

Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH, Magdeburg**Lagebericht für das Geschäftsjahr 2007****A. Darstellung des Geschäftsverlaufs****Geschäftstätigkeit**

Die Rahmenbedingungen für den ÖPNV und insbesondere dessen Finanzierung haben sich weit reichend geändert. Dieser Umbruch vollzieht sich sowohl auf europäischer als auch auf bundesrechtlicher Ebene. Als Chance wird die Neufassung der EU-VO 1191/69 (neu EU-VO 1370/2007) gewertet, da diese unter bestimmten Voraussetzungen den rechtskonformen Rahmen für die von der Landeshauptstadt Magdeburg beabsichtigte marktorientierte Direktvergabe bildet. Die Föderalismusreform zur Finanzierung des ÖPNV sowie die angespannte Haushaltslage der Stadt hingegen lassen künftig weitere erhebliche Einschnitte in der ÖPNV-Förderung und Finanzierung erwarten.

Das Geschäftsjahr 2007 war entsprechend durch weitere Reduzierungen der ÖPNV-gebundenen Zuschüsse, insbesondere der Kürzung des Zuschusses der Stadt Magdeburg, und steigende Preise in den originären Kostenfaktoren für unsere Leistungserbringung geprägt. Weitere drastische Reduzierungen des städtischen Zuschusses ergeben sich gemäß den Haushaltskonsolidierungsmaßnahmen ab 2010. In diesem wirtschaftlich angespannten Umfeld stand die konsequente Umsetzung und Fortentwicklung der in Vorjahren definierten Restrukturierungsmaßnahmen im Mittelpunkt der Geschäftspolitik. Durch erzielte Produktivitäts- und Effizienzsteigerungen und Restrukturierungen mit Einsparungen im Personalbereich, konnte für 2007 ein positives Jahresergebnis erwirtschaftet werden.

Die Grundlage für unsere Leistungserbringung bildet die im Vorjahr mit der Stadt Magdeburg als Aufgabenträger erfolgreich abgeschlossene Betrauungsvereinbarung.

Diese regelt detailliert die quantitativen und qualitativen Vorgaben des ÖPNV-Angebotes in der Stadt Magdeburg bei einer klaren Abgrenzung zu den übrigen Geschäftsfeldern. Die Betrauungsvereinbarung bildet gleichsam die Basis, dass die MVB im Rahmen der marktorientierten Direktvergabe auch in Zukunft den Fahrgästen in der Stadt Magdeburg Mobilität auf hohem Niveau anbieten kann.

Umsatz- und Fahrgastentwicklung

Die Zahl der Beförderungsfälle, die die Ausnutzungsfaktoren bei Zeitkarten als Ergebnis von Erhebungen berücksichtigt, reduzierte sich im Vorjahresvergleich leicht auf 58,0 Mio. (Vorjahr: 58,7 Mio.).

Die Entwicklung der Verkehrseinnahmen ohne Zuschüsse konnte im Vorjahresvergleich stabilisiert werden. Eine zum Februar 2007 beantragte Tarifierpassung wurde nach endgültiger Bestätigung zum Mai 2007 realisiert. Einhergehende Übergangszeiten für die Gültigkeit des Alt-Tarifes führten zur Abschwächung des erwarteten Effektes der Tarifierpassung in der Jahresrechnung für 2007.

Rückläufige Stückzahlen in einer Vielzahl von Fahrscheinkategorien sowie ein gestiegener Anteil von Schwarzfahrern deuten auf eine hohe Preis- bzw. Nachfrageelastizität. Der positive Preiseffekt der Tarifierpassung hat den negativen Mengeneffekt kompensiert und führte insgesamt zu einer geringfügigen Steigerung der Verkehrseinnahmen ohne Zuschüsse um TEUR 109 auf TEUR 20.305.

