

Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG, Magdeburg

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2014

A. Grundlagen des Unternehmens

Die Grundlage für die Leistungserbringung der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) bilden die mit der Stadt Magdeburg als Aufgabenträger abgeschlossene Betrauungsvereinbarung sowie der Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg.

Gegenstand des Unternehmens ist die Umsetzung der Betrauung mit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zur Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere des Nahverkehrs mit Straßenbahnen, Kraftomnibussen und Fähren, für den Aufgabenträger Landeshauptstadt Magdeburg sowie alle damit zusammenhängenden Geschäfte, insbesondere auch Gelegenheitsverkehre und Reisebusverkehr.

B. Wirtschaftsbericht

1. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Der ÖPNV in Deutschland wird zu großen Teilen durch die öffentliche Hand finanziert und ist von politischen Entscheidungen sowie Gesetzesänderungen abhängig.

Das Jahr 2014 war für den deutschen Nahverkehr ein Erfolgjahr. Die Fahrgastzahlen bei Bus und Bahn stiegen um 0,6 % (= 60 Millionen) auf 9,95 Milliarden Fahrgäste. Auch die Einnahmen aus Ticketverkäufen konnten um ca. 3 % gesteigert werden. Besonders ist dieser Anstieg in den Städten und Ballungsgebieten zu spüren. (vgl. Presseinformation des VDV Nr. 4, 2015 vom 24.02.2015).

Die Gesellschaft erbringt ihre Leistungen ausschließlich in der Landeshauptstadt Magdeburg und ist damit von deren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängig. Die allgemeine wirtschaftliche Lage war im Jahr 2014 als stabil einzuschätzen. Die Einwohnerzahl hat sich im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig verändert und beträgt zum 31. Dezember 2014 ca. 235.000 Einwohner. Die Arbeitslosenquote lag im Jahresdurchschnitt bei 10,6 %.

Nachdem die Landeshauptstadt Magdeburg und ihre Einwohner im Jahr 2013 von der größten Hochwasserkatastrophe in der Geschichte der Stadt betroffen waren, galt es im Jahr 2014 mit der Beseitigung der Schäden fortzufahren sowie Vorkehrungen für den zukünftigen Hochwasserschutz voranzutreiben. Dies war auch eines der strategischen Hauptthemen der Gesellschaft.

2. Geschäftsverlauf

Geschäftstätigkeit

Im Geschäftsjahr 2014 hat die MVB die Optimierung weiter fortgeführt und erwirtschaftete ein positives Betriebsergebnis.

Das Geschäftsjahr 2014 war von einigen Besonderheiten geprägt:

Nach dem Hochwasserereignis 2013 galt es, die für die Beseitigung der Schäden erforderlichen Fördermittel – insbesondere für die betroffenen Strecken zum Herrenkrug und zum Barleber See sowie für den Ersatzneubau des Betriebshofs Nord im Gewerbegebiet Rothensee – zu beantragen. Bis zum 31. Dezember 2014 hat die Gesellschaft insgesamt 12 Fördermittelanträge eingereicht.

Für das Geschäftsjahr 2014 hat der Gesellschafter der MVB zusätzliche Landesmittel gemäß § 8 ÖPNVG zur Beseitigung des Instandhaltungsstaus sowie der Schäden an den im Januar 2014 verunfallten Straßenbahnen zur Verfügung gestellt. Die Gesamtsumme der Mittel betrug T€ 6.077 und war damit um T€ 2.577 höher als im Vorjahr. Infolge dessen war im Geschäftsjahr 2014 ein entsprechend höherer Instandhaltungsaufwand zu verzeichnen.

