

**Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH  
& Co. KG  
Magdeburg**

Lagebericht und Jahresabschluss für das Geschäftsjahr  
vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021

## **Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG, Magdeburg**

### **Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021**

#### **A. Grundlagen des Unternehmens**

Die Grundlage für die Leistungserbringung der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) bildete im Jahr 2021 der von der Landeshauptstadt Magdeburg als Aufgabenträger an die MVB vergebene öffentliche Dienstleistungsauftrag (öDA) über die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten, der Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg und die Betrauung der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG mit der Durchführung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung der Bereitstellung und des Betriebs der Fährlinien in Magdeburg Buckau und Westerhüsen.

Gegenstand des Unternehmens ist die Umsetzung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages über die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie die Umsetzung der Betrauung mit der Durchführung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung der Bereitstellung und des Betriebes der Fährlinien in Magdeburg, 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. Auch im Jahr 2021 hatte die andauernde Corona-Pandemie weitreichende Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr.

Insgesamt haben das Pandemiejahr 2021 und die erneute Corona-Welle im Winter die Nahverkehrsunternehmen in Deutschland hart getroffen. Die Einnahmeverluste liegen deutschlandweit bei nahezu vier Milliarden Euro. Durch die im Herbst 2021 stark gestiegenen Inzidenzen und die damit einhergehenden Beschränkungen des öffentlichen Lebens im Rahmen der Omikronwelle sind die Fahrgastzahlen im gesamten Bundesgebiet weiter zurückgegangen. Die Fahrgastzahlen liegen damit weiterhin unter dem Niveau von 2019.

Der von Bund und Ländern beschlossene Rettungsschirm für 2021 hat den ÖPNV in Deutschland vor größeren wirtschaftlichen Schäden bewahrt (vgl. Presseinformation des VDV vom 1. März 2022).

Die Gesellschaft erbringt ihre Leistungen fast ausschließlich in der Landeshauptstadt Magdeburg und ist damit von deren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängig. Die allgemeine wirtschaftliche Lage war auch im Jahr 2021 bedingt durch die Einschränkungen im Zusammenhang mit der Pandemie angespannt. Die wirtschaftlichen und finanziellen Auswirkungen der immer noch fortdauernden COVID-19-Krise werden erst in den Folgejahren vollständig sichtbar werden.

Neben dem Rückgang der Fahrgastzahlen und den Einnahmeverlusten haben sich in der Corona-Pandemie die Rahmenbedingungen für den ÖPNV drastisch verändert. Zahlreiche bereits im Jahr 2020 ergriffene Maßnahmen, um die Fahrgäste und das Personal bestmöglich zu schützen und die Ansteckungsgefahr in den Fahrzeugen, an Haltestellen und im Unternehmen selbst zu minimieren, wurden auch im Jahr 2021 aufrechterhalten. Mit einer Vielzahl von Sicherheitsmaßnahmen, regelmäßigen Krisenstabssitzungen, erhöhten Aufwendungen für Desinfektion und Kontrolle der Maskenpflicht und Einhaltung der 3G-Regel, ist es gelungen, dass der ÖPNV keinen Corona-Hotspot darstellt, sondern sich für unsere Fahrgäste und Mitarbeiter\*innen als weiterhin sicher erweist.

## **2. Geschäftsverlauf**

### **Geschäftstätigkeit**

Im Geschäftsjahr 2021 konnte ein positives Ergebnis erwirtschaftet werden. Es konnten Verkehrseinnahmen in Höhe von TEUR 25.659,3 erzielt werden. Im Vergleich zum Vorjahr sind die Verkehrseinnahmen damit um TEUR 626,7 gestiegen. Mit TEUR 36.849 lagen die Ausgleichszahlungen der Landeshauptstadt Magdeburg um TEUR 891 über Plan. Durch die andauernde Pandemie mit weitreichenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens konnten die geplanten Verkehrseinnahmen nicht erzielt werden.

Das Geschäftsjahr 2021 war von folgenden Besonderheiten geprägt:

Auch das Geschäftsjahr 2021 war durch die Pandemie um das SARS-CoV-2 (Corona Virus) geprägt. Höchste Priorität im Unternehmen war und ist weiterhin der gesundheitliche Schutz der Mitarbeiter\*innen und der Fahrgäste, das Aufrechterhalten eines gesicherten Fahrplanangebotes und die Übernahme von Verantwortung gegenüber unseren Fahrgästen. So wurden auch im Jahr 2021 in einem Krisenstab unter der Leitung der Geschäftsführung in regelmäßigen Zusammenkünften Strategien erarbeitet und Maßnahmen umgesetzt, um auf die aktuelle Entwicklung schnell zu reagieren. In diesem Zusammenhang wurde der mit dem Ausbleiben der Fahrgäste einhergehende Umsatzrückgang regelmäßig überprüft. Die Umsatzrückgänge bei den Verkehrseinnahmen beliefen sich im Jahr 2021 im Vergleich zu 2019 (vor Pandemiebeginn) auf TEUR 4.521. Durch den fortwährenden Lockdown zu Beginn des Jahres 2021 und die weitreichenden Einschränkungen zum Ende des Herbstes 2021 konnten sich die Fahrgastzahlen nicht erholen. Auch im Abo-Bereich gingen die Umsätze zurück. Dem gegenüber wurde durch das Unternehmen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger das Fahrplanangebot pandemiebedingt angepasst und zu bestimmten Zeiten im Lockdown nach Ferienplan gefahren. Deshalb war es pandemiebedingt notwendig, für Mitarbeitende im Fahrdienst und im Vertrieb für den Monat Februar 2021 Kurzarbeit anzuordnen.