Unter Berücksichtigung der Zuschüsse und sonstigen Umsatzerlöse, insbesondere des zu Lasten des investiven Teils erhöhten konsumtiven Landeszuschusses gemäß § 8 ÖPNVG (+ TEUR 479), und des Rückganges des Zuschusses für den Ausbildungsverkehr (- TEUR 230) nahmen die Umsatzerlöse insgesamt um TEUR 463 zu.

Ziel wird es auch in Zukunft sein, durch transparentes und kundenorientiertes Handeln das anerkannte Leistungsprofil der MVB weiter am Markt zu festigen und durch einen qualitativ hochwertigen und zuverlässigen ÖPNV eine echte Alternative zum Individualverkehr anzubieten.

Verkehrsentwicklung

Im Auftrag der Stadt Magdeburg unterhielt die MVB im Geschäftsjahr 2007 12 Straßenbahn- und 14 Buslinien. Die Erbringung der ÖPNV-Leistungen erfolgte dabei mit 138 Straßenbahntriebwagen, 24 Straßenbahnbeiwagen und 56 Bussen.

Die MVB war in 2007 in eine Reihe notwendiger, die Infrastruktur erneuernder Maßnahmen eingebunden, mit denen, trotz aufeinander abgestimmter Umleitungsverkehre für einen durchgängigen Straßenbahnverkehr, zum Teil negative Auswirkungen auf unser Fahrgastaufkommen einhergingen. Die Großbaustelle am Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee/Breiter Weg mit Auswirkung auf die Abläufe im Gesamtnetz konnte Ende August 2007 komplett dem Verkehr übergeben werden. Ein weiterer nennenswerter Höhepunkt war die Fertigstellung und Inbetriebnahme des Gleichrichterunterwerkes Mitte und der neuen Netz- und Betriebsleitzentrale im Oktober 2007.

Der im Oktober 2006 etablierte Jahresfahrplan wurde in seiner Grundstruktur unverändert fortgeführt. Im Jahr 2007 hat die MVB planmäßig 9,1 Mio. km (Vorjahr: 9,0 Mio. km) zurückgelegt.

Durch die Fremdvergabe von Busleistungen, korrespondierend zum Fahrerbedarf der MVB aufgrund natürlicher Altersfluktuation, werden Effizienzsteigerungen erzielt. Im Geschäftsjahr 2007 wurden durchschnittlich ca. 20 % der Busleistungen fremd vergeben.

Die Zuverlässigkeit ist unter der Berücksichtigung der zwischen Bus und Bahn stark differierenden Altersstruktur der Fahrzeugflotte mit über 99 % beispielhaft. Der Pünktlichkeitsgrad entwickelte sich im Vorjahresvergleich positiv:

| Jahr | Straßenbahn | Bus |
|------|-------------|--------|
| 2004 | 91,0 % | 85,1 % |
| 2005 | 84,9 % | 83,0 % |
| 2006 | 87,6 % | 84,4 % |
| 2007 | 89,7 % | 86,4 % |

In 2007 wurde die Erneuerung unseres Busfahrzeugbestandes mit weiteren 7 Niederflur-Linienbussen mit EEV-Einstufung fortgesetzt.

Die sich abzeichnende drastische Verringerung der Fördermittel für Investitionen in Folgejahren führt zu einem deutlich erhöhten Instandhaltungsbedarf unserer Infrastruktur, um weiterhin einen qualitativ hochwertigen ÖPNV zu gewährleisten.

Die Leistungen der MVB GmbH sind in ihrer Gesamtheit als zuverlässig, sicher und stabil zu bewerten.

