

Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH, Magdeburg**Lagebericht für das Geschäftsjahr 2011****A. Darstellung des Geschäftsverlaufs****Geschäftstätigkeit**

Im Geschäftsjahr 2011 hat die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH (MVB) die Konsolidierungsmaßnahmen der Vorjahre weiter konsequent fortgeführt und konnte trotz schwieriger Rahmenbedingungen und in einem wirtschaftlich angespannten Umfeld ein positives Jahresergebnis erwirtschaften.

Das Geschäftsjahr 2011 ist das erste Jahr in dem die MVB ihre ÖPNV-Leistungen innerhalb des Magdeburger Regionalverkehrsverbundes marego. zu einheitlichen Verbundtarifen angeboten hat. Die Aufteilung der Verkehrseinnahmen im Verbund erfolgt bis zur geplanten Einführung eines leistungs-basierten Aufteilungsschlüssels in 2014 auf der Basis von Alteinnahmen. Darüber hinaus gelten Vereinbarungen zwischen den Aufgabenträgern, dem Land Sachsen-Anhalt sowie den Verkehrsunternehmen zum Ausgleich verbundbedingter Belastungen. Der Vergleich der Verkehrseinnahmen zum Vorjahr bestätigt einen eher verhaltenen Verbundstart, wobei zu berücksichtigen ist, dass das Vorjahr durch außergewöhnlich harte Winterperioden positiv beeinflusst war. Das verkehrspolitische Ziel einer erhöhten Nutzung des ÖPNV-Angebotes wurde indes erreicht, was die gestiegenen Fahrgastzahlen belegen.

Die erfolgreichen Restrukturierungsmaßnahmen der Vorjahre spiegeln sich in einem gestiegenen Aufwandsdeckungsgrad wider. Die Identifikation weiterer Optimierungen bietet jedoch nur noch geringes Potential für zusätzliche Effizienzsteigerungen, die reduzierten Kostenbudgets konnten im Geschäftsjahr 2011 teilweise nicht eingehalten werden.

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

Im Ergebnis erhöhte sich die Anzahl der Fahrgäste auf den MVB-Linien auf 63,0 Mio. (Vorjahr: 58,4 Mio.), wobei das Vorjahresergebnis über Fahrkartenzahlen und statistische Ausnutzungsfaktoren ermittelt worden und damit nur eingeschränkt vergleichbar ist, denn im Geschäftsjahr 2011 wurde unsere Fahrzeugflotte in einem Umfang mit elektronischen Fahrgastzählssystemen ausgestattet, der für repräsentative Auswertungen erforderlich ist.

Die auf der Grundlage eines alteinnahmebasierten Aufteilungsschlüssels durch den Verkehrsverbund magdeburg. zugeschriebenen Verkehrseinnahmen ohne Zuschüsse verringerten sich im Vergleich mit den Vorjahresverkehrseinnahmen um TEUR 1.346 bzw. 5,7 % auf TEUR 21.955. Rückläufige Stückzahlen bei den Fahrkarten konnten teilweise durch den ab 12. Dezember 2010 eingeführten Verbundtarif kompensiert werden. Die durch die MVB auszugleichenden verbundbedingten Lasten der übrigen Verkehrsunternehmen, die durch die Harmonisierung der Tarife entstehen, betrugen im Jahr 2011 TEUR 947. Eine gutachterliche Verifizierung der Höhe nach ist in diesem Zusammenhang geplant.

Zur Beseitigung von Winterschäden erhielt die MVB zusätzliche Mittel gemäß § 8 ÖPNVG LSA, was insgesamt zu einer Steigerung des konsumtiven Zuschusses (+ TEUR 300) führte. Der Zuschuss für den Ausbildungsverkehr (+ TEUR 1.116) wurde auf der Grundlage der neuen Landesgesetzgebung (§ 9 ÖPNVG LSA) und einer entsprechenden Satzung der Landeshauptstadt Magdeburg vereinnahmt. Der Anstieg beim Zuschuss für die Schwerbehindertenbeförderung (+ TEUR 92) resultiert im Wesentlichen aus der Erhöhung festgestellter Nutzerquotienten als Ergebnis einer aktuellen Verkehrserhebung. Unter Berücksichtigung der Zuschüsse und sonstigen Umsatzerlöse nahmen die Umsatzerlöse insgesamt um TEUR 777 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

Im Auftrag der Stadt Magdeburg unterhielt die MVB im Geschäftsjahr 2011 12 Straßenbahn- und 14 Buslinien. Die Erbringung der ÖPNV-Leistungen erfolgte dabei mit 106 Straßenbahntriebwagen, 20 Straßenbahnbeiwagen und 56 Bussen.

