Land Baden-Württemberg vereinbarten Zielwert von 96,0 %: Die Pünktlichkeit lag 2021 bei weiterhin guten 96,5 % (2020: 98,0 %). Trotz verschiedener externer Einflüsse konnte damit das gute Pünktlichkeitsniveau über dem Zielwert des Landes gehalten werden. Die wesentlichen Ursachen für Beeinträchtigungen im Betrieb der BOB waren neben dem Fahrzeugmangel erneut Verspätungen und Störungen bei anderen Zügen und Unzulänglichkeiten an der Infrastruktur. Nach wie vor sind vereinzelt Zugfahrten wegen Personalmangel bei unserem Dienstleister komplett ausgefallen. 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 „wanderte“ dabei von Norden kommend Richtung Süden. Um dennoch im Taktfahrplan alle wichtigen Relationen abdecken zu können, wurde immer wieder das gesamte Fahrplangefüge auf der Südbahn angepasst. Die BOB war auch 2021 von Streckensperrungen betroffen. Im März 2021 war der nördliche Abschnitt von Aulendorf bis Ravensburg gesperrt. Die BOB hat deshalb Schienenersatzverkehr eingerichtet. Der Fahrplan wurde im Auftrag der NVBW analog dem bewährten Konzept des Vorjahres umgesetzt.

Im Anschluss an diese Streckensperrung wurde für die abschließenden Elektrifizierungsarbeiten der Abschnitt zwischen Ravensburg und Friedrichshafen bis Ende April gesperrt. Auch hier wurde erneut das bereits bewährte Ersatzkonzept gefahren, das eine Vermietung der BOB-Triebwagen beinhaltet. Die Züge der BOB waren erneut auf der Strecke Friedrichshafen – Lindau bei der RAB eingesetzt. Den weiterhin befahrbaren nördlichen Streckenabschnitt von Ravensburg nach Aulendorf hat ebenfalls die RAB bedient.

Sowohl die Schienenersatzverkehre, als auch der Vermietung der BOB-Triebwagen an RAB haben insgesamt sehr gut und stabil funktioniert. Inzwischen wurde nun die grundlegende Erneuerung der Bahnsteige am Stadtbahnhof Friedrichshafen begonnen. Als erstes wurde der Bahnsteig am Gleis 1 erneuert, hier gibt es keine grundlegenden Einschränkungen für die Zugfahrten der BOB.

Die Elektrifizierung wurde planmäßig fertiggestellt, so dass der elektrische Betrieb auf der Südbahn mit 12. Dezember starten konnte.

Das gesamte Fahrgastaufkommen während der Zeit mit Schienenersatzverkehr war erwartungsgemäß geringer, da viele Reisende entweder komplett auf andere Verkehrsmittel umgestiegen sind oder aber alternative Reisewege gewählt haben. Dazu kamen die allseits spürbaren, drastischen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das allgemeine Mobilitätsverhalten.

Im August 2021 haben bundesweit die Lokführer im Rahmen des Arbeitskampfes gestreikt. Auch bei der BOB sind an mehreren Tagen alle Zugleistungen ausgefallen. Der Ausfall konnte kurzfristig mit einem Notfahrplan durch Schienenersatzverkehr kompensiert werden, so dass jederzeit ein Grundangebot für die Mobilität unserer Fahrgäste gewährleistet war.

Einen herben Rückschlag hat die BOB beim Antrag für eine neue Sicherheitsbescheinigung erlitten. Trotz eingehender Vorabstimmung mit der Genehmigungsbehörde hat sich die Einschätzung hinsichtlich der Anforderungen, die von der BOB für eine Sicherheitsbescheinigung erfüllt werden müssen, im Laufe des Antragsverfahrens grundlegend geändert. Im Ergebnis hat die BOB den Antrag vorerst zurückgezogen und überarbeitet die Dokumentation nochmals umfassend.