Investitionen

Zur Verbesserung des an den Mobilitätsbedürfnissen unserer Fahrgäste ausgerichteten Verkehrsangebotes investierte die MVB in ihre immateriellen Vermögensgegenstände und Sachanlagen insgesamt TEUR 10.298. Für diese Investitionen wurden Investitionszuschüsse von insgesamt TEUR 6.593 gewährt. Wesentliche Anschaffungen und Investitionsprojekte in 2007 waren:

- 7 Niederflurbusse
- Gleisviereck Ernst-Reuter-Allee/Breiter Weg
- Gleis- und Haltestellenanlage Zwischenschleife Sandbreite
- Ausbau Gleichrichterunterwerk Mitte mit Netz- und Betriebsleitzentrale
- Neubau Haltestelle Steubenallee

Nennenswerte geplante Projekte für das Jahr 2008 sind neben der Fortführung jahresübergreifender Maßnahmen aus 2007 die Anschaffung weiterer Busse, der Ausbau der Haltestellen Pfeifferstraße und Planckstraße sowie die Fortführung der 2. Nord/Süd-Verbindung im Bereich Leipziger Straße.

Personal

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl verringerte sich von 870 in 2006 auf 852 im Geschäftsjahr 2007.

Die vereinbarten allgemeinen Tariferhöhungen des öffentlichen Dienstes (Anpassung des Bemessungssatzes Ost auf 97 %) trafen für unsere Belegschaft nicht zu, da mit Wirkung vom 1. November 2002 der Tarifvertrag Nahverkehrsbetriebe Sachsen-Anhalt (TV-N LSA) in Kraft trat.

Der Tarifvertrag zur Herabsetzung der regelmäßigen wöchentlichen Arbeitszeit hat weiterhin Gültigkeit. Dieser regelt die Beibehaltung der 38-Stunden-Woche und gilt vom 1. Oktober 2005 bis 30. September 2008. Dieser Vertrag kann mit einer Frist von drei Monaten zum Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden.

Gemäß der Tarifvereinbarung zur Absenkung der wöchentlichen Arbeitszeit wurden die Vergütungs- bzw. Lohnbestandteile mit Wirkung zum 1. September 2007 um 1,5 % angehoben. Zudem erhöhte sich der Arbeitnehmerbeitrag zur Pflichtversicherung an die Zusatzversorgungseinrichtung mit Wirkung vom 1. Juli 2007 auf 2 % des zusatzversorgungspflichtigen Entgelts.

Den gesetzlichen Erfordernissen zum Insolvenzschutz von Entgeltansprüchen unserer Arbeitnehmer, die sich im Blockmodell Altersteilzeit befinden, haben wir in Form des Anlagemodells durch den Erwerb von Investmentfondsanteilen und gleichzeitiger Verpfändung an die Arbeitnehmer Rechnung getragen. Zum Stichtag beläuft sich der Gesamtdepotwert auf TEUR 916.

Zwischen der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) sowie dem Kommunalen Arbeitgeberverband Sachsen-Anhalt finden gegenwärtig intensive Verhandlungen zum Abschluss eines umfassenden Spartentarifvertrages Nahverkehr für Sachsen-Anhalt statt. Der neue Spartentarifvertrag TV-N LSA vom 18. Dezember 2007 soll mit Wirkung vom 1. Januar 2008 in Kraft treten.

Die Erklärungsfrist zum Tarifvertrag wurde bis zum 30. Juni 2008 verlängert.

Die Struktur des Personalstandes stellt sich zu den jeweiligen Bilanzstichtagen wie folgt dar:

| | Anzahl | |
|------------------------|------------|------------|
| | 2007 | 2006 |
| Straßenbahnfahrer | 257 | 265 |
| Busfahrer | 123 | 129 |
| Gehaltsempfänger | 189 | 195 |
| Werkstattpersonal | 170 | 181 |
| Sonstige Lohnempfänger | 66 | 70 |
| Auszubildende | 33 | 27 |
| | <u>838</u> | <u>867</u> |

B. Darstellung der Lage**1. Vermögenslage**

Die Summe der nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten zusammengefassten Bilanz verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um TEUR 6.621 Der Rückgang auf der Aktivseite ist hauptsächlich auf die abschreibungsbedingte Abnahme des Sachanlagevermögens und die gesunkene Liquidität zurückzuführen. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen beträgt 71,9 % (Vorjahr: 70,2 %). Das Anlagevermögen ist zu 79,8 % (Vorjahr: 77,1 %) durch bilanzielles Eigenkapital gedeckt.

