

Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH, Magdeburg**Lagebericht für das Geschäftsjahr 2010****A. Darstellung des Geschäftsverlaufs****Geschäftstätigkeit**

Im Geschäftsjahr 2010 hat die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH (MVB) die Konsolidierungsmaßnahmen der Vorjahre weiter konsequent fortgeführt und kann insgesamt eine positive Jahresbilanz ziehen.

In einem wirtschaftlich angespannten Umfeld, geprägt durch weitere Abnahmen ÖPNV-gebundener Zuschüsse, gelang es der MVB durch Restrukturierungserfolge auf der Aufwandseite und das Heben von Ertragspotentialen, den negativen Entwicklungen entgegenzusteuern und ein positives Jahresergebnis 2010 zu erwirtschaften. Die erfolgreichen Maßnahmen der Vorjahre spiegeln sich in einem gestiegenen Aufwandsdeckungsgrad wider. Die Identifikation weiterer Optimierungen bietet jedoch nur noch geringes Potential für zusätzliche Effizienzsteigerungen. Störungen in der Leistungserbringung führen teilweise zu Überschreitungen der reduzierten Kostenbudgets.

Als nennenswerter Erfolg ist die Wiedererlangung der im Jahr 2010 ausgelaufenen Buslinienkonzessionen zu werten. Ein abteilungsübergreifend erarbeitetes qualifiziertes Angebot mit entsprechenden Fahrplanoptimierungen war die Grundlage, die Buslinienkonzessionen im Genehmigungswettbewerb nach dem PBefG für 7 Jahre erfolgreich zu verteidigen. Ein weiterer Höhepunkt des Geschäftsjahres 2010 stellt die Einführung des Regionalverkehrsverbundes für den Norden Sachsen-Anhalts „marego.“ zum 12. Dezember 2010 dar. Zum gleichen Datum wurden auch die Fahrplanänderungen wirksam.

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.

Umsatz- und Fahrgastentwicklung

Das Geschäftsjahr 2010 war in den ersten Monaten und im Dezember durch eine außergewöhnlich harte Winterwitterung geprägt, die sich positiv auf die Verkehrseinnahmen ausgewirkt hat. Demgegenüber waren dieser Situation Probleme bei der Gewährleistung des fahrplanmäßigen Verkehrsangebotes sowie bei der Absicherung von Winterdienstmaßnahmen geschuldet. Deutlich höhere Aufwendungen für die Beseitigung von Winterschäden kompensieren zum Teil die gestiegenen Fahrgeldeinnahmen und werden auch künftig negativen Einfluss auf unsere Ertragslage haben.

Die Zahl der Fahrgäste verringerte sich im Vorjahresvergleich auf 58,4 Mio. (Vorjahr: 61,2 Mio.), was auf einen Rückgang von statistischen Ausnutzungsfaktoren in bestimmten Fahrscheinkategorien zurückzuführen ist. Entscheidend für den unternehmerischen Erfolg ist, dass ein gestiegener Absatz verkaufter Fahrkarten zu einem deutlichen Anstieg der Verkehrseinnahmen geführt hat.

Durch das Nachwirken der Ende 2008 umgesetzten Tarif- und Vertriebsreform, verbunden mit den außergewöhnlichen Witterungsbedingungen im Jahr 2010, konnten die Verkehrseinnahmen ohne Zuschüsse um TEUR 1.585 bzw. 7,4 % auf 23.156 gesteigert werden.

Rückläufige Entwicklungen beim Zuschuss für den Ausbildungsverkehr (- TEUR 345) sowie beim Zuschuss für die Schwerbehindertenbeförderung (-TEUR 485) resultieren im Wesentlichen aus der Abnahme statistischer Ausnutzungsfaktoren bzw. Nutzerquotienten als Ergebnis einer aktuellen Verkehrserhebung. Unter Berücksichtigung der Zuschüsse und sonstigen Umsatzerlöse nahmen die Umsatzerlöse insgesamt um TEUR 448 zu.