Durch den bundesweiten Rettungsschirm ÖPNV (Umsetzung als Richtlinie Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA) wurden im Jahr 2021 Mindereinnahmen vom Land Sachsen-Anhalt über den Aufgabenträger an die MVB über den öDA ausgeglichen. Die endgültige Abrechnung der Ist-Zahlen für 2021 erfolgt in 2022. Die Endabrechnung für den Rettungsschirm 2020 wurde im August 2021 erstellt.

Für den Ersatzneubau des Betriebshofes Nord wurde im Jahr 2021 die Finanzierung in einer Größenordnung von 54,6 Mio. Euro abgeschlossen und zum Ende des Jahres die ersten Mittel von der Bank abgerufen. Auch für die Anschaffung der neuen Straßenbahnen konnte die Finanzierung erfolgreich vereinbart werden und eine erste Anzahlung an den Auftragnehmer gezahlt werden.

Die Entwicklung einer zukunftsfähigen Infrastruktur bestimmte weiterhin das Baugeschehen im Geschäftsjahr 2021. Das Projekt des Ausbaus der 2. Nord-Süd-Verbindung für die Straßenbahn in Magdeburg (2. NSV) ist eines der größten und wichtigsten Infrastrukturprojekte der Landeshauptstadt Magdeburg und der MVB. Im Jahr 2021 wurde weiter in die Bauabschnitte 4, 6 und 7 investiert. Der Bauabschnitt 6 wurde im Dezember 2021 in Betrieb genommen. Für den Bauabschnitt 5 wurde im Geschäftsjahr mit der Ausführungsplanung begonnen. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der 2. NSV kam es weiterhin zu zahlreichen Baustellen, verbunden mit Sperrungen und Umleitungen bzw. Ersatzverkehren.

Die Gesamtsumme der in 2021 vom Land nach § 8 ÖPNVG LSA zur Verfügung gestellten Mittel betrug TEUR 4.787,3 und fiel damit um TEUR 57,6 höher aus als im Vorjahr, da zusätzliche Mittel beantragt und genehmigt worden sind.

Die MVB bot auch weiterhin im Geschäftsjahr 2021 ihre ÖPNV-Leistung innerhalb des Magdeburger Regionalverkehrsverbundes marego. an. Am 1. Januar 2021 wurde die bereits für August 2020 geplante Anpassung im Marego-Tarifverbund umgesetzt.

Im vergangenen Geschäftsjahr wurden neue Ticketarten, wie das Mieterticket, die Premium Abos und das landesweite Azubiticket eingeführt. Die Otto-City-Card löste den Magdeburger Pass ab. Damit hat die MVB ihr Angebot gegenüber den Fahrgästen mit attraktiven Preis- und Leistungsgestaltungen vergrößert.

Um im August 2021 eine Kündigungswelle im Abo-Segment zu vermeiden, wurden Abokunden, die von dem Neubau der Strombrücke und den damit einhergehenden Verkehrsbeschränkungen betroffen waren, über einen Nachlass oder ein Upgrade auf ein nächst höheres Abo-Produkt entschädigt.

Die 3G-Regeln im ÖPNV stellten auch die MVB vor neue Herausforderungen. Trotzdem konnte im Dezember 2021 als Ergebnis von verkaufsfördernden Maßnahmen eine steigende Anzahl an Abo-Verträgen verzeichnet werden.

## Umsatz- und Fahrgastentwicklung

Im Jahr 2021 konnte die MVB 35,1 Mio. Unternehmensbeförderungsfälle (UBF) verzeichnen. Bei der Feststellung der Fahrten wurde dabei wie bereits im Jahr 2019 und 2020 das Erlösclearing berücksichtigt und mit einem entsprechenden Faktor hinterlegt. Die Anzahl der Fahrten sind im Vergleich zum Vorjahr bedingt durch anhaltende Auswirkungen der Corona-Pandemie weiter zurückgegangen. Da die oben dargestellten Zahlen auf der Basis verkaufter Fahrausweise ermittelt wurden, sind hier die drastischen Auswirkungen auf die Fahrgastentwicklung durch die Corona-Pandemie nicht sofort deutlich erkennbar. Vergleicht man hingegen die mittels der automatischen Fahrgastzählssysteme ermittelten Daten ist ein Rückgang von ca. 29,6 % zu erkennen. Die weitreichenden Hinweise des Robert-Koch-Instituts und von zahlreichen Mandatsträgern den öffentlichen Nahverkehr in den Zeiten der Pandemie zu meiden, haben neben der Schließung von Schulen und Kindereinrichtungen sowie dem Erliegen des Tourismus und dem grundsätzlichen Wegfall von Fahrtanlässen in Magdeburg zu diesem starken Einbruch geführt. Aufgrund der im Herbst 2021 erlassenen 3G-Regel im Nahverkehr haben bestimmte Fahrgäste die Busse und Bahnen gemieden. Durch die inzwischen mehr als zweijährige Pandemie und die damit einhergehenden Beschränkungen und fehlenden Fahrtanlässe im Berufsalltag, im Freizeitverkehr und im Tourismus liegt die Nachfrage etwa 22 Prozent bis sogar 40 Prozent unter der von Ende 2019 (vgl. Presseinformation des VDV vom 1. März 2022)

