



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

Stand: März 2016

1 Allgemeines

Im zurückliegenden Geschäftsjahr 2014/15 (01.10.2014 - 30.09.2015) gab es für die Gesellschaft ein herausragendes Ereignis: Die Vereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg als dem Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr den BOB-Verkehr in der bestehenden Form bis zur Elektrifizierung der Südbahn in diesem Übergangszeitraum beizubehalten und damit für die nächsten Jahre sicherzustellen. Ursprünglich hatte das Land beabsichtigt, diesen Verkehr in ein größeres Vergabelos zu integrieren und im Rahmen eines Regionalbahn-Gesamtkonzeptes der Südbahn (Ulm – Lindau) sowie der Bodensee-Gürtelbahn (Friedrichshafen – Radolfzell) auszuschreiben. Eine Teilnahme der BOB an dieser Ausschreibung wäre aus mehreren Gründen nicht in Betracht gekommen. Sowohl die kurzfristige Betriebsaufnahme im Dezember 2016 bei einer Steigerung des Fahrleistungsvolumens und der Streckenlänge um das Sechsbzw. Vierfache, mit allen daraus resultierenden Maßnahmen (Personal, Fahrzeuge), aber insbesondere die zeitliche Einschränkung auf den Zeitraum bis zur Elektrifizierung der Südbahn und damit eine relativ kurze Vertragslaufzeit, hätten für die Gesellschaft zu gravierenden Risiken geführt. Dank der Unterstützung aller BOB-Gesellschafter konnte das Land davon überzeugt werden, dass die BOB seit über 20 Jahren einen zuverlässigen und qualitativ hochwertigen Verkehr durchführt, sich in dieser Zeit zu einer eigenständigen Marke entwickelt hat, bei den Kunden eine hohe Wertschätzung genießt und die Region diesen Verkehr durch entsprechende Finanzbeiträge ermöglicht.

Ansonsten verlief das Geschäftsjahr sowohl betriebs- als auch verkehrswirtschaftlich erfolgreich. Trotz hoher finanzieller Belastungen beim Wagenpark (Hauptuntersuchungen, Rostsanierungen) konnte der geplante Jahresfehlbetrag vermieden werden und wurde stattdessen ein Gewinn in einer fünfstelligen Größenordnung erzielt. In diesem Geschäftsjahr hat sich erneut gezeigt, dass die Gesellschaft das Rückgrat im SPNV zwischen Friedrichshafen und Aulendorf bildet. Trotz zahlreicher Streikaktionen der GDL-Lokführer wurde der Verkehr zuverlässig durchgeführt und konnten sich somit die Fahrgäste auf ihre Gesellschaft verlassen. Der erneute Zuwachs beim Fahrgastaufkommen ist der beste Beleg dafür, dass die „Geißbockbahn“ für die Region eine echte Alternative zum Individualverkehr darstellt.

2 Rechtsstreit mit DB Station&Service AG bezüglich der Stationspreise

Die unendliche Geschichte setzt sich fort: 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 zurück verwiesen. Der BGH hat nun die Möglichkeit seine Auffassung zur Anwendbarkeit von § 315 BGB entsprechend darzulegen oder die Angelegenheit wegen der grundsätzlichen Bedeutung mit dem

Unionsrecht dem EuGH zur Entscheidung vorzulegen. Es bleibt abzuwarten, wie sich der BGH entscheidet.

Unabhängig hiervon betreibt die DB ihre Klagen für den Zeitraum März 2008 bis Ende 2010 weiter. Die Verhandlungen für diese Verfahren haben zwischenzeitlich stattgefunden; da die DB nach Auffassung der Gerichte die Angemessenheit ihrer Stationspreise nicht nachweisen konnte, wurden sämtliche Klagen der DB abgewiesen. Die DB hat gegen die Urteile erwartungsgemäß Berufung eingelegt.

Es bleibt zu hoffen, dass die Gerichtsbarkeit der DB als Monopolist der Schieneninfrastruktur Grenzen setzt, damit diese ihre Preise nicht nach Belieben festsetzen kann. Die jährlich überproportional steigenden Infrastrukturkosten haben bereits dazu geführt, dass die Regionalisierungsmittel für einen Teil der Länder (u.a. Baden-Württemberg) nicht mehr ausreichen und Mittel aus dem eigenen Haushalt bereit gestellt werden oder im Extremfall Schienenpersonennahverkehrsleistungen abbestellt werden müssen.