Künftig wird die Entwicklung der Erlöse in hohem Maße vom Erfolg des zum Dezember 2010 eingeführten Verkehrsverbundes „marego.“ beeinflusst. Transparentes und kundenorientiertes Handeln verbunden mit einem qualitativ hochwertigen und zuverlässigen ÖPNV sollen positive Verbundeffekte induzieren und das anerkannte Leistungsprofil der MVB weiter am Markt festigen.

Verkehrsentwicklung

Im Auftrag der Stadt Magdeburg unterhielt die MVB im Geschäftsjahr 2010 12 Straßenbahn- und 14 Buslinien. Die Erbringung der ÖPNV-Leistungen erfolgte dabei mit 107 Straßenbahntriebwagen, 20 Straßenbahnbeiwagen und 53 Bussen.

Die MVB war in 2010 in eine Reihe notwendiger, die Infrastruktur erneuernder Maßnahmen eingebunden. Zu Beeinträchtigungen des fahrplanmäßigen Angebotes führten die Fortsetzung der Arbeiten an der 2. Nord-Süd-Verbindung, die Ertüchtigung der Gleis- und Fahrleitungsanlagen in der Ernst-Reuter-Allee sowie der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Pfeifferstraße.

Der Jahresfahrplan basiert grundsätzlich auf der etablierten Struktur des Vorjahres. Fahrplanoptimierungen wurden erst zum 12. Dezember 2010 mit der Einführung des Verkehrsverbundes „marego.“ wirksam. Im Jahr 2010 hat die MVB planmäßig 9,0 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 2010 wurden durchschnittlich ca. 25 % der Busleistungen fremd vergeben.

Die Zuverlässigkeit ist unter Berücksichtigung der zwischen Bus und Bahn stark differierenden Altersstruktur der Fahrzeugflotte mit über 99 % beispielhaft. Der Pünktlichkeitsgrad hat sich im Vorjahresvergleich insbesondere durch die außerordentlichen Winterwetterperioden leicht verschlechtert:

Jahr	Straßenbahn	Bus
2007	89,7 %	86,4 %
2008	87,8 %	90,6 %
2009	86,6 %	83,5 %
2010	85,2 %	82,5 %

Die sich abzeichnende Verschlechterung der Rahmenbedingungen bei der Fördermittelbereitstellung 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

Das Geschäftsjahr 2010 und die Folgejahre sind durch eine umfangreiche Investitionstätigkeit in die Infrastruktur und den Fahrzeugpark geprägt. Insgesamt investierte die MVB in ihre immateriellen Vermögensgegenstände und Sachanlagen TEUR 16.806. Für diese Investitionen wurden Investitionszuschüsse von insgesamt TEUR 9.220 gewährt. Wesentliche Anschaffungen und Investitionsprojekte in 2010 waren:

- Weiterführung 2. Nord-Süd-Verbindung
- 2. Rate Beschaffung Niederflurgelenktriebwagen
- Gleis- und Fahrleitungsanlage Ernst-Reuter-Allee
- Haltestelle Pfeifferstraße
- Bahnenergieversorgung GUW Neustadt

Nennenswerte geplante Projekte für das Jahr 2011 sind neben der Fortführung jahresübergreifender Maßnahmen aus 2010 der Ausbau des Betriebshofes Nord, der Haltestelle Zoo sowie die Beschaffung von 3 Gelenkbussen.

Personal

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl verringerte sich von 788 in 2009 auf 770 im Geschäftsjahr 2010.

In 2010 fanden die Regelungen des Tarifvertrages Nahverkehrsbetriebe Sachsen-Anhalt (TV-N LSA) vom 1. Juli 2008 Anwendung. Des Weiteren gilt der Tarifvertrag zur Herabsetzung der regelmäßigen wöchentlichen Arbeitszeit auf 38 Stunden bis zum 30. September 2011. Mit Wirkung vom 1. Mai 2010 gilt der 2. Änderungstarifvertrag zum TV-N LSA, der eine 3%ige Erhöhung der Entgeltabelle sowie eine Einmalzahlung von EUR 150,00 regelt.

