



**Aktuelle Debatte – Sitzung des Stadtrates am 02. Mai 2013**  
**Thema: Beteiligung der LH MD an den Kostenaufwüchsen im ÖPNV der MVB**  
**Redebeitrag Stadtrat Dr. Helmut Höroid, stv. Fraktionsvorsitzender**

**Anrede**

Für eine Stadt wie Magdeburg, mit einer Fläche des Stadtgebietes von etwa 200 km<sup>2</sup>, die die Elbe auf einer Länge von 21 Kilometern durchquert, ist allein schon wegen der räumlichen Ausdehnung der Öffentliche Personennahverkehr von existentieller Bedeutung. 232 000 Einwohner und Pendler müssen täglich von A nach B und wieder zurück kommen können, ohne individuell motorisiert zu sein.

Das beweisen letztlich auch die ständig steigenden Fahrgastzahlen – lt. Beteiligungsbericht von lag die Anzahl 2011 bei 63 Millionen (2010 = 58,4 Mio). Da die FDP-Ratsfraktion in den Gremien nicht vertreten ist, beziehen wir uns auf den 14. Beteiligungsbericht 2012 des Finanzdezernates der Stadt.

Um diese Beförderungsleistungen erbringen zu können, müssen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der MVB täglich zweifellos engagiert und motiviert gewissenhaft arbeiten. Sicherheit und Zuverlässigkeit wird erwartet und im Regelfall auch gewährleistet. Dafür möchte ich an dieser Stelle auch einmal einen aufrichtigen Dank aussprechen.

**Anrede**

In der heutigen aktuellen Debatte wird über eine grundsätzliche Frage der Finanzierung des ÖPNV in Magdeburg diskutiert, weil von der Geschäftsleitung angekündigt wurde, dass mit einer Preissteigerung zu rechnen sein wird.

Aber, meine Damen und Herren, ist dies heute Aufgabe des Stadtrates?

Die Magdeburger Verkehrsbetriebe waren bis 2011 eine GmbH, deren alleinige Gesellschafterin die Landeshauptstadt Magdeburg war. Aus Gründen der Steuergesetzgebung wurde 2012 ein steuerlicher Querverbund zwischen den Gewinn erwirtschaftenden Städtischen Werken und „der strukturell dauerdefizitären MVB“ begründet.

Uns ist nicht bekannt, dass die Organe der Gesellschaft, nämlich die Geschäftsführung, die Gesellschafterversammlung (neben dem OB besetzt mit 4 Stadträtinnen und Stadträte) und der Aufsichtsrat (besetzt mit sieben Stadträten) handlungsunfähig wäre.

Der Gesellschaftervertrag schreibt in § 8 3. a) fest, dass die „*Festsetzung und Änderung von Beförderungsleistungen einschließlich Preise und Bedingungen*“ der Zustimmung des Aufsichtsrates bedarf.

Wollen wir jetzt den Gesellschaftervertrag und damit die Eigenständigkeit der Gesellschaft aushebeln?

Es gab gute Gründe, Gesellschaften zu gründen, an denen die Landeshauptstadt anteilig beteiligt ist. Diese Gesellschaften sind – und dies möchte ich hier ausdrücklich betonen – Wirtschaftsunternehmen. Und als solche müssen sie auch agieren. Denn wir erwarten aus unseren Beteiligungen eine Rendite, die wir für die Entwicklung unseres Gemeinwesens einsetzen.

Wenn eine Mehrheit des Stadtrates der Meinung ist, dass dies geändert werden soll, muss dazu ein Grundsatzbeschluss gefällt werden – aber bitte nicht heute und nicht hier! Heute und hier werden Wahlkampfreden gehalten – sozusagen im Nachklapp zum 1. Mai. Auch das ist legitim. Nur sollten keine Erwartungen geweckt werden, die der Stadtrat nicht erfüllen kann.

## Anrede

### 1. Wie steht es mit den betrieblichen Kennziffern der MVB ?

Die Betriebskennzahlen der letzten Jahre sprechen ein klares Signal – der ÖPNV für die Magdeburger Kunden ist ohne Zuschuss durch Land und Kommune nicht lebensfähig. Der Deckungsbeitrag aus den Umsatzerlösen beträgt ca. 63% und die Zuschüsse betragen ca. 19 Mio. Euro.

Bei der derzeitigen haushalterischen Lage der LH MD mit Verbindlichkeiten (einem Schuldenberg) von ca. 180 Mio. Euro geht es bei jeder Haushaltsdiskussion um den Abbau dieses Betrages!

Eine Deckungsquelle für eine weitere Erhöhung der Zuschüsse an die MVB ist aus unserer Sicht nicht zu erkennen. Die, die damit liebäugeln, sollten dann auch die Quellen benennen.