3 Bilanz über die Entwicklung der Gesellschaft

3.1 Betriebskonzept und -abwicklung

Das Fahrplanangebot der Gesellschaft blieb auch im Fahrplanjahr 2014/15 (14.12.2014 – 12.12.2015) im Grundsatz unverändert. Zwischen Friedrichshafen und Aulendorf verkehren die blauen Triebwagen weiterhin im Stundentakt, sodass an Werktagen in diesem Abschnitt 30 Fahrten und am Wochenende 26 Fahrten angeboten werden. An Werktagen wird das Angebot um weitere 18 Fahrten zwischen Friedrichshafen und Ravensburg verdichtet. Das Fahrleistungsvolumen belief sich im Geschäftsjahr 2014/15 auf rund 528.000 km und liegt damit um 3.500 km unter dem Vorjahreswert (531.541 km). Ursächlich hierfür sind durchgeführte Buseratzverkehre aufgrund von Baumaßnahmen im Schienennetz.

Im April 2015 konnten sämtliche Hauptuntersuchungen und die Rostsanierungen an den gesellschaftseigenen Triebwagen abgeschlossen werden. Die gesamten Aufwendungen für diese Maßnahmen beliefen sich auf rund 2,1 Mio. Euro.

Zwischen der DB AG und der Lokführergewerkschaft GDL bestand bereits im Jahre 2014 ein Tarifkonflikt, der im April und Mai 2015 erneut eskalierte. Mit dem sechs Tage andauernden und bisher längsten Bahnstreik in Deutschland erreichte dieser Konflikt in der ersten Mai-Woche seinen Höhepunkt. Ein erneuter Streik kurz vor Pfingsten wurde sogar als unbefristet angekündigt. Glücklicherweise konnte dieser nach einer Einigung über das weitere Vorgehen nach zwei Tagen beendet werden. Da die Triebfahrzeugführer der Gesellschaft durch die DB-Tochter RAB gestellt werden, ergab sich für die Geißbockbahn während dieses Konflikts ein permanentes Risiko für Fahrtausfälle. Die Gesellschaft hatte sich frühzeitig auf diese schwierige Situation eingestellt, vorsorglich Busse in Friedrichshafen und Aulendorf bereitgestellt und somit eine Rückfallebene geschaffen. Dies war glücklicherweise nicht erforderlich, da durch den Einsatz von nicht streikwilligem Personal nahezu alle Fahrten durchgeführt werden konnten. Angesichts der für die Fahrgäste permanenten Unsicherheit in einem relativ langen Zeitraum haben sich Fahrgäste nach Alternativen umgesehen, die nicht nur kurzfristig zu Fahrgastverlusten geführt haben. Der Imageschaden für den gesamten ÖPNV war enorm.

Im Jahr 2015 lag die Pünktlichkeitsquote der Gesellschaft bei 96,2% (Vorjahreswert 96,8%) und stellt damit auch im bundesweiten Vergleich einen guten Wert dar. Der Rückgang ist nicht vor-

rangig auf eine unpünktlichere Betriebsabwicklung der Gesellschaft zurückzuführen, sondern beruht in erster Linie auf Verspätungen des DB-Zugverkehrs auf der Südbahn, die unmittelbare Auswirkungen auf die BOB-Verkehre haben.