Auf der Passivseite resultiert der Rückgang im Wesentlichen aus der Abnahme der langfristigen Darlehensverbindlichkeiten aufgrund planmäßiger und außerplanmäßiger Tilgungen sowie der stichtagsbedingten Abnahme der kurzfristigen Verbindlichkeiten. Die Eigenkapitalquote stellt sich im 4-Jahres-Vergleich wie folgt dar:

| | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|
| | % | % | % | % |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| Eigenkapitalquote | 57,4 | 54,2 | 53,7 | 51,8 |

2. Finanzlage

Die Liquidität der Gesellschaft konnte in allen Geschäftsfeldern gesichert werden. Monatlich erfolgte zwischen der MVB und dem Gesellschafter eine Liquiditätsabstimmung zur zeitlichen Bereitstellung der nach dem Betrauungsvertrag vereinbarten Betriebskostenzuschüsse unter Berücksichtigung der angespannten Finanzlage der Stadt Magdeburg.

Wesentliche Finanzinstrumente stellen die Wertpapiere des Anlagevermögens, die kurzfristigen Forderungen, die liquiden Mittel, die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen dar. Unser Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente ist neben einer Liquiditätsplanung auf eine zeitnahe Realisierung von Forderungen ausgerichtet. Ausfallrisiken, Liquiditätsrisiken oder Risiken aus Zahlungsschwankungen über die im Abschluss dargestellten hinaus, sehen wir nicht.

Ein Zinsänderungsrisiko, d.h. mögliche Wertschwankungen eines Finanzinstrumentes aufgrund von Bewegungen des Marktzinssatzes, liegt vor allem bei Forderungen und Verbindlichkeiten mit Laufzeiten von über einem Jahr vor. Solche langen Laufzeiten sind im operativen Bereich nicht von materiel-
ler Bedeutung. Bei Darlehen von Kreditinstituten sind zumeist feste Verzinsungen vereinbart.

3. Ertragslage

Die Entwicklung der Umsatzerlöse und sonstigen betrieblichen Erträge stellt sich im Vergleich zum Vorjahr wie folgt dar:

| | 2007 | 2006 | Veränderung | |
|---|--------|--------|-------------|------|
| | TEUR | TEUR | TEUR | % |
| Umsatzerlöse (ohne Subventionen Land) | 27.117 | 27.133 | -16 | -0,1 |
| Subventionen Land | 3.658 | 3.179 | 479 | 15,1 |
| Summe Umsatzerlöse | 30.775 | 30.312 | 463 | 15 |
| Ausgleichsbetrag zur Durchführung des ÖPNV von der Stadt Magdeburg | 19.388 | 19.836 | -448 | -2,3 |
| Übrige betriebliche Erträge (ohne neutrale) | 2.121 | 2.227 | -106 | -4,8 |

Die Umsatzerlöse ohne Subventionen Land entsprechen nahezu dem Vorjahresniveau. Die Entwicklung ist im Wesentlichen durch gestiegene Verkehrseinnahmen (+TEUR 109) und den Rückgang des Zuschusses für den Ausbildungsverkehr gemäß § 45a PBefG (-TEUR 230) geprägt.

Der Anstieg des ertragswirksamen Anteils des Landeszuschusses gemäß § 8 ÖPNVG resultiert aus einer Verschiebung zu Lasten des investiven Teils.

Der Ausgleichsbetrag der Stadt Magdeburg teilt sich im Geschäftsjahr 2007 in Vorauszahlungen (TEUR 18.879) und einen Restanspruch (TEUR 509) entsprechend der Betrauungsvereinbarung auf.