Die MVB bot auch weiterhin im Geschäftsjahr 2014 ihre ÖPNV-Leistung innerhalb des Magdeburger Regionalverkehrsverbundes marego an. Nachdem im Jahr 2013 eine umfangreiche Verkehrserhebung zur Revision und Evaluierung des Verbunderfolges durchgeführt wurde, sollte im Geschäftsjahr 2014 ein Verfahren zur Aufteilung der Einnahmen mittels eines leistungsbasierten Aufteilungsschlüssels vereinbart und angewendet werden. Die Verhandlungen konnten bis zum 31. Dezember 2014 nicht abgeschlossen werden, sodass die Aufteilung der Verkehrseinnahmen im Verbund marego für das Geschäftsjahr 2014 – in Fortführung der bis zum 31. Dezember 2013 bestehenden Vereinbarungen – mittels eines alteinnahmebasierten Aufteilungsschlüssels erfolgte.

Nach dem Clearing der Verkehrseinnahmen aller Unternehmen konnte im Vergleich zum Vorjahr eine Erhöhung in den zugeschiedenen Verkehrseinnahmen verzeichnet werden. Die Erhöhung ist im Wesentlichen auf die Nachwirkung der Tarifmaßnahme im August 2013 mit einer durchschnittlichen Preissteigerung von 17,94 % sowie eine weitere Tarifanpassung zum 1. August 2014 zurückzuführen.

Umsatz- und Fahrgastentwicklung

Die MVB beförderte in 2014 insgesamt 42,7 Mio. (Vorjahr 44,8 Mio.) Fahrgäste. Um eine aussagekräftige Vergleichbarkeit mit anderen Verkehrsunternehmen in Deutschland herzustellen, wird seit 2012 die Ermittlung der Fahrgäste auf Grundlage der Unternehmensfahrten (ohne Berücksichtigung von Umsteigern) vorgenommen.

Die auf der Grundlage eines alteinnahmebasierten Aufteilungsschlüssels durch den Verkehrsverbund marego. zugeschiedenen Verkehrseinnahmen ohne Zuschüsse erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um T€ 1.394 auf T€ 25.394. Die durch die MVB auszugleichenden verbundbedingten Lasten der übrigen Verkehrsunternehmen, die durch die Harmonisierung der Tarife entstehen, betragen im Jahr 2014 T€ 0 (Vorjahr T€ 237). In 2013 wurde eine gutachterliche Verifizierung der Höhe nach vorgenommen. Aufgrund dieses Gutachtens wurden die Ausgleichszahlungen an die anderen Verkehrsunternehmen des Verbundes ab April 2013 eingestellt. Die Beträge wurden ab diesem Zeitpunkt in die Aufteilungsmasse gemeldet und entsprechend alteinnahmebasiertem Aufteilungsschlüssel verteilt.

Der Anstieg des konsumtiven Zuschusses gemäß § 8 ÖPNVG LSA i. H. v. T€ 2.577 gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf die Gewährung zusätzlicher Mittel zur Instandsetzung der vorhandenen Infrastruktur im Geschäftsjahr zurückzuführen. Der Zuschuss für den Ausbildungsverkehr (T€ 3.491, Vorjahr T€ 3.491) wurde auf der Grundlage der seit 2011 gültigen Landesgesetzgebung (§ 9 ÖPNVG LSA) und einer entsprechenden Satzung der Landeshauptstadt Magdeburg vereinnahmt. Unter Berücksichtigung der Zuschüsse und sonstigen Umsatzerlöse nahmen die Umsatzerlöse insgesamt um T€ 4.122 zu.

Transparentes und kundenorientiertes Handeln verbunden mit einem qualitativ hochwertigen und zuverlässigen ÖPNV sollen künftig positive Verbundeffekte induzieren und das anerkannte Leistungsprofil der MVB weiter am Markt festigen.

Verkehrsentwicklung

Die MVB erbringt im Auftrag der Landeshauptstadt Magdeburg ihre Leistung mittels neun Straßenbahnlinien und 13 Buslinien im Tagesverkehr und jeweils drei Straßenbahn- und drei Buslinien im Anschlussverkehr.

Die Erbringung der ÖPNV-Leistungen erfolgte dabei mit 87 Straßenbahntriebwagen, 13 Straßenbahnbeiwagen und 52 Bussen. Im Jahr 2014 hat die MVB 9,0 Mio. Fahrplankilometer (Vorjahr 8,9 Mio. Fahrplankilometer) zurückgelegt.