3.2 Verkehrswirtschaft

Die Gesellschaft führt in ihren Zügen unterjährig an ausgewählten Stichtagen Fahrgastzählungen durch. Während im Jahr 2014 an vier Zähltagen ein Gesamtfahrgastaufkommen von 20.453 Fahrgästen und damit durchschnittlich 5.113 Personen pro Tag ermittelt wurden, belief sich das Fahrgastaufkommen im Jahr 2015 auf 20.569 Fahrgäste (durchschnittlich 5.142 Personen pro Tag). Trotz eines gleichbleibenden Fahrplanangebots wurde damit in 2015 erneut ein leichter Fahrgastzuwachs erzielt. Die Steigerungsrate von 0,6% scheint dabei auf den ersten Blick bescheiden; dieser Wert ist jedoch beachtlich, wenn man den allgemeinen Trend aufgrund der demographischen Entwicklung berücksichtigt. Im bodo-Gebiet gab es im Jahr 2015 einen Rückgang um 0,3%, im bundesweiten SPNV um 0,1%. Der Schienenverkehr in der Region stützt damit den gesamten ÖPNV und kompensiert zumindest teilweise die Rückgänge im Busverkehr. Die Darstellung der Entwicklung des durchschnittlichen Fahrgastaufkommens im gesamten Betriebszeitraum wie auch eine haltstellenbezogene Aufstellung der Zählungen im Jahr 2015 sind als Anlagen 1 und 2 beigefügt.

Bezogen auf die einzelnen Streckenabschnitte entfallen 67% des Fahrgastaufkommens auf das Altgebiet Friedrichshafen Stadt – Ravensburg (3.445 Fahrgäste), 28% auf den Abschnitt Ravensburg – Aulendorf (1.440 Fahrgäste) und 5% auf den Abschnitt Friedrichshafen Stadt – Friedrichshafen Hafen (257 Fahrgäste). Auf allen Streckenabschnitten wurden damit die Prognosewerte (Altgebiet 1.070/Nordgebiet 650 Fahrgäste) deutlich übertroffen.

3.3 Tarif- und Vertriebsangelegenheiten

Die Gesellschaft ist Vollmitglied im Verkehrs- und Tarifverbund bodo, der die Landkreise Bodenseekreis und Ravensburg umfasst, und sich seit seinem Start am 01.01.2004 sehr positiv entwickelt hat. Die tariflichen Verbesserungen zugunsten der Fahrgäste haben sicherlich auch zu den verkehrswirtschaftlichen Erfolgen der Bodensee-Oberschwaben-Bahn entscheidend beigetragen. Aufgrund der aktuellen Entwicklung auf der Kostenseite, die insbesondere durch steigende Personalkosten alle Verkehrsunternehmen erheblich belasten, wurden die bodo-Fahrpreise zum 01.01.2016 um durchschnittlich 1,8% angehoben. Damit sollen die Kosten bzw. die rückläufigen Verbund-Einnahmen aufgrund der geringeren Fahrgastzahlen im Busverkehr zumindest teilweise kompensiert werden.

3.4 Marketing

Die Öffentlichkeitsarbeit im Jahr 2015 war im ersten Halbjahr geprägt von der tagesaktuellen Kommunikation im Zusammenhang mit den drohenden Fahrtausfällen aufgrund des Lokführerstreiks. Die präventiven Maßnahmen ermöglichten der Gesellschaft eine positive Darstellung der Zuverlässigkeit der Geißbockbahn in den Medien. Daneben lag der Schwerpunkt der Kommunikation bei den umfangreichen Baumaßnahmen in den Monaten Juni und November. Wie in den Vorjahren Jahr wurden im Juli die Flyer zu den Heimatfesten Seehasen- und Rutenfest und im Dezember erneut der Flyer zum Jahresfahrplan (Beginn 13.12.2015, Auflage 116.400 Stück) aufgelegt.

Neben diesen Medien spielt für die Fahrgäste das Internet als eine schnelle Informationsquelle eine immer größere Rolle – dies hat sich insbesondere bei den Streiks gezeigt. Der Internetauf-

tritt der Gesellschaft weist seit Jahren steigende Besucherzahlen auf und hat 2015 mit einer Steigerung um über 10% auf 79.800 Besucher einen neuen Rekordwert erreicht. Die höchsten Zuwachsraten weisen dabei die Spitzenmonate Juli (10.000 Besucher/Sonderverkehre Seehasen-/Rutenfest) und August (8.000 Besucher) auf. Dies ist ein Beleg für die ganzjährige Bedeutung dieses Mediums für die Zielgruppe der Gelegenheitskunden im Freizeitbereich.

Die Kundenzeitschrift „Geißenpeter“ widmete sich im Jahr 2015 in zwei Ausgaben den Themen „Unser täglich Brot“ sowie „Mmhhh, ganz schön lecker“ und präsentierte damit regionale und überregionale Themen für die Kunden der Gesellschaft.