Der Materialaufwand nahm hauptsächlich durch die gestiegenen Aufwendungen für Fahrstrom (+TEUR 697) zu.

Die Entwicklung des Personalaufwandes ist im Wesentlichen geprägt durch die Tarifsteigerung, der Abnahme der Beschäftigtenzahl sowie der geringeren Zuführung zur Altersteilzeitrückstellung von TEUR 215 (Vorjahr: TEUR 2.103).

Im Geschäftsjahr 2007 wurde ein negatives Betriebsergebnis (ohne Finanzergebnis und Neutrales Ergebnis) von TEUR -358 erzielt.

Das positive Finanzergebnis von TEUR 4 verbesserte sich aufgrund der planmäßigen und außerplanmäßigen Rückführung der Darlehensverbindlichkeiten, gesteigener Zinserträge sowie erhöhter Beteiligungserträge durch Ausschüttungen der Tochter- und Beteiligungsgesellschaften (TEUR 151) insgesamt um TEUR 425.

Das Neutrale Ergebnis von TEUR 457 beinhaltet mit TEUR 1.212 die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, mit TEUR 601 die Erträge aus den Lease-Geschäften und in Höhe von TEUR 615 sonstige periodenfremde Erträge. Demgegenüber werden hier neutrale Aufwendungen, die insbesondere aus der Rückstellung für Restrukturierung (TEUR 1.373) und den Aufwendungen aus der Zuführung von Wertberichtigungen (TEUR 593) resultieren, ausgewiesen.

Unter Berücksichtigung des Betriebsergebnisses von TEUR -358, des Finanzergebnisses von TEUR 4 sowie des Neutralen Ergebnisses in Höhe von TEUR 457 ergibt sich ein Jahresüberschuss von TEUR 103 (Vorjahr: TEUR 41).

C. Risikomanagementsystem

Dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) entsprechend hatte auch im Jahr 2007 das Erkennen und Vermeiden existenzbedrohender Risiken vorrangige Bedeutung.

Ausgangspunkt bildet die vierteljährlich durchgeführte Risikoinventur und deren Fortschreibung gemäß den Festlegungen des Risikomanagement-Handbuchs der MVB. Durch den Bereich Controlling wird die vollständige Erfassung der Risikofelder des Unternehmens sowie die Umsetzung bzw. Beachtung der Risikohandhabung überprüft und die Fortschreibung der Risiken überwacht. Zur Unterstützung dieser Maßnahmen wird dabei die Nutzung einer kennzahlenbasierten Darstellung gewählt. Als unterjähriges Kontrollmittel hat sich zudem der monatliche Geschäftsbericht mit Aussagen über die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens etabliert.

Aufgrund der nicht kostendeckenden Tarife im ÖPNV erhält die Gesellschaft öffentliche Zuwendungen. Diese Zuwendungen umfassen Ausgleichszahlungen nach dem PBefG, Zuschüsse nach dem Gesetz der Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen (SGB IX) sowie Zuschüsse des Landes Sachsen-Anhalt und der Stadt Magdeburg. Damit ist die Gesellschaft auf diese öffentlichen Zuschüsse angewiesen und unterliegt somit in besonderer Weise politischen Entscheidungen und Gesetzesänderungen.

Die voranschreitende Liberalisierung im ÖPNV, sinkende Zuschusszahlungen für die Schüler- und Schwerbehindertenbeförderung sowie die angespannte finanzielle Lage des Aufgabenträgers mit der Konsequenz wesentlicher Mittelkürzungen in den Folgejahren stellen Risiken mit wesentlichem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens dar.

Zudem haben die Einschränkungen bei der Gewährung von Fördermitteln dem Grunde und der Höhe nach wesentlichen Einfluss auf die Realisierung bereits angelaufener und geplanter Investitionsprojekte.

