

## **Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH, Magdeburg**

### **Lagebericht für das Geschäftsjahr 2008**

#### **A. Darstellung des Geschäftsverlaufs**

##### **Geschäftstätigkeit**

Die Föderalismusreform zur Finanzierung des ÖPNV sowie die angespannte Haushaltslage der Stadt Magdeburg bildeten auch im Geschäftsjahr 2008 den wirtschaftlich schwierigen Rahmen und prägten damit den Fokus des unternehmerischen Handelns der MVB.

Die weitere drastische Abnahme der ÖPNV-gebundenen Zuschüsse sowie steigende Preise in den originären Kostenfaktoren erforderten die forcierte und konsequente Umsetzung und Fortentwicklung von Restrukturierungsmaßnahmen. Die bereits in den Vorjahren erfolgreich eingeleiteten Maßnahmen, die die Geschäftsabläufe in ihrer Struktur und Organisation effizienzsteigernd beeinflussen, trugen dazu bei, dass die MVB im Jahr 2008 in diesem angespannten wirtschaftlichen Umfeld bei konstantem Leistungsangebot ein positives Jahresergebnis erwirtschaftet hat.

Die Grundlage für unsere Leistungserbringung bildet die mit der Stadt Magdeburg als Aufgabenträger 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 dafür, 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 erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf 60,4 Mio. (Vorjahr: 58,0 Mio.). Die Zunahme ist im Wesentlichen durch gestiegene Ausnutzungsfaktoren bestimmter Fahrausweise beeinflusst, welche im Rahmen einer in 2008 durchgeführten Verkehrserhebung ermittelt und testiert worden sind.

Die Verkehrseinnahmen ohne Zuschüsse konnten im Vorjahresvergleich gesteigert werden. In Auswertung eines extern durchgeführten Tarif-Audits wurde zum 1. Dezember 2008 eine weitreichende Anpassung der Struktur des komplexen Tarifsystems umgesetzt. Insbesondere die Einführung eines Kurzstreckentickets und des Richtungsbezugs für den Einzelfahrschein erforderten erhebliche und zeitaufwendige technische Umrüstungen und Investitionen in die Entwerfertechnik und mobilen Fahrscheinautomaten. Das späte Inkrafttreten der Tarifanpassung sowie einhergehende Übergangszeiten für die Gültigkeit des Alt-Tarifes führten zur Abschwächung des erwarteten Effektes in der Jahresrechnung für 2008.

Rückläufige Stückzahlen in einigen Fahrscheinkategorien deuten auf eine hohe Preis- bzw. Nachfrageelastizität. Der positive Preiseffekt der Tarifanpassung hat den insgesamt negativen Mengeneffekt kompensiert und führte im Ergebnis zu einer Steigerung der Verkehrseinnahmen ohne Zuschüsse um TEUR 410 auf TEUR 20.715.

Dem zu Lasten des investiven Teils erhöhten konsumtiven Landeszuschuss gemäß § 8 ÖPNVG (+ TEUR 535) stehen drastische Rückgänge der Zuschüsse für den Ausbildungsverkehr (- TEUR 730) sowie für die Schwerbehindertenbeförderung (- TEUR 588) gegenüber. Die Abnahme resultiert im Wesentlichen aus stark rückläufigen Ausnutzungsfaktoren in diesen Nutzergruppen als Ergebnis der in 2008 durchgeführten Verkehrserhebung. Unter Berücksichtigung der Zuschüsse und sonstigen Umsatzerlöse nahmen die Umsatzerlöse insgesamt um TEUR 253 ab.

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 2008 12 Straßenbahn- und 14 Buslinien. Die Erbringung der ÖPNV-Leistungen erfolgte dabei mit 138 Straßenbahntriebwagen, 24 Straßenbahnbeiwagen und 59 Bussen.

Die MVB war in 2008 in eine Reihe notwendiger, die Infrastruktur erneuernder Maßnahmen eingebunden, mit denen, trotz aufeinander abgestimmter Umleitungsverkehre, zum Teil negative Auswirkungen auf unser Fahrgastaufkommen einhergingen. So führte die Sanierung der Strombrücke durch nicht vorhersehbare Mängel der Gleisunterkonstruktion im Rahmen des Gleisrückbaus zur Sperrung einer sensiblen Ost-West-Achse im Stadtkern von insgesamt ca. 5 Monaten statt geplanten 2 Monaten. Ebenfalls nennenswert in diesem Zusammenhang ist die städtische Baumaßnahme Klinkebrücke, die durch die konzessionsvertraglich auferlegten Bauaktivitäten der MVB zu einer 2-monatigen Vollsperrung der Straßenbahntrasse Richtung Südost führte.

Da sich der Jahresfahrplan der zurückliegenden Fahrplanperiode bewährt hat, basiert der zum 7. Januar 2008 eingeführte Fahrplan mit geringfügigen zeitlichen Verschiebungen grundsätzlich auf der etablierten Struktur. Im Jahr 2008 hat die MVB planmäßig 9,1 Mio. km (Vorjahr: 9,1 Mio. km) zurückgelegt.