Durch die Fremdvergabe von Busleistungen an die Magdeburger Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), korrespondierend zum Bedarf an Fahrleistungen der MVB, werden Effizienzsteigerungen erzielt. Im Geschäftsjahr 2014 wurden durchschnittlich ca. 35,5 % der Busleistungen an die MVG vergeben.

Nachdem der Pünktlichkeitsgrad im Straßenbahnbereich im Vorjahr aufgrund des Hochwasserereignisses und lang anhaltender Baumaßnahmen* (Baumaßnahmen der 2. NSV, der Otto-von-Guericke-Straße und der Strombrücke) bei unter 80 % lag, konnte in 2014 wieder das Niveau von 2012 erreicht werden. Im Bereich Bus konnte der Pünktlichkeitsgrad auf dem hohen Niveau des Vorjahres gehalten werden. Hier wirkten sich die im Zuge der Inbetriebnahme des BA 3 der 2. NSV optimierten Linienführungen positiv aus.

Jahr	Straßenbahn	Bus
2010	85,2 %	82,5 %
2011	88,3 %	85,5 %
2012	84,4 %	84,2 %
2013	79,4 %	86,3 %
2014	84,6 %	86,0 %

Die Anforderungen an den ÖPNV, wie zum Beispiel der Ausbau der Barrierefreiheit, steigen kontinuierlich. Veränderte Rahmenbedingungen bei der Fördermittelbereitstellung sowie die seit Jahren anhaltende Optimierung verursachten in den vergangenen Jahren einen Instandhaltungsstau. Hiervon wird – trotz kontinuierlichem Abbau des Instandhaltungsstaus – die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens beeinträchtigt.

Der in 2013 begonnene gemeinsame Dialog zwischen Aufgabenträger und MVB sollte in den kommenden Jahren fortgeführt werden, um einen qualitativ und quantitativ hochwertigen ÖPNV unter Berücksichtigung der vorhandenen Rahmenbedingungen weiterhin gewährleisten zu können.

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

Investitionen

Das Geschäftsjahr 2014 war durch eine umfangreiche Investitionstätigkeit in die Infrastruktur und den Fahrzeugpark geprägt. Insgesamt investierte die MVB in ihre immateriellen Vermögensgegenstände und Sachanlagen T€ 6.640. Für diese Investitionen wurden Investitionszuschüsse von insgesamt T€ 2.910 gewährt. Wesentliche Anschaffungen und Investitionsprojekte in 2014 waren:

- Weiterführung der 2. NSV (Bauabschnitte 2, 2a und 3)
- Weiterführung der Planung der Bauabschnitte 4 bis 7 der 2. NSV
- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen Zoo
- Beginn des Projekts Erneuerung/Modernisierung der Stromrichter für NGT
- Installierung des ITCS
- Diverse Projekte zur Beseitigung der Hochwasserschäden 2013

Im kommenden Jahr 2015 sind neben der Fortführung der jahresübergreifenden Maßnahmen aus 2014 unter anderem die weitere Umsetzung der Maßnahmen zur 2. NSV sowie die Beseitigung von Hochwasserschäden geplant. Weiterhin begleitet die MVB die Baumaßnahmen zur Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee mit entsprechenden Investitionen.

Personal

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl (ohne Geschäftsführerin) verringerte sich von 751 in 2013 auf 744 im Geschäftsjahr 2014.

In 2014 fanden die Regelungen des Tarifvertrages Nahverkehrsbetriebe Sachsen-Anhalt (TV-N LSA) vom 1. Juli 2008 Anwendung. Entsprechend den Regelungen des 2. Änderungstarifvertrags zum TV-N LSA vom 1. Mai 2010 erfolgte eine Erhöhung der Entgelttabelle um 2 % ab 1. Juli 2011 sowie um 1,5 % ab 1. Juli 2012. Mit Wirkung zum 1. April 2013 trat der 3. Änderungstarifvertrag vom 5. März 2013 in Kraft. Daraus ergab sich eine Erhöhung der Entgelttabelle um einen Sockelbetrag von 100 € und um 2,63 % ab dem 1. April 2013. Des Weiteren erhöhten sich die Pauschale für Rufbereitschaft und die Entschädigung für geteilte Dienste. Eine weitere Erhöhung der Entgelttabelle um einen Sockelbetrag von 100 € pro Monat erfolgte zum 1. Mai 2014.