2.2 Nachfrageentwicklung

Die Gesellschaft führte 2020 keine Zählungen durch, 2021 wurden die Zählungen erst im Herbst wieder aufgenommen. Die Zählungen fanden an zwei repräsentativen Werktagen im Oktober und November statt. 2020 und im Frühjahr 2021 wurde pandemiebedingt auf die Zählungen verzichtet, auch aufgrund des Abstandsgebots. Für die ausgefallenen Zählungen wird daher eine Schätzung angesetzt, die auf Fahrscheinverkäufen und den Beobachtungen in den Zügen beruht. Auf das Gesamtjahr bezogen ist 2021 von einem Rückgang der Fahrgastnachfrage von nochmals ca. 7 % auf rund 3.263 Fahrgäste werktäglich auszugehen. Ursächlich für den Rückgang ist insbesondere der mehrwöchige Lockdown zu Jahresbeginn 2021.

Inzwischen sieht die BOB eine Trendwende, da die SchülerInnen zurückgekehrt sind und auch das gesellschaftliche Leben wieder in Gang gekommen ist.

Unter der Prämisse, dass die Pandemie bedingten Mobilitätsbeschränkungen im Wesentlichen überstanden sind und damit die Mobilität wieder zunimmt, ist eine Erholung der Nachfrage denkbar. Die Sperrphasen sind dann Vergangenheit und die Südbahn startet neu durch mit dem elektrischen Betrieb. Teilweise wurde das Zugangebot deutlich verbessert, so dass sich die Fahrgastzahl wieder allmählich auf dem gewohnten Niveau von etwa 5.000 Fahrgästen pro Werktag einpendeln sollte.

Die Entwicklung des Fahrgastaufkommens ist in der **Anlage** dargestellt.

2.3 Tarif- und Vertriebsangelegenheiten

Die BOB ist sowohl Vollmitglied im Verkehrs- und Tarifverbund bodo als auch Gesellschafter der bw-Tarif-Gesellschaft, die den landesweiten bw-Tarif koordiniert. Neu im Sortiment der BOB-Fahrscheinautomaten ist nun der Deutschlandtarif, der den C-Tarif der Deutschen Bahn abgelöst hat.

Bodo hat die Tarife zum 01.01.2021 generell um 2,9 % erhöht, um die gestiegenen Kosten für Investitionen und höhere Betriebskosten aufzufangen. Der Preis der Fahrscheine zum bw-Tarif wurde fortgeschrieben, hier gab es keine Erhöhung.

Da der Automatenhersteller die Programmierung der Ziele für Zeitkarten im bw-Tarif nicht leisten konnte, werden weiterhin die in Eigenleistung programmierten 36 „Top-Ziele“ im Zeitkartensortiment des bw-Tarifs verkauft. Bisher liegen dazu keinerlei negative Kundenreaktionen vor, so dass die BOB dieses Angebot beibehalten wird.

Die Vertriebstechnik der BOB ist vorerst noch allen Anforderungen gewachsen. In den letzten Jahren wurden mit dem E-Ticket auf Basis von Check In/Check Out und dem bw-Tarif völlig neue Anforderungen erfolgreich umgesetzt. Auch wenn die Automaten bislang insgesamt stabil laufen und eine gute Verfügbarkeit haben, so kommt die Technik nun doch an die Leistungsgrenze. Um die Automaten fit zu machen für den Einsatz in den kommenden Jahren, wurde 2021 begonnen, kritische Elemente, die an ihre Leistungsgrenze gekommen sind – vor allem die Rechner in den Automaten – auszutauschen. Mit dieser Maßnahme können die vorhandenen Geräte noch einige Jahre sehr gut betrieben werden.

2.4 Marketing

Zu den umfangreichen Fahrplanänderungen wurden wieder die nach wie vor beliebten Fahrplanflyer und für die Sperrphasen erneut Gesamtfahrpläne mit allen Verbindungen in Zusammenarbeit mit der RAB aufgelegt.

Die Kundenzeitschrift „Geißenpeter“ sorgte mit bunten Geschichten rund um „Unsere BOB“ für Unterhaltung. Die jüngsten Ausgaben haben die Themen „Respekt“ und „Flott unterwegs“ beleuchtet.