Der konsumtive Zuschuss gemäß § 8 ÖPNVG LSA fiel im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 57,6 höher aus, da abweichend zum Vorjahr zusätzliche Mittel beantragt und bereitgestellt wurden. Der Zuschuss für den Ausbildungsverkehr in Höhe von TEUR 3.491 (Vorjahr TEUR 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 TEUR 1.020 zu (ohne Zuschuss ÖPNV).

Der öffentliche Personennahverkehr stellt eine richtungsweisende und umweltverträgliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. Zur attraktiveren Gestaltung und der Erreichung der Klimaschutzziele der Landeshauptstadt Magdeburg im Nahverkehr ist zwingend ein Kapazitätsausbau notwendig. Neue Strecken, Haltestellen, Fahrzeuge und ein gutes Angebot auf der Basis des Nahverkehrsplans sind auf der einen Seite unverzichtbar, um die Ansprüche der Fahrgäste zukünftig erfüllen zu können. Neben der qualitativen Verbesserung des Angebots durch das Verkehrsunternehmen ist es auf der anderen Seite zwingend notwendig, die Rahmenbedingungen für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg leistungssteigernd anzupassen, um z.B. die Digitalisierung der Angebote voranzutreiben, Reisezeiten zu verbessern und damit einen Attraktivitätsgewinn gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu erzielen. Dazu gehört eine Infrastrukturoffensive mit ÖPNV-Vorrang und mehr Kapazität.

## Verkehrsentwicklung

Die MVB erbringt im Auftrag der Landeshauptstadt Magdeburg ihre Verkehrsleistung mittels zehn Straßenbahnlinien und 14 Buslinien im Tagesverkehr. Der Nachtverkehr wird durch zwei Straßenbahnlinien, acht Buslinien sowie eine Rufbuslinie gefahren.

Die Erbringung der ÖPNV-Leistungen erfolgte dabei mit 95 Straßenbahntriebwagen, 13 Straßenbahnbeiwagen und 66 Bussen. Im Jahr 2021 führte die MVB Beförderungsleistungen im Umfang von 9,4 Mio. Fahrplankilometern (Vorjahr: 9,4 Mio. Fahrplankilometer) aus.

Durch die Fremdvergabe von Busleistungen an die Magdeburger Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), korrespondierend zum Bedarf an Fahrleistungen der MVB, werden Effizienzsteigerungen erzielt. Im Geschäftsjahr 2021 wurden durchschnittlich ca. 49,9 % der Busleistungen an die MVG vergeben.

Der Pünktlichkeitsgrad wird wie folgt berechnet: 0 Minuten bis + 5 Minuten

Jahr	Straßenbahn	Bus
2017	89,6 %	85,7 %
2018	89,3 %	86,2 %
2019	87,8 %	88,6 %
2020	86,9 %	88,7 %
2021	84,6 %	87,5 %

Durch die Baumaßnahmen im Stadtgebiet Magdeburg kam es 2021 weiterhin zu Belastungen und Verkehrseinschränkungen, da veränderte Linienführungen durch Netzanpassungen, Sperrungen und Umleitungen zu berücksichtigen waren. Erhebliche Einschränkungen für unsere Fahrgäste ergaben sich durch die Bauarbeiten am Ersatzneubau Strombrücke. Bereits seit Anfang September 2021 ist die Strombrücke für den Straßenbahnverkehr gesperrt. Bevor Ende November 2021 der Ausbau der Schönebecker Straße im Zuge der 2. NSV abgeschlossen werden konnte, waren auch hier lang andauernde Sperrungen und Einschränkungen erforderlich. Hier wurden in Ergänzung der Maßnahmen zur Errichtung der 2. NSV die Gleise saniert und der Straßenraum neu geordnet. Mehr Platz für den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr ist entstanden, ebenso wie die neue barrierefreie Haltestelle Benediktinerstr./Gesellschaftshaus.

Auch die erstmals direkte Straßenbahnverbindung zum Kannenstieg, welche Ende November 2021 in Betrieb gehen konnte, führte vorab zu Einschränkungen und Umleitungsverkehren im nördlichen Liniennetz. Nach über zwei Jahren Bauzeit konnte die Neubaustrecke als Teil der 2. NSV in Betrieb gehen und somit mit vier barrierefreien Haltestellen den Stadtteil Kannenstieg erschließen und zahlreichen Fahrgästen einen deutlich verbesserten Zugang zum ÖPNV ermöglichen.

