



Bericht der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG für 2018

Stand: Februar 2019

1. Allgemeines

Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn (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.

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.

Das Gesamtjahr 2018 verlief insgesamt routinemäßig. Die BOB blieb von außergewöhnlichen Ereignissen verschont. Trotz einzelner Herausforderungen wurde der Betrieb auf einem guten Niveau geführt. Auch wirtschaftlich war die BOB 2018 erfolgreich.

2. Bilanz über die Entwicklung der Gesellschaft

2.1 Betriebskonzept und -abwicklung

Das bewährte Fahrplanangebot der Gesellschaft blieb auch im Fahrplanjahr 2017/18 (10.12.2017 – 08.12.2018) unverändert. Das Basisangebot mit stündlichen Verbindungen zwischen Friedrichshafen und Aulendorf wird um zusätzliche Verstärker zwischen Friedrichshafen und Ravensburg in der Hauptverkehrszeit ergänzt. Im Basisangebot verkehrten werktäglich 30 Fahrten nach Aulendorf und am Wochenende 26 Fahrten. 18 Verstärker sind werktags zusätzlich auf dem südlichen Streckenabschnitt unterwegs gewesen. Das Fahrleistungsvolumen betrug insgesamt 530.000 Zug-km und lag damit rund 32.000 Zug-km über dem Vorjahr.

Die Pünktlichkeitsquote übertrifft den mit dem Land Baden-Württemberg vereinbarten Zielwert von 96,0 %. Im Jahr 2018 lag die Pünktlichkeit 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, Personalmangel sowie Personenunfälle. 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. Der erste Streckenabschnitt Ulm – Laupheim war von 3. September bis 21. Dezember 2018 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 war die Bedienung des Hafenbahnhofs in Friedrichshafen eingeschränkt. Die Betriebsqualität auf der Gesamtstrecke

südlich von Laupheim hat sich sogar etwas verbessert, da der sehr stark belastete Knoten Ulm und die ebenfalls hoch belastete Strecke durchs Filstal nach Stuttgart nicht angefahren werden konnten, wo vielfach Verspätungen entstehen.

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.

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 19.530 Fahrgäste gezählt, dies ergibt im Durchschnitt 4.883 Fahrgäste je Werktag. Damit liegen die letzten Zählungen unter den bisherigen Werten mit durchschnittlich über 5.000 Fahrgästen pro Werktag. Ursachen für diese – voraussichtlich nur temporäre – Entwicklung waren: Zum einen fand die Zählung im Juni während der Fußball-Weltmeisterschaft an einem Spieltag der deutschen Nationalmannschaft statt. Zum zweiten waren es die Auswirkung der Fahrplananpassungen im Herbst: Um alle wichtigen Verbindungen und Anschlüsse gewährleisten zu können, wurde zwischen Laupheim West und Friedrichshafen das Zugangebot von der RAB auf einen Halbstundentakt verdichtet. Damit gab es zusätzliche Fahrten, die teilweise nur wenige Minuten vor oder nach den Zügen der BOB verkehrten. Dies führte dazu, dass sich die Fahrgäste auf die verschiedenen Zugfahrten verteilt haben und das Angebot der BOB insgesamt weniger nachgefragt wurde.

Seit 2013 liegen die Fahrgastzahlen bei nunmehr konstant über 5.000 Personen werktäglich. Damit ist nun aber auch ein gewisser Sättigungsgrad erreicht, da sich das Wachstum in den letzten Jahren deutlich verlangsamt hat. Zudem hat die BOB in der Morgenspitze, wenn auch Schüler und Auszubildende mit den blauen Zügen unterwegs sind, kaum mehr freie Kapazitäten.