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 2.631.

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

	Anzahl	
	2010	2009
Straßenbahnfahrer	248	244
Busfahrer	106	115
Gehaltsempfänger	172	181
Werkstattpersonal	147	148
Sonstige Lohnempfänger	54	61
Auszubildende	34	36
	<u>761</u>	<u>785</u>
davon Freizeitphase Altersteilzeit	17	19

B. Darstellung der Lage

1. Vermögenslage

Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um TEUR 427. Der Anstieg auf der Aktivseite ist hauptsächlich auf die gestiegene Stichtagsliquidität zurückzuführen, der eine Abnahme des Anlagevermögens sowie der kurzfristigen Forderungen gegenübersteht. Die Verringerung des Anlagevermögens ist im Wesentlichen durch die mit der Erstanwendung des BilMoG erfolgten Saldierung des zur Insolvenzsicherung der Altersteilzeitansprüche dienenden Finanzanlagen bedingt. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen beträgt 75,2 % (Vorjahr: 76,0 %). Das Anlagevermögen ist zu 80,6 % (Vorjahr: 80,0 %) durch bilanzielles Eigenkapital gedeckt.

Auf der Passivseite resultiert die Erhöhung im Wesentlichen aus der Zunahme der langfristigen Verbindlichkeiten, der eine Abnahme der Rückstellungen gegenübersteht. Die Eigenkapitalquote stellt sich im 4-Jahres-Vergleich wie folgt dar:

	2010 %	2009 %	2008 %	2007 %
Eigenkapitalquote	60,6	60,8	59,8	57,4

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:

	2010 TEUR	2009 TEUR	Veränderung	
			TEUR	%
Umsatzerlöse (ohne Ausgleichszahlung Land)	27.650	27.055	595	2,2
Ausgleichszahlung Land	3.855	4.002	-147	-3,7
Summe Umsatzerlöse	31.505	31.057	448	1,4
Ausgleichsbetrag zur Durchführung des ÖPNV von der Stadt Magdeburg	17.150	17.715	-565	-3,2
Übrige betriebliche Erträge (ohne neutrale)	2.383	2.001	382	19,1

Die Umsatzerlöse ohne Ausgleichszahlungen Land sind im Vorjahresvergleich gestiegen. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Verkehrseinnahmen (+TEUR 1.585) zurückzuführen dem ein Rückgang der Zuschüsse für den Ausbildungsverkehr gemäß § 45a PBefG (-TEUR 345) und für die Schwerbehindertenbeförderung gemäß § 148 SGB IX (-TEUR 485) gegenübersteht. Die Abnahme der Zuschüsse resultiert dabei hauptsächlich aus dem Rückgang von statistischen Ausnutzungsfaktoren bzw. Nutzeranteilen als Ergebnis der Verkehrserhebung im Jahr 2010.

Die deutliche Abnahme bei den Materialaufwendungen ist hauptsächlich auf die im Vergleich zum Vorjahr geringeren Zuführungen zu Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung und Großreparaturen in Höhe von TEUR 25 (Vorjahr: TEUR 2.267) zurückzuführen.

Die Entwicklung des Personalaufwandes ist im Wesentlichen geprägt durch die Abnahme der Beschäftigtenzahl sowie die Tarifierhöhung.

Im Geschäftsjahr 2010 wurde ein positives Betriebsergebnis (ohne Finanzergebnis und Neutrales Ergebnis) von TEUR 1.120 (Vorjahr: TEUR -1.087) erzielt. Das gestiegene Betriebsergebnis um TEUR 2.207 ist jedoch im Wesentlichen auf die Zuführungen zur Rückstellung für unterlassene Instandhaltung im Vorjahr zurückzuführen. Darüber hinaus ist – abweichend zum Vorjahr – der in den langfristigen Personalarückstellungen dotierte Zinsanteil in Höhe von insgesamt TEUR 425 nicht im Personalaufwand, sondern gesondert im Zinsaufwand enthalten.