2.5 Wirtschaftliche Verhältnisse

Das Geschäftsjahr 2020/21 schloss die BOB erfreulicherweise aufgrund von Einmaleffekten im Zusammenhang mit Versicherungsleistungen für den verunfallten Triebwagen und der Auszahlung von Rettungsschirmmitteln für das Kalenderjahr 2020 positiv mit einem Gewinn von rund 988 TEUR ab.

- Die Ausfälle bei den Fahrgeldeinnahmen wurden durch den Rettungsschirm kompensiert.
- Aufgrund der Schienenersatzverkehrs gab es Einsparungen bei der Betriebsführung.
- Durch Eigenleistungen gab es Einsparungen bei der Verkaufsorganisation.
- Die Abschreibungen lagen unter dem Planansatz.

Insbesondere die Anschaffung der elektrischen Triebwagen und deren grundhafte Aufarbeitung belasten das Budget der BOB. Auch die Kosten für die Betriebsführung steigen aufgrund der Preisentwicklung der letzten Jahre vor allem beim Personal weiter an.

Die kommunale Mitfinanzierung der BOB ist ein unverzichtbares Element für die Finanzierung des BOB-Schiienenverkehrs. Parallel zur Kostenentwicklung strebt die BOB daher eine Anpassung der Zuschusszahlungen zum Beginn des Geschäftsjahres 2022/23 an. Zusammen mit der Finanzierung des Landes Baden-Württemberg sollte damit eine solide Grundlage für den Betrieb der BOB gegeben sein.

3. Ausblick

Nachdem zum Fahrplanwechsel im Dezember nur ein Teil der Flotte unserer Elektrotriebwagen zur Verfügung stand, waren noch einige Nacharbeiten zu erledigen. Fast die gesamte Flotte musste noch foliert werden, um im Erscheinungsbild der BOB unterwegs zu sein. Je nach Zustand der Züge mussten auch noch weitere Instandhaltungsarbeiten, etwa an den Holzfußböden, umgesetzt werden. Im laufenden Jahr steht noch der behördlich vorgeschriebene Tausch aller Fahrmotoren an. Die Arbeiten sind im ersten Halbjahr 2022 insgesamt gut vorangeschritten und die Verfügbarkeit der Triebwagen hat sich deutlich erhöht. In den kommenden Jahren müssen immer wieder Großkomponenten getauscht werden, so dass die Unternehmensergebnisse sehr uneinheitlich ausfallen werden.

Nachdem der Antrag für eine neue Sicherheitsbescheinigung, die Grundlage für den Eisenbahnbetrieb der BOB ist, im vergangenen Jahr zurückgezogen werden musste, wird die zugrundeliegende Dokumentation des Sicherheits-Managements umfassend adaptiert. Im Laufe des Jahres soll dann erneut ein Antrag eingereicht werden. Dies ist auch die Voraussetzung, um sich an der erwarteten Ausschreibung der Verkehrsleistungen der BOB durch das Land Baden-Württemberg beteiligen zu können. Die Ausschreibung wird im Laufe des Jahres erwartet. Bis zur Betriebsaufnahme durch den Gewinner des Wettbewerbs ist der Verkehr der BOB jedenfalls gesichert.

Ganz neu ist eine unerwartete Entwicklung bei den Tarifen. Auf bundespolitische Initiative hin wird es ab Juni 2022 extrem günstige Monatskarten geben, die bundesweit im Nahverkehr gelten. Durch den Einsatz der größeren Triebwagen hat die BOB derzeit noch Kapazitätsreserven, inwieweit sich die Nachfrage ändert und vor allem dauerhaft Kunden gewonnen werden können, ist aktuell noch nicht absehbar.

gez. Christian Nicke

Geschäftsführer

Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG

Anlage:

Entwicklung der Fahrgastzahlen



Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG.

Fahrgastzahlen

Durchschnittliche Fahrgastzahl an Werktagen

1993 - 2021



*geschätzter Wert