Nachhaltigkeit und Umweltschutz gelten als die wichtigsten Herausforderungen für die Zukunft der Mobilität im Nahverkehr. Die tragende Rolle im Umweltverbund sowie wachsende Städte stellen hohe Anforderungen an den ÖPNV, um das tägliche Mobilitätsbedürfnis in gewohnter Qualität zu bewältigen. Dabei ist das zukünftige Qualitätsniveau des öffentlichen Nahverkehrs stark von politischen, finanziellen und ökonomischen Anforderungen abhängig. Die Rahmenbedingungen der Finanzierung sowie Fördermittelmöglichkeiten werden die zukünftige Wirtschaftlichkeit des Unternehmens ebenso beeinflussen wie der weiterhin kontinuierliche Abbau des Instandhaltungszustand der vergangenen Jahre. Eine weitere große Herausforderung steht dem Unternehmen gemeinsam mit dem Aufgabenträger mit der Umsetzung der gesetzlich geforderten Barrierefreiheit bevor. Aber auch hier konnten wir in 2021 weitere Projekte umsetzen.

Das Jahr 2021 war für die MVB und den ÖPNV in Magdeburg ein herausforderndes Jahr. Dennoch konnten viele Zukunftsthemen zur Modernisierung und zum Gelingen der Verkehrswende in Magdeburg angepackt werden. Auch in den kommenden Jahren stehen weitere große Projekte und Herausforderungen an, um unseren Kund\*innen einen attraktiven, zukunftsorientierten, sicheren und umweltfreundlichen öffentlichen Nahverkehr anzubieten.

### **Investitionen**

Das Geschäftsjahr 2021 war durch fortwährend hohe Investitionstätigkeiten in die Infrastruktur geprägt. Insgesamt investierte die MVB in ihre immateriellen Vermögensgegenstände und Sachanlagen TEUR 65.455 (Vorjahr: TEUR 36.692). Für diese Investitionen wurden Investitionszuschüsse von insgesamt TEUR 32.886 (Vorjahr: TEUR 23.082) gewährt. Wesentliche Anschaffungen und Investitionsprojekte in 2021 waren:

- Fortsetzung der Bauarbeiten für den BA 4 der 2. NSV, Damaschkeplatz – Hermann-Bruse-Platz
- BA 5 der 2. NSV, Ebendorfer Chaussee, Ausführungsplanung
- Inbetriebnahme von BA 6 der 2. NSV, Ebendorfer Chaussee – Kannenstieg inkl. Knoten Ebendorfer Chaussee Ende November 2021
- Inbetriebnahme für den BA 7 der 2. NSV Leipziger Straße – Schönebecker Straße, Dezember 2021 mit Durchfahrt Raiffeisenstraße, Richtung Westerhüsen
- Weiterführung der Baumaßnahmen zur Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee
- Anschaffung von 26 neuen Standard-Linienbussen (SL) mit Hybridmotoren
- Beginn des Baus der Streckenerneuerung zur Beseitigung der Hochwasserschäden am August-Bebel-Damm
- Baubeginn für die Abstellhalle im Betriebshof Nord
- Zuschlagserteilung für 35 neue und moderne Straßenbahnen, Abschluss des Finanzierungsvertrages und Leistung der ersten Anzahlung

In den kommenden Jahren wird das Straßenbahnnetz in Magdeburg durch die vollständige Umsetzung der 2. NSV um insgesamt 13,5 Kilometer erweitert. Mehr als 44.000 Einwohner\*innen erhalten damit erstmals einen Anschluss an das Netz der Straßenbahn. Insgesamt wird der öffentliche Nahverkehr in Magdeburg moderner, umweltfreundlicher, komfortabler und schneller werden. Ergänzend ist es notwendig, die Rahmenbedingungen für den ÖPNV insgesamt im Verhältnis zum MIV zu verbessern. Reisezeitgewinne und der Abbau von Zugangshemmnissen spielen eine wichtige Rolle für die Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes.

Das Investitionsvolumen liegt weiter auf hohem Niveau und wird in den nächsten Jahren noch ansteigen. Den größten Anteil davon bildet weiterhin die 2. NSV. Des Weiteren sind Investitionen für die Beseitigung von Hochwasserschäden, insbesondere am Betriebshof Nord und im August-Bebel-Damm geplant. In den Jahren 2022 und 2023 erfolgt die Lieferung von 16 Standard-Gelenkbussen (SG) ebenfalls mit moderner Hybridtechnologie.

### **Personal**

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl (ohne Geschäftsführerin) erhöhte sich von 808 im Jahr 2020 auf 828 im Geschäftsjahr 2021.