Die MVB war in 2011 in eine Reihe notwendiger, die Infrastruktur erneuernder Maßnahmen eingebunden. Im Fokus hierbei standen die Fortsetzung der Arbeiten an der 2. Nord-Süd-Verbindung, die Fertigstellung der Haltestelle Klinikum Olvenstedt und die Beseitigung von Winterschäden.

Der Jahresfahrplan basiert grundsätzlich auf der etablierten Struktur des Vorjahres. Im Jahr 2011 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 2011 wurden durchschnittlich ca. 27 % der Busleistungen an die MVG mbH vergeben.

Die Zuverlässigkeit ist unter Berücksichtigung der zwischen Bus und Bahn stark differierenden Altersstruktur der Fahrzeugflotte mit über 99 % beispielhaft. Der Pünktlichkeitsgrad war im Vorjahr durch die außerordentlichen Winterwetterperioden negativ beeinflusst und hat sich entsprechend im Jahresvergleich wieder verbessert:

Jahr	Straßenbahn	Bus
2008	87,8 %	90,6 %
2009	86,6 %	83,5 %
2010	85,2 %	82,5 %
2011	88,3 %	85,5 %

Die Verschlechterung der Rahmenbedingungen bei der Fördermittelbereitstellung für Investitionen in die Infrastruktur 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 2011 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 15.135. Für diese Investitionen wurden Investitionszuschüsse von insgesamt TEUR 6.170 gewährt. Wesentliche Anschaffungen und Investitionsprojekte in 2011 waren:

- Weiterführung 2. Nord-Süd-Verbindung
- 3. Rate Beschaffung Niederflurgelenktriebwagen
- Beschaffung von 3 Niederflurgelenkbussen
- Haltestelle Klinikum Olvenstedt
- Fahrdienstleitergebäude Betriebshof Nord

Nennenswerte geplante Projekte für das Jahr 2012 sind neben der Fortführung jahresübergreifender Maßnahmen aus 2011 die Generalplanung zum Ausbau des Betriebshofes Nord, der Ausbau der Gleis- und Fahrleitungsanlage Otto-von-Guericke-Straße sowie der Ausbau des GUW Am Krakauer Tor. Darüber hinaus stehen im Jahr 2012 die Auslieferung der 11 Niederflurgelenktriebwagen und die entsprechende Abschlussfinanzierung an.

Personal

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl verringerte sich von 770 in 2010 auf 763 im Geschäftsjahr 2011.

In 2011 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.

Der Tarifvertrag zur Herabsetzung der regelmäßigen wöchentlichen Arbeitszeit auf 38 Stunden lief zum 30. September 2011 aus. Zwischen dem Kommunalen Arbeitgeberverband Sachsen-Anhalt und der Gewerkschaft ver.di konnte für die Arbeitnehmer der MVB ein Folgevertrag zur Fortführung der Wochenarbeitszeit von 38 Stunden bis 31. Dezember 2012 vereinbart werden. Mit Abschluss dieses Vertrages wurde eine Einmalzahlung für alle vom Tarifvertrag erfassten Arbeitnehmer von EUR 400,00 bzw. für ver.di-Mitglieder von EUR 600,00 vereinbart.

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 3.453.

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

	Anzahl	
	2011	2010
Straßenbahnfahrer	249	248
Busfahrer	106	106
Gehaltsempfänger	175	172
Werkstattpersonal	145	147
Sonstige Lohnempfänger	51	54
Auszubildende	37	34
	<u>763</u>	<u>761</u>
davon Freizeitphase Altersteilzeit	36	17

Das Durchschnittsalter der Mitarbeiter zum 31. Dezember 2011 beträgt 49,3 Jahre (Vorjahr: 49,4 Jahre).