3.5 Wirtschaftliche Verhältnisse

Trotz der hohen finanziellen Belastungen beim Wagenpark ist es der Gesellschaft gelungen, das Geschäftsjahr 2014/15 mit einem Gewinn abzuschließen. Zu dieser positiven Entwicklung hat das weiterhin niedrige Preisniveau beim Treibstoff maßgeblich beigetragen. Außerdem gab es verschiedene aperiodische Erträge, die sich ergebnisverbessernd auswirkten. Diese Maßnahmen haben in Summe zu einem positiven Unternehmensergebnis geführt. Die Ergebnisentwicklung der Gesellschaft im gesamten Betriebszeitraum ist in der Anlage 3, die finanzwirtschaftlichen Kennzahlen im Erfolgsplan (Anlage 4) dargestellt.

Nachdem mit dem Land eine Vereinbarung für die Fortführung der BOB-Verkehre bis zur Elektrifizierung der Südbahn getroffen wurde, war es erforderlich, die mit den Zuschussgebern (Gemeinschaft nördliches mittleres Schussental für den Abschnitt Ravensburg – Aulendorf und Stadt Friedrichshafen für den Abschnitt Stadtbahnhof – Hafengebäude) bis zum Ende 2016 bestehenden Verträge auf die neue Situation anzupassen. Die Verträge wurden einvernehmlich bis Ende 2023 verlängert. Sofern das Bedienungskonzept der elektrifizierten Südbahn früher umgesetzt wird, enden die Verträge zu diesem Zeitpunkt.

Die Zuschusszahlungen waren eine Grundvoraussetzung für die Fortsetzung der Verkehre in der bestehenden Form, da ansonsten ein kostendeckender Betrieb nicht möglich gewesen wäre. Dies nicht zuletzt deshalb, weil sich die Erträge in den kommenden Jahren – nicht zuletzt aufgrund der demografischen Entwicklung – unterproportional zu den Aufwendungen entwickeln werden.

4 Ausblick

Durch die Vereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg besteht für die Fortführung der bestehenden BOB-Verkehre für alle Beteiligten Planungssicherheit bis zur Elektrifizierung der Südbahn. Nach dem gegenwärtigen Planungsstand wird mit einer Betriebsaufnahme frühestens im Jahr 2021 gerechnet. Durch die Elektrifizierung ändern sich die Rahmenbedingungen für die Schienenverkehre grundlegend. Dies gilt sowohl für die Infrastruktur, die höhere Geschwindigkeiten und damit kürzere Fahrzeiten ermöglicht, als auch für den Einsatz neuer elektrischer Fahrzeuge. Dies wiederum hat zur Folge, dass die gesamten Fahrplankonzepte auf diese Neuerungen ausgerichtet werden müssen; hier bleibt kein Stein auf dem anderen. Das Land wird die neuen SPNV-Verkehre, in denen dann auch der BOB-Verkehr enthalten ist, zu gegebener Zeit ausschreiben.

Nach den Vorstellungen des Landes sollen die Ausschreibungslose entsprechend große Fahrleistungsvolumen und damit größere Bedienungsgebiete beinhalten. Es ist vorgesehen, auch die