Mit dem 5. Änderungstarifvertrag vom 11. November 2020 zum Spartentarifvertrag Nahverkehr Sachsen-Anhalt (TV-N LSA) vom 18. Dezember 2007 wurde der 4. Änderungstarifvertrag vom 14. Mai 2018 rückwirkend zum 1. Juli 2020 wieder in Kraft gesetzt. Die Tarifparteien verpflichteten sich bis zum 30. Juni 2021 über Änderungen im TV-N LSA zu verhandeln. Bereits beschlossen wurde ein einheitlicher Anspruch auf 30 Tage Erholungsurlaub und ein Wahlrecht für Kombifahrer\*innen zwischen einer monatlichen Zulage von 20 Euro oder zwei Tagen Zusatzurlaub ab dem 1. Januar 2022. Zum 1. Januar 2022 wurde der Zuschlag für geteilte Dienste verdoppelt. Für den neuen TV-N LSA endete die Erklärungsfrist am 15. Dezember 2021 und er trat am 1. Januar 2022 in Kraft. Der neue Entgelttarifvertrag vom 11. November 2020 trat am 1. Juli 2020 in Kraft. Das Monatsentgelt erhöhte sich zum 1. Oktober 2021 um 1,7 Prozent, mindestens jedoch um 50 Euro.

Für die Auszubildenden wurde am 11. November 2020 ein neuer Ausbildungsentgelttarifvertrag unterzeichnet. Das Ausbildungsentgelt erhöhte sich zum 1. September 2021.

Der Tarifvertrag zur Regelung der Kurzarbeit im Bereich der Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (TV COVID) vom 30. März 2020 in der Fassung des Änderungstarifvertrages Nr. 1 vom 25. Oktober 2020 kam im Jahr 2021 im Unternehmen zur Anwendung.

### **3. Lage der Gesellschaft**

#### **Vermögenslage**

Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um TEUR 27.996,7. Das Umlaufvermögen ist im Vergleich zum Vorjahr zum Stichtag 31. Dezember 2021 um TEUR 1.131,2 gestiegen. Im Bereich des Anlagevermögens gab es durch die fortwährenden hohen Investitionstätigkeiten einen Zuwachs in Höhe von TEUR 26.610,2 im Vergleich zum Vorjahr. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen beträgt 81,2 % (Vorjahr: 78,0 %). Das Anlagevermögen ist zu 47,8 % (Vorjahr: 60,3 %) durch bilanzielles Eigenkapital gedeckt.

Auf der Passivseite haben sich die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten durch Aufnahme von Darlehen für die durchgeführten Investitionen gegenüber dem Vorjahr zum Stichtag um TEUR 21.910,4 erhöht. Die Rückstellungen sind um TEUR 581,7 gestiegen. Die Eigenkapitalquote hat sich im Vergleich zum Vorjahr verschlechtert und stellt sich im 5-Jahres-Vergleich wie folgt dar:

	2021	2020	2019	2018	2017
	%	%	%	%	%
Eigenkapitalquote	38,8	47,1	47,4	53,1	55,0

Das bilanzielle Eigenkapital hat sich aufgrund der Ausschüttungen in den letzten Jahren nicht wesentlich erhöht. Aufgrund der hohen Investitionen in den letzten Jahren und den damit verbundenen hohen (2021: TEUR 31.039) Darlehensaufnahmen hat sich die Eigenkapitalquote der Gesellschaft deutlich verringert. Zur Finanzierung zukünftiger Investitionen werden weitere Darlehen aufgenommen, sodass sich die Eigenkapitalquote weiter verringern wird. Die mit dem Gewinnverwendungsvorschlag beabsichtigte Gewinnthesaurierung hätte einen positiven Effekt auf die Eigenkapitalquote.

### Finanzlage

Im Geschäftsjahr 2021 war die Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft gegeben. Die Liquidität konnte in allen Geschäftsfeldern gesichert werden. Hierzu erfolgte zwischen der MVB und der Gesellschafterin eine engmaschige Liquiditätsabstimmung zur zeitlichen Bereitstellung der nach öDA vereinbarten Ausgleichsbeträge unter Berücksichtigung der Finanzlage der Landeshauptstadt Magdeburg und der MVB. Der Finanzierungsbedarf (insbesondere für die getätigten Investitionen) war durch Zuschüsse, Kreditaufnahmen und Eigenmittel gesichert. Jedoch waren die Zahlungseingänge der investiven Zuschüsse nicht wochengenau planbar, da diese erst verzögert bzw. verspätet zur Auszahlung kamen. Darüber hinaus wurden Vorauszahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm beantragt, um insbesondere die Fahrgeldverluste liquiditätswirksam abzufangen. Der unterjährige Bestand an liquiden Mitteln lag jedoch weit unter dem Bestand der Vorjahre. Dies machte es für die unterjährige Sicherstellung der Liquidität erforderlich, die bestehende Kontokorrentlinie in Höhe von TEUR 10.000 in Anspruch zu nehmen, um die Vorfinanzierung der Investitionen zu gewährleisten.

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.

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. Das andauernde niedrige Zinsniveau bei der Aufnahme von Kontokorrentkrediten und Darlehen führten zu keinen erhöhten Zinsaufwendungen trotz stark steigender Darlehensverbindlichkeiten.