B. Darstellung der Lage

1. Vermögenslage

Die Bilanzsumme verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um TEUR 2.889. Die Abnahme auf der Aktivseite ist hauptsächlich auf die gesunkene Stichtagsliquidität zurückzuführen, der eine Zunahme des Anlagevermögens gegenübersteht. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen beträgt 79,8 % (Vorjahr: 75,2 %). Das Anlagevermögen ist zu 75,1 % (Vorjahr: 80,6 %) durch bilanzielles Eigenkapital gedeckt.

Auf der Passivseite resultiert die Abnahme im Wesentlichen aus der ausschüttungsbedingten Verringerung des Eigenkapitals sowie der Abnahme der Rückstellungen, der eine Zunahme der langfristigen Verbindlichkeiten zur Komplementärfinanzierung der Investitionen gegenübersteht. Die Eigenkapitalquote stellt sich im 4-Jahres-Vergleich wie folgt dar:

	2011 %	2010 %	2009 %	2008 %
Eigenkapitalquote	59,9	60,6	60,8	59,8

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 der Betrauungsvereinbarung vereinbarten ÖPNV-Ausgleichsbeträge unter Berücksichtigung der angespannten Finanzlage der Stadt Magdeburg. Die erwartungsgemäße Abnahme des Finanzmittelfonds ist durch die Ausschüttung aus der Kapitalrücklage an den Gesellschafter in Höhe von TEUR 2.500 beeinflusst.

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 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 zur Vorjahr wie folgt dar:

	2011 TEUR	2010 TEUR	Veränderung	
			TEUR	%
Umsatzerlöse (ohne Ausgleichszahlung Land)	27.770	27.650	120	0,4
Ausgleichszahlung Land	4.512	3.855	657	17,0
Summe Umsatzerlöse	32.282	31.505	777	2,5
Ausgleichsbetrag zur Durchführung des ÖPNV von der Stadt Magdeburg nach Betrauungsvereinbarung	16.187	17.150	-963	-5,6
Übrige betriebliche Erträge (ohne neutrale)	2.967	2.383	584	24,5

Die Umsatzerlöse ohne Ausgleichszahlungen Land sind im Vorjahresvergleich geringfügig gestiegen. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Zuschüsse für den Ausbildungsverkehr gemäß der neuen Landesgesetzgebung nach § 9 ÖPNVG LSA (+TEUR 1.116) und für die Schwerbehindertenbeförderung gemäß § 148 SGB IX (+TEUR 92) zurückzuführen. Dem gegenüber sind die Verkehrseinnahmen im ersten Verbundjahr um TEUR 1.346 gesunken, welche ursächlich durch die von der MVB auszugleichenden verbundbedingten Lasten der übrigen Verkehrsunternehmen, die durch die Harmonisierung der Tarife in Höhe von TEUR 947 entstanden, bedingt sind.

Die gestiegenen Ausgleichszahlungen des Landes beinhalten mit TEUR 4.000 den konsumtiven Zuschuss gemäß § 8 ÖPNVG LSA, der eine zusätzliche Förderung zur Beseitigung von Winterschäden enthält. Des Weiteren sind erhöhte Zuschüsse für Durchtarifierungsverluste TEUR 512 im Rahmen der Anwendung des marego.-Verbundtarifs enthalten. Im Vorjahr betrugen diese TEUR 155 für den MUM-Tarif. Unter Berücksichtigung der Durchtarifierungsverluste sind die Verkehrseinnahmen um TEUR 989 gesunken.

Die deutliche Zunahme bei den Materialaufwendungen ist hauptsächlich auf erhöhte Aufwendungen für die Straßenbahninstandhaltung, die Beseitigung von Winterschäden sowie gestiegene Treibstoffkosten zurückzuführen.