Die haltestellenbezogenen Zählungen 2018 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. Zum 1.1.2018 ist das bodo-Gebiet um den Landkreis Lindau angewachsen, inkl. der Stadt Lindau. Damit sind nun u. a. Lindau, Hergatz, Scheidegg, Lindenberg und Oberstaufen zum bodo-Tarif erreichbar. Die BOB verkauft zu diesen Zielen daher nun Fahrscheine zum bodo-Tarif, die über die allgemeine Einnahmeaufteilung auf die Partner im Verkehrsverbund aufgeteilt werden. Die entsprechende Umstellung der Fahrscheinautomaten konnte rechtzeitig bewerkstelligt werden. Die Partner hoffen durch die Integration, die für viele Relationen attraktivere Preise ermöglicht, weitere Fahrgäste vom öffentlichen Verkehr überzeugen zu können.

Ebenfalls ab 01.01.2018 ist die bodo eCard gestartet. Nach jahrelanger Projektarbeit zur Vorbereitung und einer intensiven Arbeitsphase zur Installation der nötigen Erfassungsgeräte und Software wurde das neue Ticket für die Fahrgäste nun nutz- und erlebbar. Bei der BOB mussten an den Stationen Terminals nachgerüstet werden, an denen der Ein- und Ausstieg mittels eCard von den Kunden erfasst wird (Check In, Check Out). Um den vorhandenen Stromanschluss nutzen zu können, wurden die Terminals direkt an die Fahrscheinautomaten angebaut.

Das System stand an den BOB-Haltestellen rechtzeitig und weitestgehend funktionstüchtig zur Verfügung. 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 laufen die Terminals bei jedweder Witterung weitestgehend störungsfrei.

Die neue eCard bietet Nutzern mehrere Vorteile: Die zurückgelegten Wege werden über Check In und Check Out automatisch erfasst und mit dem richtigen Tarif berechnet. Bei jeder Einzel-

fahrt profitieren die Kunden von 10 % Rabatt, ab der 20. Fahrt sogar von 20 % Ermäßigung. Bei mehreren Fahrten an einem Tag wird der Fahrpreis beim Preis einer Tageskarte für die entsprechende Entfernung gedeckelt. Die eCard entwickelt sich für Gelegenheitskunden zu einem Verkaufsschlager, im ersten Jahr wurden bereits rund 10.000 Karten nachgefragt. Bei der BOB sind werktäglich im Durchschnitt bereits über 100 Kunden mit der eCard unterwegs.

Das Geschäftsjahr war ferner durch die Vorbereitungen für den Verkauf des neuen landesweiten bw-Tarifs ab Dezember 2018 geprägt. Der bw-Tarif bietet einen landesweiten Tarif für Fahrten über Verbundgrenzen hinweg, im Verkehrsgebiet der BOB z. B. von Meckenbeuren nach Singen oder von Ravensburg nach Ulm. Wie schon bisher von Verbundfahrtscheinen bekannt, ist die Anschlussmobilität mit weiterführenden Verkehrsmitteln schon inkludiert, beispielsweise die Straßenbahn in Ulm. Vor dem Tarifstart waren sehr umfassende Vorarbeiten zum Tarifwerk, den Tarifbestimmungen und Vertragswerken mit allen beteiligten Unternehmen erforderlich. Die BOB ist seit Gründung der bwTarif GmbH dort Gesellschafterin und hat sich im Facharbeitskreis Vertrieb und im Tarifausschuss aktiv eingebracht.

2.4 Marketing

Im Jahr 2018 konnte die BOB Geburtstag feiern. Schon seit 25 Jahren sind die Triebwagen mit dem markanten Geißbocklogo zwischen Bodensee und Oberschwaben unterwegs. Dieses besondere Jubiläum wurde selbstverständlich gefeiert. Ein besonderes Dankeschön ging an die treuen Stammkunden, die regelmäßig mit der BOB fahren: Die Abo-Inhaber wurden zu einem heiteren Abend mit „Herrn Hämmerle“ (mit dem Kabarettist Bernd Kohlhepp) eingeladen. Beide Termine im Kulturzentrum „Gleis 1“ in Meckenbeuren waren ausgebucht.

Autofahrer, die noch nicht Kunde bei der BOB sind, wurden an besonders stauanfälligen Straßenabschnitten augenzwinkernd mit „Nervennahrung“ versorgt, die auch ein Schnupperticket für die staufreie Alternative BOB beinhaltet hat.