Das Finanzergebnis in Höhe von TEUR -672 (Vorjahr: TEUR -252) beinhaltet mit TEUR 425 Finanzaufwendungen aus Zuführungen zu den langfristigen Personalarückstellungen gemäß den Vorschriften des BilMoG.

Das Neutrale Ergebnis von TEUR 105 (Vorjahr: TEUR 1.864) beinhaltet mit TEUR 1.111 (Vorjahr: TEUR 3.117) neutrale Erträge und mit TEUR 1.006 (Vorjahr: TEUR 1.253) neutrale Aufwendungen. Die neutralen Erträge enthalten im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (TEUR 426) und periodenfremde Erträge (TEUR 305). Im Vorjahr waren die neutralen Erträge durch den Sondereffekt aus dem US-Lease-Geschäft (TEUR 2.059) aufgrund der vorzeitigen Beendigung des Kontraktes aus dem Jahr 1997 beeinflusst. Die neutralen Aufwendungen enthalten im Geschäftsjahr insbesondere Aufwendungen für die Zuführung zu Wertberichtigungen (TEUR 725).

Unter Berücksichtigung des Betriebsergebnisses von TEUR 1.120, des Finanzergebnisses von TEUR -672 sowie des Neutralen Ergebnisses in Höhe von TEUR 105 ergibt sich ein Jahresüberschuss von TEUR 553.

C. Risikomanagementsystem

Dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) entsprechend hatte auch im Jahr 2010 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 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 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 Finanzkrise ergaben sich Downgradings amerikanischer – an US-Cross-Border-Leasing 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-Leasing Geschäften nicht erforderlich. Einem möglichen Risiko aus diesen Geschäften begegnen wir weiterhin durch unser aktives Monitoring unserer Vertragsverpflichtungen.

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 2011 mit einem positiven Jahresergebnis.

Die mit der Stadt als Aufgabenträger abgeschlossene Betrauungsvereinbarung bildet die Basis dafür, dass die MVB im Rahmen der marktorientierten Direktvergabe unter Einhaltung der Voraussetzungen der EU-VO 1370/2007 auch in Zukunft den Fahrgästen in der Stadt Magdeburg Mobilität auf hohem Niveau anbieten kann.

Vor dem Hintergrund weiterer wesentlicher Kürzungen des Betriebskostenzuschusses der Stadt ist zur Sicherung des Fortbestandes des Unternehmens die konsequente Umsetzung der definierten Restrukturierungsmaßnahmen zwingend notwendig.

Mit dem zum 1. Januar 2011 in Kraft getretenen ÖPNVG LSA wird als wesentliche Änderung künftig der Zuschuss für den Ausbildungsverkehr auf Landesebene geregelt. Gemäß § 9 ÖPNVG LSA erhalten die Aufgabenträger bis 2013 pauschale Zuweisungen, wodurch für diesen Zeitraum eine Planungssicherheit gegeben ist.

Durch die Verschärfung der Rahmenbedingungen bei der Fördermittelbereitstellung für Investitionen erhöht sich künftig der Eigenanteil für betrieblich notwendige Investitionen, was zu einem Anstieg der Darlehensaufnahmen führt. Einhergehende Zinsaufwendungen sowie die höheren Abschreibungen werden einen negativen Einfluss auf die Ertragslage haben.

Zur weiteren optimalen Erschließung des Verkehrsmarktes hat die MVB mit neun weiteren Verkehrsunternehmen zum 12. Dezember 2010 den Regionalverkehrsverbund „marego.“ eingeführt. Die Verbundeffekte bzw. der Verbunderfolg haben wesentlichen Einfluss auf die Ertragslage der MVB und gelten gleichzeitig als Chance, durch ein verbessertes Verkehrsangebot mittelfristig Potentiale zu erschließen.

Magdeburg, den 30. März 2011

Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH

Dipl.-Ing. Klaus Regener
Geschäftsführer