Die Entwicklung des Personalaufwandes ist im Wesentlichen geprägt durch die Abnahme der Beschäftigtenzahl, die Tarifierhöhung sowie die vereinbarte Einmalzahlung im Rahmen der Verhandlungen zur Fortführung der 38-Stunden-Woche.

Im Geschäftsjahr 2011 wurde ein negatives Betriebsergebnis (ohne Finanzergebnis und Neutrales Ergebnis) von TEUR -394 (Vorjahr: TEUR 1.120) erzielt. Der Anstieg der Betriebsaufwendungen konnten nicht durch die Steigerung der Betriebsleistung kompensiert werden und führte zu einer Verringerung des Betriebsergebnisses von TEUR 1.514.

Das Finanzergebnis in Höhe von TEUR -942 (Vorjahr: TEUR -672) beinhaltet mit TEUR 428 (Vorjahr: TEUR 425) Finanzaufwendungen aus Zuführungen zu den langfristigen Personalrückstellungen gemäß den Vorschriften des BilMoG. Das Finanzergebnis ist durch höhere Zinsaufwendungen und Abschreibungen auf Finanzanlagen beeinflusst.

Das Neutrale Ergebnis von TEUR 1.872 (Vorjahr: TEUR 105) beinhaltet mit TEUR 3.535 (Vorjahr: TEUR 1.111) neutrale Erträge und mit TEUR 1.663 (Vorjahr: TEUR 1.006) neutrale Aufwendungen. Die neutralen Erträge enthalten im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (TEUR 2.465) insbesondere die Rückstellung für Altersteilzeitanwärter, die Auflösung von Wertberichtigungen (TEUR 707) und periodenfremde Erträge (TEUR 176). Die neutralen Aufwendungen enthalten im Geschäftsjahr insbesondere Aufwendungen für die Zuführung zu Wertberichtigungen (TEUR 620), Forderungsausfälle (TEUR 885) und außerplanmäßige Abschreibungen (TEUR 132).

Unter Berücksichtigung des Betriebsergebnisses von TEUR -394, des Finanzergebnisses von TEUR -942 sowie des Neutralen Ergebnisses in Höhe von TEUR 1.872 ergibt sich ein Jahresüberschuss von TEUR 536.

C. Risikomanagementsystem

Dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) entsprechend hatte auch im Jahr 2011 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 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 angespannte 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-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 dem noch bestehenden Geschäft 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 2012 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. In 2012 werden sich die Personalkosten aufgrund der Tarifierhöhung deutlich erhöhen. Darüber hinaus ist ein deutlicher Anstieg der Instandhaltungskosten und Reparaturaufwendungen zu erwarten, um die Betriebs- und Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Insbesondere werden in der Zukunft höhere Aufwendungen für die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Infrastruktur erwartet. Höhere Erlöse zum Ausgleich der Kostensteigerung sind aufgrund des margo. Verbundes dagegen nur eingeschränkt zu realisieren.

Durch die steigenden Personal- und Instandhaltungskosten ergeben sich im Jahr 2012 erhebliche Ergebnisbelastungen, die dazu führen, dass der vom Gesellschafter aufgrund der Betrauungsvereinbarung zu zahlende ÖPNV-Ausgleich deutlich steigen würde.

Mit Stadtratsbeschluss vom 16. Februar 2012 hat der Gesellschafter die Bildung eines steuerlichen Querverbands zwischen der Städtischen Werke Magdeburg GmbH und der MVB beschlossen. In diesem Zusammenhang ist ein Rechtsformwechsel der MVB in eine Personengesellschaft (GmbH & Co. KG) vorgesehen.

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.

Die Weiterentwicklung des Verbundtarifs marego. mit dem Ziel positiver Verbundeffekte hat wesentlichen Einfluss auf die Ertragslage der MVB. Im Jahr 2011 ergab sich allerdings ein negativer Effekt auf die Ertragslage. Vor diesem Hintergrund wollen wir die durch marego festgelegten Harmonisierungsgewinne und -verluste gutachterlich verifizieren lassen.

Magdeburg, den 27. April 2012

Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH

Dipl.-Kff. Birgit Münster-Rendel
Geschäftsführerin