Für Jene schließlich, die die BOB vor 25 Jahren aus der Taufe gehoben haben oder in Politik und Verwaltung für unsere Bahn Verantwortung tragen, fand ein Festakt ebenfalls in Meckenbeuren statt. Auch hier wurden Szenen aus dem Bahnalltag kabarettistisch nachgespielt. Der Baden-Württembergische Verkehrsminister Winfried Herrmann zeigte sich in seiner Rede von dem Rückhalt, den die BOB in der Region genießt, erneut beeindruckt. Er sagte zu, dass die Ausschreibung der Verkehrsleistungen auf der dann elektrifizierten Südbahn so erfolgen solle, dass auch die BOB eine Chance hat, ein konkurrenzfähiges Angebot abzugeben.

Überwiegend erfolgt das Marketing für Tarif- und Verkehrsangebote durch den Verkehrsverbund bodo. Hier stand im Jahr 2018 weiterhin die Einführungskampagne zum Start der bodo eCard im Mittelpunkt.

Die BOB-eigene Kommunikation lag schwerpunktmäßig auf der Information über Fahrplanänderungen. Aufgrund von Arbeiten an den Stationen am Stadt- und Hafentbahnhof in Friedrichshafen und vorbereitenden Bauarbeiten zur Elektrifizierung konnten einige Fahrten zum Hafentbahnhof nicht durchgeführt werden und endeten vorzeitig am Stadtbahnhof. Dafür wurde auch ein eigener Fahrplanflyer für den Herbstfahrplan ab 10. September 2018 aufgelegt. Wegen Brückenbauarbeiten zwischen Friedrichshafen und Ravensburg wurde vom 05. bis 08.09.2018 ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.

Die Kundenzeitschrift „Geißpeter“ hat im Jahr 2018 die Themen „25 Jahre BOB“ und „Ohnegleichen“ gewohnt vielseitig präsentiert.

2.5 Wirtschaftliche Verhältnisse

Das Geschäftsjahr 2017/18 konnte wiederholt mit einem Jahresüberschuss abgeschlossen werden. Insgesamt schloss die BOB das Geschäftsjahr mit einem Überschuss von rund 460 TEUR erneut positiv ab. Bei den Erlösen liegt die Zuschreibung vom Verkehrsverbund bodo aufgrund von Nachberechnungen über Plan. Höhere Kosten als geplant sind für Kraftstoff ange-

fallen, aufgrund der Erfordernisse für Instandhaltung sind auch höhere Kosten für die technische Betriebsführung und Material angefallen.

Nach wie vor ist die Zuschusszahlung des Landes und der Kommunen eine wesentliche betriebswirtschaftliche 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 danach 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 Richterergremium zur Überraschung der Experten in diesem jüngst entschiedenen Fall nicht der Argumentation des Generalanwalts. 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 ist ein 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 aber zu deutlichen Verzögerungen wie auch zu Problemen in der Struktur des Fernverkehrsangebots.

Die Auswirkungen dieser Entwicklungen 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 Fahrplangentwurf für den Fernverkehr. Erst wenn das Fahrplangerüst für den Fernverkehr steht, kann darauf aufbauend der Regionalverkehr geplant werden. Diese Vorgehensweise ist insbesondere deshalb üblich, um gute Anschlüsse auch zu Fernverkehrszügen sicherzustellen. Es ist gegenwärtig noch nicht definitiv festgelegt, wie lange übergangsweise auch nach Fertigstellung der Elektrifizierung weiterhin mit den vorhandenen Dieseltriebwagen der BOB gefahren werden darf.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass für die BOB immer noch wesentliche Planungsgrundlagen unbekannt sind, die u. a. Fahrzeuganforderungen und Verkehrsleistungen für die Zeit nach der Elektrifizierung betreffen. Auch hinsichtlich des langfristigen Betriebsprogramms nach Fertigstellung der Infrastrukturen gibt es noch keine Planungsparameter. Es ist lediglich davon auszugehen, dass der gesamte Verkehr wettbewerblich ausgeschrieben wird. Ebenso geht die BOB davon aus, dass der sogenannte „langsame Verkehr“, also die Regionalbahnen, auf der Südbahn auch künftig in Aulendorf gebrochen werden. Diese Brechung bedeutet, es gibt Regionalzüge auf dem nördlichen Streckenteil zwischen Ulm und Aulendorf und auf dem südlichen Abschnitt mit Zugläufen von Aulendorf bis Lindau.