## Ertragslage

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

	2021	2020	Veränderung	
	TEUR	TEUR	TEUR	%
Umsatzerlöse (ohne Ausgleichszahlung Land und ohne Ausgleich ÖPNV)	33.792	32.762	1.030	3,1
Ausgleichszahlung Land	4.855	4.864	-9	-0,2
Summe Umsatzerlöse (ohne Ausgleich ÖPNV)	38.647	37.626	1.021	2,7
Ausgleichdeckungsfehlbetrag zur Durchführung des ÖPNV nach öDA	36.849	32.818	4.031	12,3
Sonstige betriebliche Erträge	2.295	5.395	-3.100	-57,5

Die Umsatzerlöse ohne Ausgleichszahlungen Land sind im Vorjahresvergleich leicht gestiegen.

Die Ausgleichszahlungen des Landes beinhalten mit TEUR 4.787,3 (Vorjahr: TEUR 4.729,6) den konsumtiven Zuschuss gemäß § 8 ÖPNVG LSA. Des Weiteren sind Zuschüsse für Durchtarifierungsverluste im Rahmen der Anwendung des marego-Verbundtarifs in Höhe von TEUR 67,3 (Vorjahr: TEUR 134,7) enthalten.

Der Rückgang des Personalaufwandes ist im Wesentlichen geprägt durch eine einmalig im Vorjahr gezahlte Corona-Prämie an die Mitarbeiter\*innen in Höhe von insgesamt TEUR 979,8. Gegenläufig wirkt sich die tarifliche Erhöhung des Monatsentgeltes um 1,7 % ab Oktober 2021 sowie die Erhöhung der Zahl der Beschäftigten aus.

Die hohen Investitionen sowie die Fertigstellungen und damit Aktivierung von Bauprojekten insbesondere der 2. NSV spiegeln sich auch in den hohen Aufwendungen für Abschreibungen von insgesamt TEUR 5.956,1 wider.

Im Geschäftsjahr 2021 wurde ein positives Betriebsergebnis (ohne Finanzergebnis) von TEUR 2.177 (Vorjahr: TEUR 2.240) erzielt.

Das Finanzergebnis hat sich im Berichtsjahr um TEUR 476 auf TEUR -782 (Vorjahr: TEUR -1.258) verbessert. Bei gestiegenen Darlehenszinsen ist diese Entwicklung insbesondere auf geringere Zuführungen zur Rückstellung für Zinsrisiken sowie dem Wegfall von außerplanmäßigen Abschreibungen auf Finanzanlagen zurückzuführen.

Unter Berücksichtigung des Betriebsergebnisses von TEUR 2.177 und des Finanzergebnisses von TEUR -782 ergibt sich ein Jahresüberschuss von TEUR 1.395.

Für die Gesellschaft war für 2021 laut Wirtschaftsplan ein Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 1.262,5 geplant.

### **C. Internes Kontrollsystem und Risikomanagementsystem**

Den gesetzlichen Regelungen zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich entsprechend hatte auch im Jahr 2021 das Erkennen und Vermeiden existenzbedrohender Risiken vorrangige Bedeutung.

Ausgangspunkt bildet die vierteljährlich durchgeführte Risikoinventur und deren Fortschreibung gemäß der Geschäftsanweisung Risikomanagement. Durch den Bereich Internes Rechnungswesen wurde 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 haben sich zudem der regelmäßige Geschäftsbericht sowie die Monatsabschlüsse 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 Landeshauptstadt Magdeburg. Damit ist die Gesellschaft auf diese öffentlichen Zuschüsse angewiesen und unterliegt somit in besonderer Weise politischen Entscheidungen und Gesetzesänderungen.

Der ÖPNV-Markt ist aufgrund seiner Funktion als Daseinsvorsorge durch rechtliche Vorgaben der Europäischen Union und der deutschen Gesetzgebung stark reglementiert. Insbesondere die voranschreitende Liberalisierung im ÖPNV mit dem im Jahr 2020 eingeführten öffentlichem Dienstleistungsauftrag sowie sinkende Zuschusszahlungen und Mittelzuweisungen durch die Aufgabenträger stellen Risiken mit wesentlichem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens in den Folgejahren dar. Auch im Jahr 2021 mussten wir feststellen, dass die andauernde Corona-Pandemie weiterhin wesentlichen Einfluss auf Wirtschaftlichkeit und Liquidität des Unternehmens hat.

Die Finanzierung des ÖPNV ist für die bereits angelaufenen und geplanten Investitionen ebenso für die notwendigen Instandhaltungen ein zentrales Thema. Als positives Signal können die politischen Ergebnisse im Koalitionsvertrag sowie die Beschlüsse zum Klimaschutzprogramm aufgefasst werden. So werden die Mittel für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ab 2021 auf jährlich eine Milliarde Euro sowie ab 2025 auf zwei Milliarden Euro pro Jahr erhöht. Ab 2026 ist eine Steigerung von 1,8 % pro Jahr vorgesehen. Die Förderkriterien wurden unter anderem darin angepasst, dass Grunderneuerung jetzt mit gefördert wird. Ein großes Augenmerk bei neuen Förderrichtlinien liegt auf Schadstoffminimierung und Elektromobilität.