Einem möglichen Risiko aus aktuellen Entwicklungen und Diskussionen in den USA bezüglich US-Cross-Border-Leasing Geschäften begegnen wir durch unser aktives Monitoring unserer Vertragsverpflichtungen.

D. Besondere Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Mit Datum vom 1. Januar 2008 stellte die Verkehrsgesellschaft Magdeburg Umland mbH, Salzfurkappele, ihre operative Tätigkeit ein. Die Gesellschaft wird gemäß Gesellschafterbeschluss liquidiert. In 2008 werden die fremd vergebenen Busleistungen von der Magdeburger Verkehrsgesellschaft, Magdeburg, erbracht.

E. Ausblick und Chancen der künftigen Entwicklung

Die Geschäftsführung rechnet auch in 2008 mit einem positiven Jahresergebnis.

Vor dem Hintergrund auslaufender Buslinienkonzessionen in 2009 und der Vorgaben gemäß den Haushaltskonsolidierungsmaßnahmen der Stadt mit weiteren drastischen Kürzungen des Betriebskostenzuschusses ab 2010 ist zur Sicherung des Fortbestandes des Unternehmens die konsequente Umsetzung der definierten Restrukturierungs- und Reorganisationsmaßnahmen bzw. die Hebung weiterer Potentiale zwingend notwendig.

Die Neufassung der EU-VO 1191/69 (neu EU-VO 1370/2007) zeigt unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit einer marktorientierten Direktvergabe auf. Dies gilt als große Chance für die MVB, die Konzessionen zu verteidigen sowie den Fortbestand des Unternehmens im Ganzen zu sichern.

Durch die drastische Reduzierung von Fördermitteln für Investitionen (GVFG, Regionalisierungsmittel) gemäß Föderalismusreform zur Finanzierung des ÖPNV erhöht sich künftig der Eigenanteil für betrieblich notwendige Investitionen. Die schrittweise Abschaffung der GVFG-Finanzierung bis 2019, deren Zweckmittelbindung in 2013 sowie das Auslaufen der Förderung aus Regionalisierungsmitteln in 2014 stellt die MVB vor die besondere Herausforderung, in diesem Zeitraum notwendige Investitionsmaßnahmen in die Infrastruktur und Fahrzeuge zu realisieren.

Der zum Teil unausweichliche Anstieg wesentlicher Kostenfaktoren erfordert, neben gezielten Sparmaßnahmen und Reorganisation im Unternehmen auch erlösseitig Potentiale zu erschließen. Demgemäß ist unser Beförderungstarifsystem in Struktur und Höhe zur Verbesserung unserer Ertragslage und unter Berücksichtigung des Kundenverhaltens sensibel weiterzuentwickeln.

Die demographische Entwicklung, geprägt durch einen stetig wachsenden Altersdurchschnitt der Bevölkerung in der Stadt Magdeburg sowie steigende Mineralölpreise, können künftig zu einer erhöhten ÖPNV-Nachfrage führen.

Die Ausweitung der Fremdvergabe von Busleistungen, korrespondierend zum Fahrerbedarf der MVB durch Altersfluktuation, soll weitere Kostenentlastungen generieren.

Des Weiteren wird der Ausbau der 2. Nord-Süd-Verbindung zu erheblichen Effizienzsteigerungen des ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg führen, da die Straßenbahn mit konstantem Angebot weiterverkehrt, während mehrere aufkommensstarke Buslinien eingestellt bzw. stark reduziert werden können. Durch neue Direktverbindungen, verbunden mit Reisezeitverkürzungen, birgt dieses Projekt ein bedeutsames Neukundenpotential.

Die optimale Erschließung des Verkehrsmarktes in der Stadt Magdeburg sowie die Gewährleistung hoher Sicherheits- und Qualitätsstandards werden langfristig zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit führen.

Magdeburg, 31. März 2008

Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH

Dipl.-Ing. Klaus Regener
Geschäftsführer