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

Um die BOB für die Zukunft positionieren zu können, müssen trotzdem auf der Basis verschiedener Annahmen zusammen mit Fachgutachtern entsprechende Betriebskonzepte erarbeitet werden – um alternativ abschätzen zu können, mit welchem investiven und betrieblichen Aufwand ein künftiger regionaler Eisenbahnverkehr „unter Fahrdracht“ produziert werden kann. Darauf folgend können dann ggf. neu zu ordnende gesellschaftsrechtliche und unternehmerische Rahmenbedingungen diskutiert werden.

gez. Norbert Schültke

Geschäftsführer Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG

Anlagen

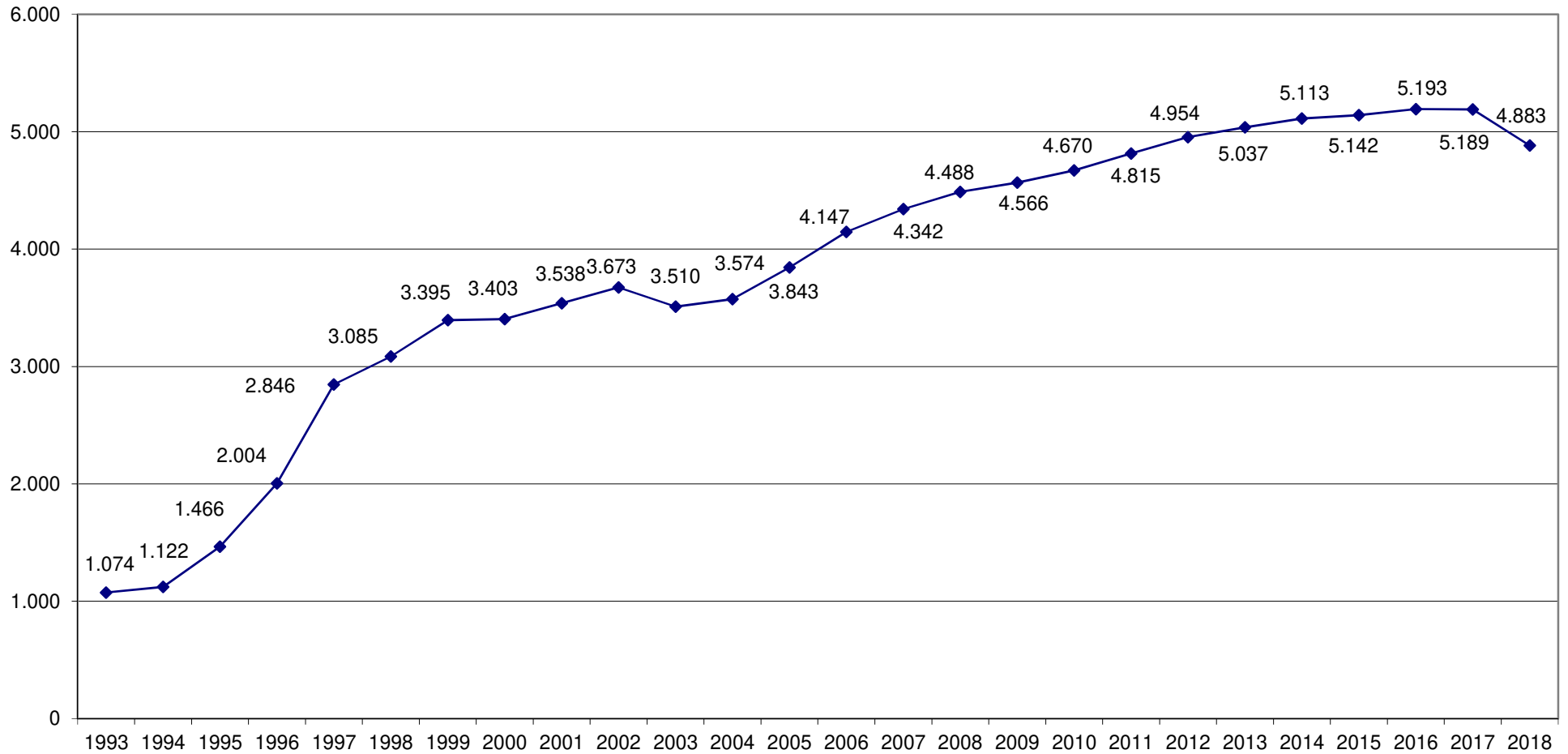


am Zähltag war das WM-Spiel Deutschland

(neuer Fahrplan gültig vom 10.09. - 08.12.2018)

	März 2018						Juni 2018						September 2018						November 2018					
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.	204	4,0	200	3,9	202,0	4,0	207,0	4,2	205,0	4,2	206,0	4,2	137	3,0	214	4,6	175,5	3,8	170	3,5	164	3,4	167,0	3,4
Friedrichsh.Stadt.	975	19,1	1093	21,4	1034,0	20,3	1004,0	20,4	1137,0	23,1	1070,5	21,7	1022	22,0	986	21,2	1004,0	21,6	910	18,7	1051	21,6	980,5	20,2
Löwental	412	8,1	295	5,8	353,5	6,9	312,0	6,3	331,0	6,7	321,5	6,5	295	6,4	318	6,8	306,5	6,6	365	7,5	321	6,6	343,0	7,0
Flughafen	119	2,3	127	2,5	123,0	2,4	131,0	2,7	133,0	2,7	132,0	2,7	199	4,3	205	4,4	202,0	4,4	128	2,6	115	2,4	121,5	2,5