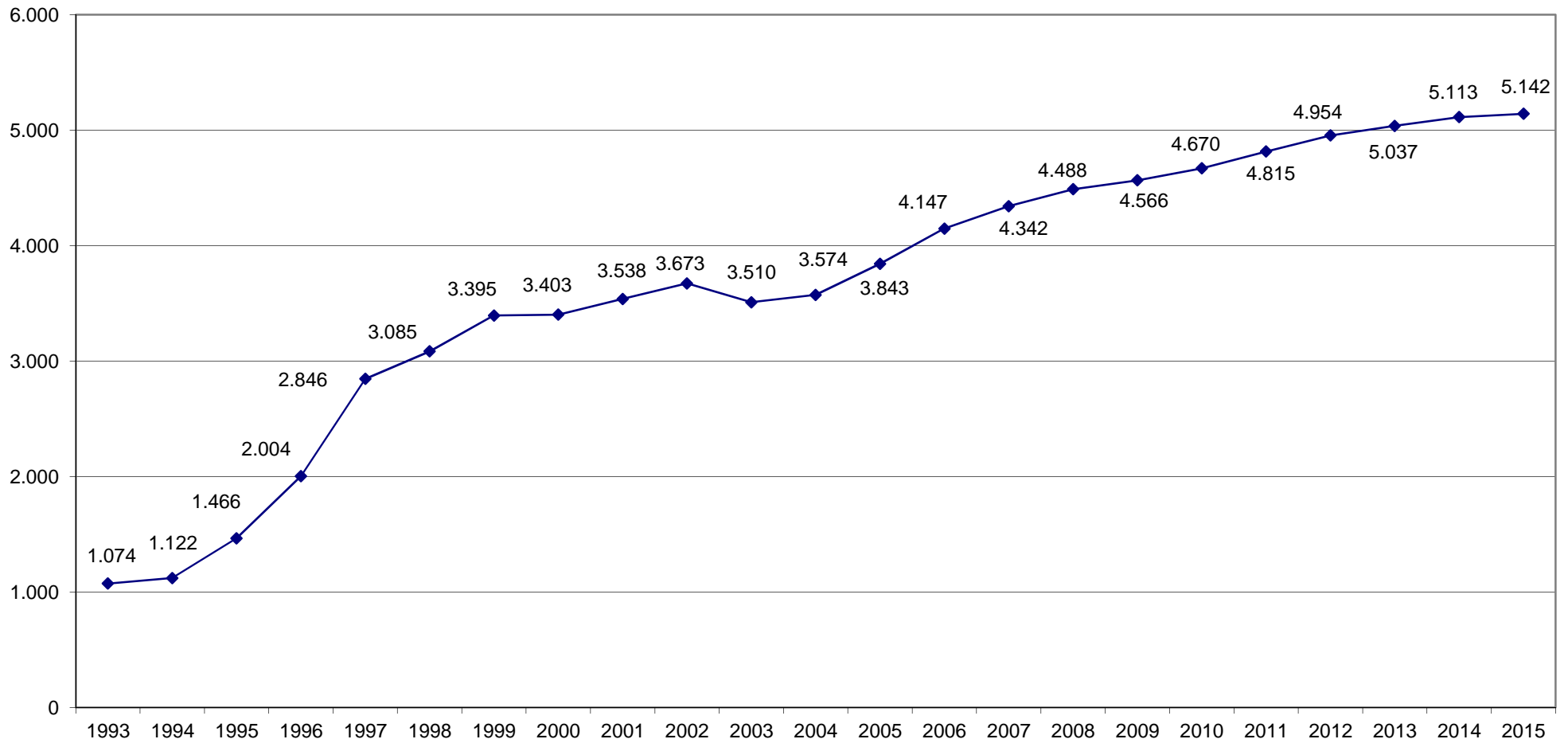
(langsameren) Regionalbahn-Verkehre für den gesamten elektrifizierten Abschnitt Ulm – Friedrichshafen – Lindau als einen durchgängigen Verkehr mit neuen elektrifizierten Fahrzeugen auszuschreiben. Für die BOB hätte dies einen Quantensprung bezüglich der Größe des Bedienungsgebietes, die Zahl der neu zu beschaffenden elektrischen Fahrzeuge sowie personeller Ressourcen (Fahrpersonal) zur Folge. Dies wäre aus heutiger Sicht nur mit einem strategischen Partner realisierbar.

Nachdem die Finanzierungsvereinbarung für die Südbahn zwischen Bund und Land zwischenzeitlich unterzeichnet wurde, geht es für die Gesellschaft im Laufe des Jahres 2016 darum, die infrage kommenden Lösungen auszuloten. Die mit der Elektrifizierung geschaffenen Infrastrukturverbesserungen müssen dazu beitragen, den SPNV auf der Südbahn weiter auszubauen und zu attraktivieren. Aus Sicht der Gesellschaft könnte eine Option auch darin bestehen, die Verkehre weiterhin zu brechen (z. B. Aulendorf), wobei auch hier räumliche Erweiterungsmöglichkeiten denkbar wären. Dies hätte den Vorteil, ein stärker auf die Region ausgerichtetes Konzept entwickeln zu können, welches die Gesellschaft auch künftig in die Lage versetzt, ihr erfolgreiches Geschäftsmodell unter den veränderten Rahmenbedingungen fortzusetzen.