Durch die Fremdvergabe von Busleistungen, korrespondierend zum Fahrerbedarf der MVB aufgrund natürlicher Altersfluktuation, werden Effizienzsteigerungen erzielt. Im Geschäftsjahr 2008 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 wie folgt:

Jahr	Straßenbahn	Bus
2005	84,9 %	83,0 %
2006	87,6 %	84,4 %
2007	89,7 %	86,4 %
2008	87,8 %	90,6 %

In 2008 wurde die Erneuerung unseres Busfahrzeugbestandes mit weiteren 3 Niederflur-Linienbussen mit EEV-Einstufung fortgesetzt.

Die sich abzeichnende drastische Verringerung der Fördermittel für Investitionen in die Infrastruktur 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 10.927. Für diese Investitionen wurden Investitionszuschüsse von insgesamt TEUR 5.805 gewährt. Wesentliche Anschaffungen und Investitionsprojekte in 2008 waren:

- 3 Niederflurbusse
- Weiterführung 2. Nord-/Südverbindung
- Gleis- und Fahrleitungsanlage Ernst-Reuter-Allee
- Fahrleitungsanlage Olvenstedt
- Mobile Fahrscheinautomaten

Nennenswerte geplante Projekte für das Jahr 2009 sind neben der Fortführung jahresübergreifender Maßnahmen aus 2008 die Vorbereitung des Ausbaus des Betriebshofes Nord sowie die Fahrzeugbeschaffung von 11 Niederflurgelenktriebwagen.

## Personal

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl verringerte sich von 852 in 2007 auf 818 im Geschäftsjahr 2008.

Zwischen der Vereinigten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) sowie dem Kommunalen Arbeitgeberverband Sachsen-Anhalt fanden intensive Verhandlungen zum Abschluss eines neuen umfassenden Spartentarifvertrags Nahverkehr für Sachsen-Anhalt (TV-N LSA) statt. Dieser Tarifvertrag sowie der dazugehörige Tarifvertrag zur Überleitung der Arbeitnehmer in den TV-N LSA traten mit Wirkung vom 1. Juli 2008 in Kraft. Neben Änderungen mit Auswirkungen bei Neueinstellungen, Urlaubsansprüchen und Zuschlägen wurden die neuen Tabellenentgelte zum 1. November 2008 um 2 % gesteigert.

Des Weiteren wurde der neue Tarifvertrag zur Herabsetzung der regelmäßigen wöchentlichen Arbeitszeit mit Wirkung zum 1. Oktober 2008 abgeschlossen. Dieser regelt die Beibehaltung der 38-Stunden-Woche und gilt vom 1. Oktober 2008 bis 30. September 2011.

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 626.

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

	Anzahl	
	2008	2007
Straßenbahnfahrer	249	257
Busfahrer	117	123
Gehaltsempfänger	184	189
Werkstattpersonal	163	170
Sonstige Lohnempfänger	63	66
Auszubildende	32	33
	<u>808</u>	<u>838</u>

## B. Darstellung der Lage

### 1. Vermögenslage

Die Bilanzsumme verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um TEUR 3.652. 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 73,2 % (Vorjahr: 71,9 %). Das Anlagevermögen ist zu 81,8 % (Vorjahr: 79,8 %) durch bilanzielles Eigenkapital gedeckt.

Auf der Passivseite resultiert der Rückgang im Wesentlichen aus der Abnahme der langfristigen Darlehensverbindlichkeiten aufgrund planmäßiger Tilgungen sowie der Abnahme der Rückstellungen insbesondere durch die Realisierung der Großbaumaßnahme Strombrücke. Die Eigenkapitalquote stellt sich im 4-Jahres-Vergleich wie folgt dar:

	2008 %	2007 %	2006 %	2005 %
Eigenkapitalquote	59,8	57,4	54,2	53,7

### 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 der Betrauungsvereinbarung vereinbarten ÖPNV-Ausgleichsbeträge 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.

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.

### 3. Ertragslage

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

	2008	2007	Veränderung	
	TEUR	TEUR	TEUR	%
Umsatzerlöse (ohne Subventionen Land)	26.329	27.117	-788	-2,9
Subventionen Land	4.193	3.658	535	14,6
Summe Umsatzerlöse	30.522	30.775	-253	-0,8
Ausgleichsbetrag zur Durchführung des ÖPNV von der Stadt Magdeburg	18.123	19.388	-1.265	-6,5
Übrige betriebliche Erträge (ohne neutrale)	2.565	2.075	490	23,6

Die Umsatzerlöse ohne Subventionen Land sind im Vorjahresvergleich gesunken. Die Entwicklung ist im Wesentlichen bei gestiegenen Verkehrseinnahmen (+ TEUR 410) durch den Rückgang des Zuschusses für den Ausbildungsverkehr gemäß § 45a PBefG (- TEUR 730) sowie des Zuschusses für die Schwerbehindertenbeförderung nach § 148 SGB IX (- TEUR 588) geprägt. Die Abnahme dieser Zuschüsse korreliert mit der drastischen Verschlechterung der Ausnutzungsfaktoren in diesen Segmenten als Ergebnis der in 2008 durchgeführten Verkehrserhebung.