Der Änderungstarifvertrag wurde zum 31. März 2015 gekündigt. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Jahresabschlusses lag noch kein neuer Tarifvertrag vor.

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 T€ 835.

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

	Anzahl	
	2014	2013
Straßenbahnfahrer	258	256
Busfahrer	94	101
Gehaltsempfänger	177	170
Werkstattpersonal	131	133
Sonstige Lohnempfänger	52	57
Auszubildende	32	29
	<u>744</u>	<u>746</u>
davon Freizeitphase Altersteilzeit	43	66

3. Lage der Gesellschaft

Vermögenslage

Die Bilanzsumme verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um T€ 3.978. Der Rückgang auf der Aktivseite ist hauptsächlich auf das gesunkene Anlagevermögen, aufgrund der im Geschäftsjahr vorgenommenen Abschreibungen, sowie den gesunkenen Forderungsbestand zum Stichtag zurückzuführen. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen beträgt 80,9 % (Vorjahr 80,6 %). Das Anlagevermögen ist zu 72,8 % (Vorjahr 70,3 %) durch bilanzielles Eigenkapital gedeckt.

Auf der Passivseite resultiert der Rückgang im Wesentlichen aus dem Rückgang der langfristigen Verbindlichkeiten zur Komplementärfinanzierung der Investitionen sowie der Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und der Rückstellungen. Die Eigenkapitalquote stellt sich im 5-Jahres-Vergleich wie folgt dar:

	2014	2013	2012	2011	2010
	%	%	%	%	%
Eigenkapitalquote	58,9	56,6	54,6	59,9	60,6

Finanzlage

Die Liquidität der Gesellschaft konnte in allen Geschäftsfeldern gesichert werden. Regelmäßig erfolgte zwischen der MVB und dem Gesellschafter eine Liquiditätsabstimmung zur zeitlichen Bereitstellung der nach der Betrauungsvereinbarung vereinbarten ÖPNV-Ausgleichsbeträge unter Berücksichtigung der Finanzlage der Stadt Magdeburg.

Wesentliche Finanzinstrumente stellen 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.

Die Festgeldanlagen erfolgen ausschließlich in Euro bei deutschen Kreditinstituten.

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 materieller Bedeutung. Bei Darlehen von Kreditinstituten sind zumeist feste Verzinsungen vereinbart.

Ertragslage

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

	2014	2013	Veränderung	
	T€	T€	T€	%
Umsatzerlöse (ohne Ausgleichszahlung Land)	31.073	29.528	1.545	5,2
Ausgleichszahlung Land	6.589	4.012	2.577	64,2
Summe Umsatzerlöse	37.662	33.540	4.122	12,3
Ausgleichsbetrag zur Durchführung des ÖPNV von der Stadt Magdeburg nach Betrauungsvereinbarung	16.922	19.479	-2.557	-13,1
Übrige betriebliche Erträge	4.032	5.230	-1.198	-22,9

Die Umsatzerlöse ohne Ausgleichszahlungen Land sind im Vorjahresvergleich gestiegen. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Verkehrserlöse (+ T€ 1.394) zurückzuführen. Darüber hinaus stiegen die Zuschüsse für die Beförderung von schwerbehinderten Personen nach § 148 SGB IX (+ T€ 50) sowie die Erlöse für Leistungen für Dritte (+ T€ 104).