#### **D. Prognose-, Chancen- und Risikobericht**

Die aus dem Juni-Hochwasser 2013 resultierenden Schäden stellen die Gesellschaft auch in den Folgejahren weiterhin vor Herausforderungen. Mit dem Neubau des Betriebshofes Nord konnte im Herbst 2021 begonnen werden. Das Bauprojekt mit einem Gesamtvolumen von ca. 115 Mio. Euro wird uns bis Ende 2026 begleiten. Der Eigenanteil der MVB an der Finanzierung liegt vorbehaltlich steigender Kostenentwicklungen weiterhin bei ca. 50 %.

Für das Geschäftsjahr 2021 wurden der MVB Fördermittel gemäß der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Beseitigung der Hochwasserschäden 2013 (Richtlinie Hochwasserschäden Sachsen-Anhalt 2013) i. H. v. TEUR 8.967 gewährt. Die Beseitigung der Hochwasserschäden am August-Bebel-Damm und am Betriebshof Nord wird noch die weiteren Geschäftsjahre prägen.

Mit dem 5. Änderungstarifvertrag vom 11. November 2020 zum Spartentarifvertrag Nahverkehr Sachsen-Anhalt vom 18. Dezember 2007 wurde der 4. Änderungstarifvertrag vom 14. Mai 2018 rückwirkend zum 01. Juli 2020 wieder in Kraft gesetzt. Die Tarifparteien verpflichteten sich bis zum 30. Juni 2021 über Änderungen im TV-N LSA zu verhandeln. Bereits beschlossen wurde ein einheitlicher Anspruch auf 30 Tage Erholungsurlaub und ein Wahlrecht von Kombifahrer\*innen zwischen einer monatlichen Zulage von 20 Euro oder zwei Tagen Zusatzurlaub ab dem 1. Januar 2021. Für den neuen TV-N LSA endete die Erklärungsfrist am 15. Dezember 2021 und er trat am 1. Januar 2022 in Kraft.

Der Entgelttarifvertrag wurde fristgerecht zum 30. Juni 2022 gekündigt. Insofern ist für das Jahr 2022 mit einer Tarifrunde zu rechnen.

Auch in den kommenden Jahren werden umfassende Baumaßnahmen das Bild der Landeshauptstadt Magdeburg weiter prägen und die Verkehrsleistungen der MVB beeinflussen. Die daraus resultierenden Baustellen bedeuten für die Landeshauptstadt Magdeburg und für den öffentlichen Nahverkehr Investitionen in eine moderne Infrastruktur, von der alle Fahrgäste profitieren werden. Mit dem Ausbau des Liniennetzes, der Investition in unser Bestandsnetz sowie der Beschaffung von neuen Bussen und Straßenbahnen soll der ÖPNV noch attraktiver für die Fahrgäste werden.

Die Landeshauptstadt Magdeburg ist gemäß § 4 Abs. 1 ÖPNVG LSA Aufgabenträgerin für den Straßenpersonennahverkehr auf dem Stadtgebiet und zuständige örtliche Behörde nach Art 2 lit. c) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370/2007). Die Landeshauptstadt Magdeburg hat einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) über die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten im Wege der Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 an die MVB zum 1. Januar 2020 vergeben. Für die MVB bedeutet der Abschluss des öDA, mit einer Laufzeit bis 2042, eine langfristige Sicherung des Auftragsverhältnisses zur Landeshauptstadt Magdeburg inklusive einer ausreichenden Finanzierung der durch die Landeshauptstadt Magdeburg bestellten Leistung und damit die Sicherung der Arbeitsplätze.

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung hält die Omikron-Welle an. Jedoch greifen ab dem 3. April 2022 weitreichende Lockerungen. So ist die 3G-Regel im öffentlichen Nahverkehr weggefallen. Die Pflicht zum Tragen eines medizinischen Mund- und Nasenschutzes besteht jedoch weiterhin. Es bleibt damit zu hoffen, dass im Laufe des Jahres 2022 ein leichter Fahrgastanstieg erfolgen wird.

Darüber hinaus hat auch der seit dem 24. Februar 2022 durch Russland begonnene Krieg in der Ukraine Auswirkungen auf die Wirtschaft und den Nahverkehr in Deutschland. Zum einen sind die Preise für Kraftstoffe rasant gestiegen und werden insbesondere bei den Treibstoffaufwendungen für unsere Busse spürbar sein, andererseits sind die Energiepreise bei Strom und Gas stark angestiegen, was Auswirkungen auf allgemeine Betriebskosten, insbesondere Heizkosten haben wird. Mit weiteren Preissteigerungen wird gerechnet, so dass im Bereich der aufgeführten Aufwendungen mit einem Überschreiten der Planwerte zu rechnen ist. Für die Aufwendungen für Fahrstrom ist ein Anstieg für die Jahre 2022 und 2023 zunächst nicht zu erwarten, da hier die Einkaufspreise bereits vor Kriegsausbruch vertraglich vereinbart wurden. Ggf. steigende staatliche Umlagen sind davon ausgenommen.