gez. Manfred Foss

Anlagen

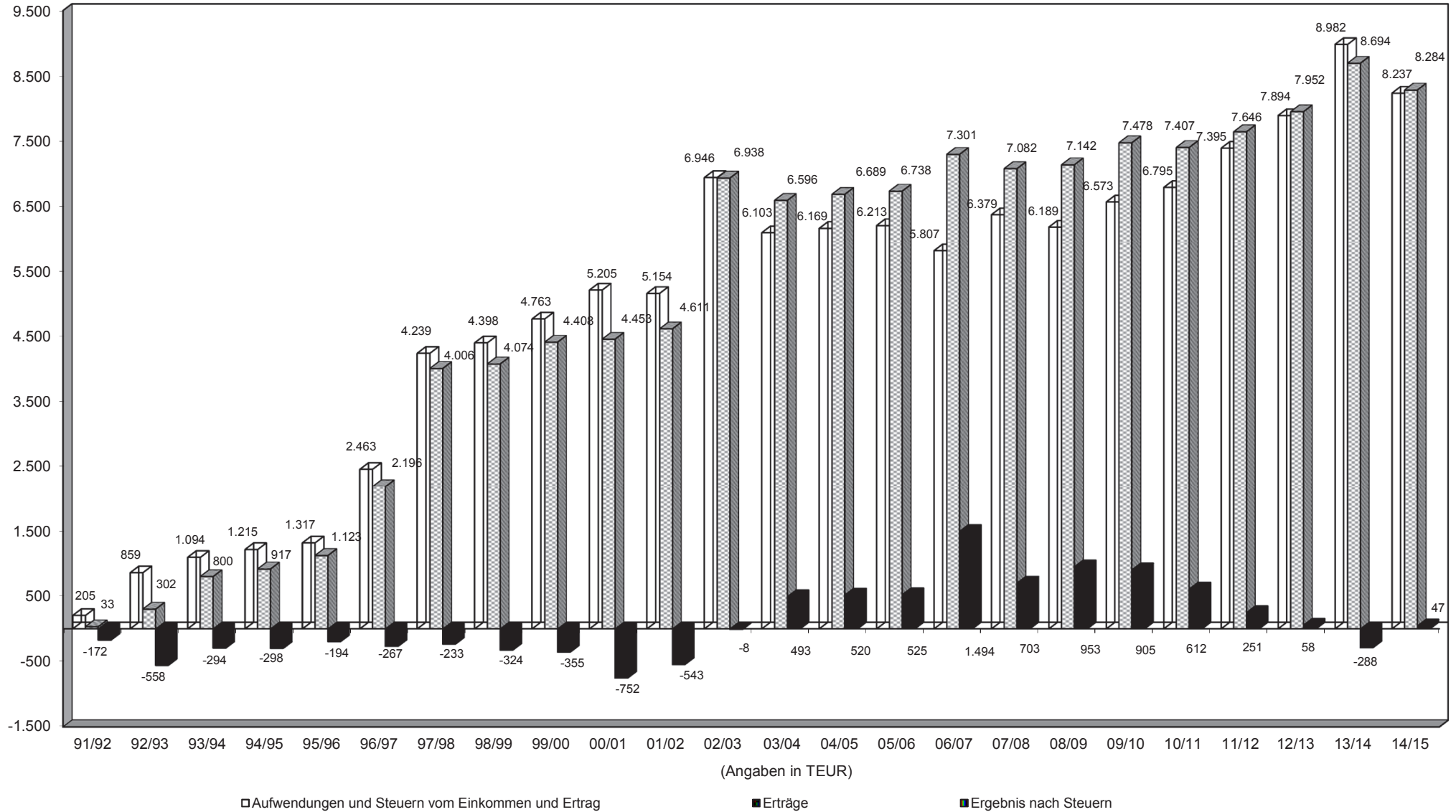
Entwicklung des durchschnittlichen Fahrgastaufkommens an Werktagen in den Zügen der Bodensee-Oberschwaben-Bahn im Betriebszeitraum 1993 - 2015