Die gestiegenen Ausgleichszahlungen des Landes beinhalten mit T€ 6.077 (Vorjahr: T€ 3.500) den konsumtiven Zuschuss gemäß § 8 ÖPNVG LSA, der in 2014 eine zusätzliche Förderung für Instandhaltungsmaßnahmen der bestehenden Infrastruktur enthält. Des Weiteren sind unverändert zum Vorjahr Zuschüsse für Durchtarifierungsverluste im Rahmen der Anwendung des marego.-Verbundtarifs in Höhe von T€ 512 enthalten.

Die Zunahme der Materialaufwendungen ist im Wesentlichen auf erhöhte Aufwendungen für Instandhaltungsleistungen zurückzuführen. Dieser Anstieg korrespondiert mit dem Erhalt zusätzlicher Mittel gemäß § 8 ÖPNVG LSA zum Abbau des Instandhaltungsstaus.

Die Entwicklung des Personalaufwandes ist im Wesentlichen geprägt durch die Zunahme der durchschnittlichen Beschäftigtenzahl (ohne Freizeitphase Altersteilzeit sowie ohne Geschäftsführerin) von 678 in 2013 auf 688 in 2014 sowie die Erhöhung der Entgelttabelle zum 1. Mai 2014 aufgrund des 3. Änderungsstarifvertrags vom 5. März 2013 des TV-N LSA.

Im Geschäftsjahr 2014 wurde ein positives Betriebsergebnis (ohne Finanzergebnis) von T€ 1.399 (Vorjahr T€ 1.634) erzielt. Die Betriebsleistung ist um T€ 328 gestiegen, während der Betriebsaufwand um T€ 563 gestiegen ist.

Das Finanzergebnis in Höhe von T€ -893 (Vorjahr T€ -1.028) beinhaltet mit T€ 202 (Vorjahr T€ 312) Finanzaufwendungen aus Zuführungen zu den langfristigen Personalrückstellungen gemäß den Vorschriften des BilMoG. Das Finanzergebnis ist durch geringere Zinsaufwendungen beeinflusst.

Unter Berücksichtigung des Betriebsergebnisses von T€ 1.399 und des Finanzergebnisses von T€ -893 ergibt sich ein Jahresüberschuss von T€ 506.

C. Internes Kontrollsystem und Risikomanagementsystem

Dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) entsprechend hatte auch im Jahr 2014 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 Internes Rechnungswesen wird die vollständige Erfassung der Risiken des Unternehmens nach Schadensintensität und Eintrittswahrscheinlichkeit 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 regelmäßige 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 Gesetz zur 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 sowie die finanzielle Lage des Aufgabenträgers mit der Konsequenz weiterer 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.

Durch die Finanzkrise ergaben sich Downgradings amerikanischer – an US-Cross-Border-Lease-Geschäften beteiligter – Finanzpartner. Bei einigen kommunalen Unternehmen in Deutschland führte dies laut Medienberichten zu einem erforderlichen Wechsel der Institute bzw. zu einer zusätzlichen Besicherung. Durch die hohen Sicherheitsanforderungen, die die MVB bereits bei Vertragsabschluss an diese Geschäfte legte, war dies seit Ausbruch der Finanzkrise bei unseren US-Cross-Border-Lease-Geschäften nicht erforderlich. Einem möglichen Risiko aus dem noch bestehenden Geschäft begegnet die MVB weiterhin durch aktives Monitoring der Vertragsverpflichtungen.

D. Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung, die nach dem Schluss des Geschäftsjahres eingetreten sind, haben sich nicht ergeben.

E. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Die aus dem Juni-Hochwasser 2013 resultierenden Schäden stellen die Gesellschaft in 2015 und den Folgejahren weiterhin vor große Herausforderungen. Vor allem der nur provisorisch nutzbare Betriebshof Nord mit der zu integrierenden Hauptwerkstatt hat großen Einfluss auf die Betriebsabläufe der MVB. Ohne ausreichende Bereitstellung von Fördermitteln wird es der Gesellschaft nur schwer gelingen, den Ersatzneubau zu realisieren.