Durch den Krieg ist ein großer Teil der ukrainischen Bevölkerung auf der Flucht. Auch in Magdeburg sind bereits Geflüchtete angekommen und aufgenommen worden. In diesem Zusammenhang wurde beschlossen, dass ab dem 1. März 2022 die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs im marego-Verbund für Flüchtlinge aus der Ukraine bis voraussichtlich 23. Mai 2022 kostenfrei ist. Die Voraussetzung für die kostenlose Nutzung des ÖPNV ist ein ukrainisches Ausweisdokument oder ein kostenloses Sonderticket der Deutschen Bahn (sog. Helpukraine-Ticket). Geflüchtete Kinder in Begleitung können ohne ein entsprechendes Dokument kostenlos mitgenommen werden.

Im Zusammenhang mit dem starken Anstieg der Energiepreise hat die Bundesregierung im März 2022 ein Entlastungspaket 2022 verabschiedet. In diesem Paket wurde unter anderem festgelegt, allen Bürger\*innen 90 Tage lang für 9 Euro im Monat die Nutzung Bus und Bahn bundesweit zu ermöglichen. Derzeit wird in verschiedenen Arbeitsgruppen bundes- und landesweit an der Umsetzung und Einführung des 9-Euro-Tickets gearbeitet. Die Einführung des Tickets ist für den Zeitraum vom 1. Juni 2022 bis 31. August 2022 bundesweit geplant.

Für die laufenden Umsatzeinbußen und die geplanten Vergünstigungen über drei Monate im öffentlichen Nahverkehr erwartet das Unternehmen auch im Jahr 2022 den Ausgleich durch den öDA (finanziert durch einen weiteren bundesweiten ÖPNV-Rettungsschirm) und damit auch für das Jahr 2022 ein positives Jahresergebnis in Höhe von TEUR 1.383.

Die andauernden hohen Investitionsanforderungen verursachen auch weiterhin sehr hohe Abschreibungen bei der Gesellschaft (Plan 2022: TEUR 6.773) sowie – bedingt durch die Darlehensaufnahmen – Zinsaufwendungen (Plan 2022: TEUR 1.452).

Für das Jahr 2022 sind Investitionen von insgesamt TEUR 95.813 geplant. Der Wirtschaftsplan der MVB sieht hierfür Fördermittel des Bundes, des Landes Sachsen-Anhalt und der EU sowie Kostenbeteiligungen Dritter von insgesamt TEUR 47.617 (davon TEUR 16.634,1 für die Hochwasserbeseitigung) vor. Der verbleibende Eigenanteil soll i.H.v. TEUR 43.745 durch Darlehensaufnahmen finanziert werden.

Darüber hinaus sind beim Einkauf, insbesondere für investive Bestellungen, enorme Preisanstiege sowie Materialknappheit spürbar. Dies macht eine noch vorausschauendere Planung und Beschaffung unumgänglich.

Im März 2022 wurde bekannt, dass sich mit INTEL ein weltweit agierendes Unternehmen in Magdeburgs Süden ansiedeln wird und ab voraussichtlich 2027 die Produktion mit zunächst ca. 3.000 Beschäftigten aufnehmen wird. Die Beschäftigtenzahl soll sich dann sukzessive auf ca. 12.000 Beschäftigte steigern. Die Landeshauptstadt Magdeburg steht in den folgenden Jahren vor der Herausforderung, eine attraktive ÖPNV-Anbindung zum zukünftigen Standort aufzubauen. Ob und welche Rolle dabei die MVB spielen wird, ist in den nächsten Jahren zu klären. Die Gesellschaft hat hier bereits ihre Bereitschaft und Verantwortung als Mobilitätsdienstleister signalisiert.

Gemeinsam mit dem Aufgabenträger verfolgt das Unternehmen für 2022 und die Folgejahre das Ziel trotz des noch nicht absehbaren Endes der Corona-Pandemie, die Mobilitätsnachfrage im ÖPNV wieder zu steigern. Basierend auf dem bewährten Hygienekonzept soll im Verbund die Attraktivität des ÖPNV durch Kundenrückgewinnungsprogramme verbessert werden. Die MVB wird auch zukünftig einen sicheren und zuverlässigen öffentlichen Nahverkehr in Magdeburg anbieten und sich der Mobilitätswünsche der Kund\*innen annehmen. Die Mobilitätswende und das Erreichen der Klimaziele können nur durch eine Leistungssteigerung im ÖPNV vollbracht werden. Insofern ist der ÖPNV der entscheidende Akteur für eine klimagerechte Mobilität und signalisiert zur Umsetzung dieser Aufgabe zusätzlichen Finanzierungsbedarf.

Auch vor dem Hintergrund der Chancen und Risiken im Rahmen der Digitalisierung muss der öffentliche Verkehr zentraler Bestandteil einer nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilität werden. Mit dem Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Landeshauptstadt wollen wir für die Fahrgäste ein zuverlässiger Partner für die Verkehrswende hin zu einem modernen, leistungsstarken und nachhaltigen ÖPNV sein.

Magdeburg, den 8. Juni 2022

MVB-Verwaltungs-GmbH

gez. Birgit Münster-Rendel

---

Dipl.-Kff. Birgit Münster-Rendel  
Geschäftsführerin