Die derzeit aktuelle Personal- und Tarifthematik bei der MVB führt folgerichtig zu einer Erhöhung der Kosten der Betriebsleistung. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht – davon bei einem Kostendeckungsgrad von 63% zu sprechen ist schon vermessen – kann dieser Kostenaufwuchs nur vom Nutzer dieser Leistung beglichen werden.

## Anrede

### 2. Wo stehen unsere ÖPVN-Preise im Vergleich?

Ist denn unsere derzeitige Preisstruktur im Vergleich zu anderen Städten zu hoch?  
In Relation zu vergleichbaren Städten wie bspw. Halle, Chemnitz oder Braunschweig liegen wir bei Tages-, 4er-, Wochen- und Monatskarten unter deren Tarifen.

Wir können also bei diesem Vergleich der Tarife für Standardkarten keine exorbitanten Tarife der MVB in Magdeburg erkennen.

In meinem Redebeitrag, den ich zu Protokoll gebe, sind die Tarife im Einzelnen aufgeführt.

*(Die betriebswirtschaftlichen Kennzahlen der Betreiber in den jeweiligen Städten haben wir dabei außer Acht gelassen!)*

#### **MD als Vergleichsbasis**

<i>Einzelfahrt</i>	1,90
<i>Tageskarte</i>	3,80
<i>4-er Karte</i>	6,80
<i>Wochenkarte</i>	14,00
<i>Monatskarte</i>	42,00

#### **Halle**

<i>Einzelfahrt</i>	1,90	
<i>Tageskarte</i>	4,40	(+ 15,8 % im Vergleich zu Magdeburg)
<i>4-er Karte</i>	7,20	(+ 5,9 % im Vergleich zu Magdeburg)
<i>Wochenkarte</i>	16,90	(+ 20,7 % im Vergleich zu Magdeburg)
<i>Monatskarte</i>	50,70	(+20,7 % im Vergleich zu Magdeburg)

#### **Chemnitz**

<i>Einzelfahrt</i>	1,90	
<i>Tageskarte</i>	4,00	(+ 5,2 % im Vergleich zu Magdeburg)
<i>4-er Karte</i>	6,80	gleich im Vergleich zu Magdeburg)
<i>Wochenkarte</i>	16,50	(+17,8 % im Vergleich zu Magdeburg)
<i>Monatskarte</i>	49,00	(+ 16,7 % im Vergleich zu Magdeburg)

## **Braunschweig**

<i>Einzelfahrt</i>	2,10	(+ 10,5 % im Vergleich zu Magdeburg)
<i>Tageskarte</i>	5,70	(+ 50% im Vergleich zu Magdeburg)
<i>4-er Karte</i>	8,40	(+ 23,6 % im Vergleich zu Magdeburg)
<i>Wochenkarte</i>	Standardtarif	
<i>Monatskarte</i>	59,50	(+41,7 % im Vergleich zu Magdeburg)

*Jede Stadt hat dazu noch ein individuell anzubietendes System von Rabattierungen – von Schüler, Senioren bis hin zu Abo-Möglichkeiten.)*

## **Anrede**

### **3. Wie könnte man sinnvoll vorgehen?**

Für die künftige Verfahrensweise bei notwendigen Tarifierpassungen sehen wir einen folgenden möglichen Weg, um auch die Kosten- und Finanzierungsseite mit einzubeziehen:

Um zu prüfen, ob und wie den regelmäßigen Tarifierpassungen der Fahrpreise im ÖPNV zur Finanzierung derselben möglicherweise begegnet werden kann, möchten wir vorgeschlagen, bei den MVB eine Strategiegruppe zu bilden. Diese sollte auch alternative Finanzierungsformen prüfen und vorschlagen.

Bei der Prüfung von Einsparpotenzialen zur Kostenreduzierung sollten jedoch auch „heiligen Kühe“ kritisch hinterfragt werden. Die Leistung der MVB muss dabei auf die Beförderungsleistung als Kerngeschäft der Gesellschaft fokussiert sein.

Die Ergebnisse der Strategiegruppe könnten dann im III. Quartal 2013 dem Aufsichtsrat der MVB wie auch dem Verwaltungsausschuss des Stadtrates vorlegt werden.

## **Anrede**

Die gute Tat besteht nicht darin, weitere Schulden aufzunehmen, sondern verursacherbezogen die Kosten zuzuordnen und auch zu begleichen.

Wenn Politik und Geschäft vermengt werden, beginnt meist die Herausforderung, die dann zum Problem wird – das möchten wir hier bei der MVB weitestgehend vermeiden.

**Es gilt das gesprochene Wort!**