Mit Datum vom 27. Januar 2015 wurden der MVB Fördermittel gemäß der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Beseitigung der Hochwasserschäden 2013 (Richtlinie Hochwasserschäden Sachsen-Anhalt 2013) für die Maßnahme Gleis- und Fahrleitungsanlage Herrenkrug inkl. Endstellengebäude i. H. v. T€ 2.075 gewährt. Die Beseitigung der Hochwasserschäden an der Strecke zum Herrenkrug soll bis 2016 abgeschlossen sein.

Durch die Gewerkschaft ver.di wurde am 16. November 2014 der seit dem 5. März 2013 gültige Tarifvertrag fristgemäß zum 31. März 2015 gekündigt. Derzeit laufen Verhandlungen zwischen ver.di und dem kommunalen Arbeitgeberverband (KAV). Es besteht das Risiko von nicht im Wirtschaftsplan enthaltenen, zusätzlichen Personalkosten aus dem Ergebnis der Tarifverhandlungen.

In den Jahren 2012 und 2013 verhängte das Bundeskartellamt Bußgelder gegen Hersteller und Lieferanten von Schienen wegen Preis- und Kundenschutzabsprachen (sogenanntes „Schienenkartell“). Die MVB wurde im Kartellzeitraum von einem Unternehmen des Kartells unmittelbar beliefert und hat in 2013 gegen dieses Strafanzeige erstattet sowie Schadensersatzansprüche geltend gemacht. Das Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt prüft derzeit, ob und in welchem Umfang die Rückforderung von Fördermitteln in Betracht kommen kann, da die Auszahlung der Fördermittel auf einer zu hohen Bemessungsgrundlage beruht haben könnte.

In den Folgejahren werden umfangreiche Baumaßnahmen sowohl der Gesellschaft als auch der Landeshauptstadt Magdeburg und anderer Unternehmen großen Einfluss auf die Leistungserbringung der MVB haben. Insbesondere ist hier die Maßnahme „Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee“ zu nennen. Die MVB wird während der gesamten Bauzeit die Baustelle nur eingleisig passieren können und steht daher vor der Herausforderung trotz dieser Einschränkung während der mehrjährigen Bauzeit einen attraktiven und reibungslosen ÖPNV anzubieten. Dem Risiko der Abwanderung von Kunden soll mit umfangreichen Anpassungen des Liniennetzes sowie einer Leistungserweiterung entgegengewirkt werden.

Chancen für die zukünftig positive Entwicklung der Gesellschaft sieht die Geschäftsführung in der im Jahr 2015 abzuschließenden Revision des Verkehrsverbundes marego. Die Revision soll den Erfolg der ersten Verbundjahre (Dezember 2010 bis Dezember 2013) aufzeigen und die Grundlage für die Spitzabrechnung bilden. Darüber hinaus werden die bis dato mittels alteinnahmebasierten Einnahmeaufteilungsverfahren verteilten Einnahmen auf Basis eines leistungsabhängigen Verfahrens überprüft und ggf. neu verteilt. Die Geschäftsführung erwartet, dass der Gesellschaft mit der Anwendung des leistungsabhängigen Verfahrens ein größerer Anteil der Einnahmen aus der Tarifzone Magdeburg zugeschrieben wird und die bis zum März 2013 durch die MVB auszugleichenden verbundbedingten Lasten der übrigen Verkehrsunternehmen nicht angefallen sind und daher an die MVB zurückfließen werden.

Unabhängig von den Ergebnissen der Revision rechnet die Geschäftsführung für das Jahr 2015 mit einer Steigerung der Verkehrseinnahmen von ca. 4 % und einem Jahresüberschuss von T€ 517,6.

Gemeinsam mit dem Aufgabenträger ist es das Ziel, auch im Jahr 2015 und in den Folgejahren einen qualitativ und quantitativ hochwertigen ÖPNV für die Bürger der Landeshauptstadt Magdeburg sicherzustellen.

Magdeburg, den 8. Mai 2015

MVB-Verwaltungs-GmbH

gez. Birgit Münster-Rendel

Dipl.-Kff. Birgit Münster-Rendel
Geschäftsführerin