März 2015							Juni 2015							September 2015							November 2015						
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.	193	3,7	143	2,8	168,0	3,3	263	5,1	213	4,2	238,0	4,6	272	5,3	214	4,2	243,0	4,8	167	3,2	170	3,3	168,5	3,2			
Friedrichsh.Stadt b.	1031	20,0	1133	22,0	1082,0	21,0	1030	20,1	1060	20,7	1045,0	20,4	947	18,6	1044	20,5	995,5	19,6	1002	19,3	1034	19,9	1018,0	19,6			
Löwental	432	8,4	341	6,6	386,5	7,5	322	6,3	304	5,9	313,0	6,1	383	7,5	300	5,9	341,5	6,7	358	6,9	349	6,7	353,5	6,8			
Flughafen	90	1,7	104	2,0	97,0	1,9	147	2,9	127	2,5	137,0	2,7	160	3,1	143	2,8	151,5	3,0	103	2,0	105	2,0	104,0	2,0			
Kehlen	165	3,2	120	2,3	142,5	2,8	145	2,8	129	2,5	137,0	2,7	151	3,0	144	2,8	147,5	2,9	162	3,1	129	2,5	145,5	2,8			
Meckenbeuren	498	9,7	455	8,8	476,5	9,2	525	10,2	483	9,4	504,0	9,8	496	9,7	466	9,2	481,0	9,4	532	10,2	469	9,0	500,5	9,6			
Oberzell	169	3,3	155	3,0	162,0	3,1	143	2,8	154	3,0	148,5	2,9	132	2,6	145	2,8	138,5	2,7	147	2,8	162	3,1	154,5	3,0			
Weissenau	272	5,3	338	6,6	305,0	5,9	277	5,4	309	6,0	293,0	5,7	272	5,3	376	7,4	324,0	6,4	320	6,1	347	6,7	333,5	6,4			
Ravensburg	1.268	24,6	1.231	23,9	1.250	24,3	1.362	26,6	1.303	25,4	1.333	26,0	1.283	25,2	1.145	22,5	1.214	23,9	1.461	28,1	1.202	23,1	1.332	25,6			
Weingarten/Berg	189	3,7	204	4,0	196,5	3,8	194	3,8	216	4,2	205,0	4,0	196	3,9	197	3,9	196,5	3,9	205	3,9	230	4,4	217,5	4,2			
Niederbiegen	152	3,0	104	2,0	128,0	2,5	111	2,2	106	2,1	108,5	2,1	113	2,2	113	2,2	113,0	2,2	138	2,7	129	2,5	133,5	2,6			
Mochenwangen	145	2,8	145	2,8	145,0	2,8	97	1,9	118	2,3	107,5	2,1	127	2,5	130	2,6	128,5	2,5	131	2,5	147	2,8	139,0	2,7			
Aulendorf	548	10,6	679	13,2	613,5	11,9	507	9,9	601	11,7	554,0	10,8	558	11,0	673	13,2	615,5	12,1	478	9,2	731	14,0	604,5	11,6			
Summe	5.152	100	5.152	100	5.152	100	5.123	100	5.123	100	5.123	100	5.090	100	5.090	100	5.090	100	5.204	100	5.204	100	5.204	100			
					5.152						5.123						5.090						5.204				
Vorjahreswert			2014		5.129				2014		5.090				2014		5.051				2014		5.183				
% Veränderung					0,5%						0,7%						0,8%						0,4%				

Ergebnisentwicklung der Geschäftsjahre 1991/92 - 2014/15





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
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
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
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
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
Sonstige		39	80	66	59	138	143	267	293	250	243	366	470	381	269	306	298	340	426	440	476	511		464
Abschreibungen		55	111	150	137	166	249	337	387	389	393	418	384	382	649	524	462	461	591	621	637	719	882	755
Zinsaufwand	65	93	95	104	102	142	295	255	234	244	193	138	47	93	148	121	99	76	55	33	60	112		123
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
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
Betriebserträge																								
Fahrscheinertlöse		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
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
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
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
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
Steuern vom Einkommen und Ertrag													155	128	68	268	115	159	136	101	42	48	21	28
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

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%
--------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------	--------