Kehlen	234	4,6	203	4,0	218,5	4,3	172,0	3,5	154,0	3,1	163,0	3,3	160	3,4	154	3,3	157,0	3,4	154	3,2	187	3,8	170,5	3,5
Meckenbeuren	533	10,5	496	9,7	514,5	10,1	521,0	10,6	409,0	8,3	465,0	9,4	434	9,3	343	7,4	388,5	8,4	459	9,4	400	8,2	429,5	8,8
Oberzell	160	3,1	144	2,8	152,0	3,0	154,0	3,1	123,0	2,5	138,5	2,8	143	3,1	117	2,5	130,0	2,8	195	4,0	188	3,9	191,5	3,9
Weissenau	353	6,9	402	7,9	377,5	7,4	299,0	6,1	272,0	5,5	285,5	5,8	289	6,2	308	6,6	298,5	6,4	349	7,2	349	7,2	349,0	7,2
Ravensburg	1.235	24,2	1.123	22,0	1.179	23,1	1224,0	24,9	1186,0	24,1	1205,0	24,5	1.036	22,3	1.051	22,6	1.044	22,5	1.257	25,8	1.063	21,8	1.160	23,8
Weingarten/Berg	209	4,1	186	3,6	197,5	3,9	163,0	3,3	211,0	4,3	187,0	3,8	231	5,0	189	4,1	210,0	4,5	207	4,3	210	4,3	208,5	4,3
Niederbiegen	99	1,9	117	2,3	108,0	2,1	116,0	2,4	139,0	2,8	127,5	2,6	112	2,4	136	2,9	124,0	2,7	98	2,0	111	2,3	104,5	2,1
Mochenwangen	96	1,9	119	2,3	107,5	2,1	116,0	2,4	115,0	2,3	115,5	2,3	123	2,6	157	3,4	140,0	3,0	114	2,3	125	2,6	119,5	2,5
Aulendorf	468	9,2	592	11,6	530,0	10,4	505,0	10,3	509,0	10,3	507,0	10,3	462	10,0	465	10,0	463,5	10,0	460	9,5	582	12,0	521,0	10,7
Summe	5.097	100	5.097	100	5.097	100	4.924	100	4.924	100	4.924	100	4.643	100	4.643	100	4.643	100	4.866	100	4.866	100	4.866	100
	5.097						4.924						4.643						4.866					
Vorjahreswert	2017						2017						2017						2017					
% Veränderung	0,8%						-4,9%						-10,5%						-8,8%					