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

Der Anstieg des Materialaufwands (+ TEUR 118) ist hauptsächlich auf die gestiegenen Aufwendungen für Dieselmotorkraftstoff zurückzuführen.

Die Entwicklung des Personalaufwandes ist im Wesentlichen geprägt durch die Tarifsteigerung und die Abnahme der Beschäftigtenzahl.

Im Geschäftsjahr 2008 wurde ein negatives Betriebsergebnis (ohne Finanzergebnis und Neutrales Ergebnis) von TEUR -837 (Vorjahr: TEUR -358) erzielt.

Das Neutrale Ergebnis von TEUR 1.346 (Vorjahr: TEUR 457) beinhaltet mit TEUR 1.800 (Vorjahr: TEUR 2.474) neutrale Erträge und mit TEUR 454 (Vorjahr: TEUR 2.017) neutrale Aufwendungen. Die neutralen Erträge enthalten im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, die um TEUR 609 auf TEUR 603 im Vergleich zum Vorjahr gesunken sind, und Erträge aus dem US-Lease-Geschäft unverändert zum Vorjahr mit TEUR 601. Die neutralen Aufwendungen enthalten im Geschäftsjahr insbesondere Aufwendungen für Forderungsausfälle (TEUR 292). Im Vorjahr wurden hier im Wesentlichen die Aufwendungen für die Zuführung zur Restrukturierungsrückstellung (TEUR 1.373) ausgewiesen.

Unter Berücksichtigung des Betriebsergebnisses von TEUR -837 (Vorjahr: TEUR -358), des Finanzergebnisses von TEUR 43 (Vorjahr: TEUR 4) sowie des Neutralen Ergebnisses in Höhe von TEUR 1.346 (Vorjahr: TEUR 457) ergibt sich ein Jahresüberschuss von TEUR 552 (Vorjahr: TEUR 103). Es wird deutlich, dass die Verschlechterung des Betriebsergebnisses durch die Verbesserung des neutralen Ergebnisses überkompensiert werden konnte und sich eine Verbesserung des Jahresergebnisses um TEUR 449 ergab.

### C. Risikomanagementsystem

Dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) entsprechend hatte auch im Jahr 2008 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.

Durch die derzeitige Finanzkrise ergaben sich Downgradings amerikanischer – an US-Cross-Border-Leasing Geschäften beteiligter – Finanzpartner. Bei einigen kommunalen Unternehmen in Deutschland führte dies laut Medienberichten bereits 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-Leasing Geschäften nicht erforderlich.

Einem möglichen Risiko aus diesen Geschäften begegnen wir weiterhin durch unser aktives Monitoring unserer Vertragsverpflichtungen. Die Ratinganalyse erfolgt regelmäßig durch unsere externen Berater.

#### **D. Besondere Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Besondere Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, über die zu berichten gewesen wäre, sind nicht eingetreten.

#### **E. Ausblick und Chancen der künftigen Entwicklung**

Die Geschäftsführung rechnet auch in 2009 mit einem positiven Jahresergebnis.

Die zum Januar 2009 ausgelaufenen Buslinienkonzessionen wurden von der Genehmigungsbehörde auf der Grundlage des PBefG bis zum 31. Oktober 2010 verlängert.

Die neue EU-VO 1370/2007 zeigt unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit einer marktorientierten Direktvergabe auf. Dies gilt als große Chance für die MVB, die Konzessionen auch künftig zu erlangen sowie den Fortbestand des Unternehmens im Ganzen zu sichern.

Vor dem Hintergrund weiterer drastischer Kürzungen des Betriebskostenzuschusses der Stadt ab 2010 ist zur Sicherung des Fortbestandes des Unternehmens die konsequente Umsetzung der definierten Restrukturierungs- und Reorganisationsmaßnahmen bzw. die Hebung weiterer Potentiale zwingend notwendig. Der zum Teil unausweichliche Anstieg wesentlicher Kostenfaktoren erfordert, neben gezielten Sparmaßnahmen und Restrukturierung im Unternehmen, auch erlösseitig Potentiale zu erschließen. Demgemäß ist auch künftig unser Beförderungstarifsystem in Struktur und Höhe zur Verbesserung unserer Ertragslage und unter Berücksichtigung des Kundenverhaltens sensibel weiterzuentwickeln.

Durch die Verschärfung der Rahmenbedingungen bei der Fördermittelbereitstellung für Investitionen (GVFG/Entflechtgesetz Land Sachsen-Anhalt, Regionalisierungsmittel) 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. Im Ergebnis ist ein höherer Eigenanteil für die Finanzierung von Investitionsprojekten erforderlich, was zu einer Erhöhung der Darlehensaufnahmen führt und durch die Zinsaufwendungen einen negativen Einfluss auf die Ertragslage haben wird. Durch die Verminderung der Fördermittelquote werden sich auch Ergebnisbelastungen durch höhere Abschreibungen ergeben.



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 2009

Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH

Dipl.-Ing. Klaus Regener  
Geschäftsführer