Entwicklung des durchschnittlichen Fahrgastaufkommens an Werktagen in den Zügen der Bodensee-Oberschwaben-Bahn im Betriebszeitraum 1993 - 2018



Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG

Erfolgsübersicht

01.10.2017- 30.09.2018

	GJ 16/17	Oktober -September		+/- EUR
	Ist FUR	Plan EUR	GJ 17/18 Ist EUR	
1 Operative Erlöse	8.142.087	8.646.500	8.674.567	28.067
Erlöse aus Fahrscheinverkauf	2.913.222	3.031.000	3.053.093	22.093
Zuschüsse Land	4.916.183	5.318.000	5.307.385	-10.615
Zuschüsse Region	212.973	214.500	216.324	1.824
Provisionen,Mieten,Skontierträge	99.709	83.000	97.765	14.765
2 Direkter Bezugsaufwand	5.699.284	5.886.100	6.099.472	213.372
Technische Betriebsführung	2.006.517	1.817.700	2.042.778	225.078
Trassenentgelte	2.452.093	2.690.000	2.682.144	-7.856
Stationsentgelte	530.579	591.000	586.029	-4.971
Energie/Treibstoff/Reinigung	710.095	787.400	788.521	1.121
3 Rohertrag	2.442.803	2.760.400	2.575.095	-185.305
4 Sonstige Erlöse/Erträge	11.286	5.600	6.897	1.297
5 Übriger Aufwand für Material/ Leistungen	695.843	760.000	760.237	237
Kaufmännische Betriebsführung (TWF)	254.000	275.000	264.948	-10.052
Verkaufsorganisation	399.201	423.000	409.551	-13.449
Sonstiger Aufwand Material/Leistungen	42.642	62.000	85.738	23.738
6 Personalaufwand	16.130	18.500	19.341	841
7 Kapitalaufwand	803.852	788.182	755.531	-32.651
Abschreibungen	713.675	708.682	677.794	-30.888
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	109.046	102.000	102.197	197
Zinserträge	18.870	22.500	24.460	1.960
8 Sonstige betriebliche Aufwendungen	426.870	517.580	426.423	-91.157
Mieten/Pachten	119.439	123.000	118.788	-4.212
Gebühren/Beiträge/Versicherungen	118.985	129.500	123.044	-6.456
Öffentlichkeitsarbeit/Werbung	42.847	125.000	57.420	-67.580
Prüfung/Beratung	73.348	71.000	40.647	-30.353
sonstiger betrieblicher Aufwand	72.251	69.080	86.524	17.444
9 Betriebsergebnis	511.395	681.738	620.460	-61.278
Neutrale Aufwendungen	44.564		13.023	13.023
Neutrale Erträge	116.655	50.000	18.782	-31.218
10 Neutrales Ergebnis	72.091	50.000	5.759	-44.241
11 Ergebnis vor Steuern und Beteiligung	583.486	731.738	626.219	-105.519
Finanzanlagen und Beteiligungen	40.873	71.000	42.371	-28.629
12 Gesamtergebnis vor Ertragsteuern	542.613	660.738	583.848	-76.890
Kapitalertragsteuer/ Soli				
Gewerbesteuer	115.436	110.600	125.125	14.525
13 Ertragsteuern	115.436	110.600	125.125	14.525
14 Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag (+/-)	427.177	550.138	458.723	-91.415

Kostendeckungsgrad (Betriebsergebnis)	107%	109%	108%
--	-------------	-------------	-------------