

Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG, Magdeburg

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022

A. Grundlagen des Unternehmens

Die Grundlage für die Leistungserbringung der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) bildete im Jahr 2022 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. Im Jahr 2022 hatten die Corona-Pandemie, das temporär eingeführte 9-Euro-Ticket sowie der anhaltende russische Angriffskrieg auf die Ukraine und die damit stark gestiegene Inflation, der Zinsanstieg und die Energiepreisentwicklung weitreichende Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr.

Insgesamt sind die Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahr gestiegen und liegen im bundesweiten Durchschnitt bei etwa 90% der Nachfrage, die es im Jahr 2019 vor der Beginn der Corona-Pandemie zu verzeichnen gab. Insbesondere wurde die Nachfrage durch das 9-Euro-Ticket zumindest temporär stark erhöht. Im Vergleich zu 10,4 Milliarden Fahrten im Jahr 2019, waren es im Jahr 2022 rund 9,3 Milliarden Fahrten (vgl. Pressemitteilung VDV vom 24. Januar 2023) deutschlandweit.

Der von Bund und Ländern auch für das Jahr 2022 aufgelegte „Rettungsschirm“ hat den ÖPNV in Deutschland vor weiteren wirtschaftlichen Schäden bewahrt und zumindest einen Großteil der Fahrgeldverluste ausgeglichen. Durch die Energiekrise und die steigende Inflation sind jedoch die Ausgaben der Verkehrsunternehmen im Jahr 2022 beachtenswert gestiegen. Der starke Anstieg der Preise ist insbesondere im investiven Bereich sowie bei der Instandhaltung zu spüren.

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 2022 bedingt durch die Einschränkungen im Zusammenhang mit der Pandemie, dem anhaltenden Krieg in der Ukraine sowie der Energiekrise angespannt.

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, wurden auch im Jahr 2022 aufrechterhalten. Mit einer Vielzahl von Sicherheitsmaßnahmen, regelmäßigen Krisenstabssitzungen, erhöhten Aufwendungen für Desinfektion und Kontrolle der Maskenpflicht bis Anfang Dezember 2022 ist es gelungen, dass der ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg keinen Corona-Hotspot darstellte, sondern sich für unsere Fahrgäste und Mitarbeiter*innen als sicher erwies. Die MVB bot ihren Fahrgästen auch im Jahr 2022 ein verlässliches und nachfrageorientiertes Fahrplanangebot an. Die Auswirkungen der Pandemie waren auch im Geschäftsjahr spürbar. In diesem Zusammenhang wurden die verminderten Verkehrserlöse analysiert, um nach Möglichkeiten einer Attraktivitätserhöhung im Fahrkartensortiment zu suchen und diese über verschiedene Marketingkanäle zu kommunizieren.

2. Geschäftsverlauf der MVB

Geschäftstätigkeit

Im Geschäftsjahr 2022 konnte ein positives Ergebnis erwirtschaftet werden. Es wurden Verkehrseinnahmen in Höhe von TEUR 25.189,8 erzielt. Im Vergleich zum Vorjahr sind die Verkehrseinnahmen damit um TEUR 469,5 gesunken. Die niedrigeren Verkehrseinnahmen sind auf die geringeren Einnahmen in den Monaten Juni, Juli und August im Zusammenhang mit der Einführung des 9-Euro-Tickets zurückzuführen. Der Ausgleich hierfür erfolgte über den sogenannten Rettungsschirm (Richtlinie Corona-Billigkeitsleistungen ÖSPV LSA 2022) über den Aufgabenträger und somit durch den öffentlichen Dienstleistungsauftrag. So ergaben sich Ausgleichszahlungen zur Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs inklusive des Ausgleichs durch den „Rettungsschirm“ vom Bund in Höhe von TEUR 44.517,4 (davon TEUR 5.932,30 als Vorauszahlung aus dem „Rettungsschirm“ Bund Jahr 2022).

Das Geschäftsjahr 2022 war von folgenden Besonderheiten geprägt:

Die Pandemie um das SARS-CoV-2 (Corona Virus) prägte auch das Jahr 2022. Höchste Priorität im Unternehmen war 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 2022 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 Verkehrserlösen beliefen sich im Jahr 2022 im Vergleich zu 2019 (vor Pandemiebeginn) auf TEUR 4.990,4.

Durch die Einführung des temporären 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni, Juli und August 2022, den Wegfall der 3G-Regel im öffentlichen Nahverkehr sowie das Ende der Maskenpflicht Anfang Dezember 2022 haben sich die Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahr erholen können.

Allerdings war auch das Jahr 2022 ein herausforderndes Geschäftsjahr für die MVB neben der anhaltenden Pandemie, der Einführung des 9-Euro-Tickets sowie der hohen Inflation mit einhergehenden steigenden Preisen mussten eine Vielzahl von Maßnahmen des Bundes, wie z.B. die Energiesparverordnung im Unternehmen umgesetzt werden.

Durch den bundesweiten Rettungsschirm ÖPNV (Umsetzung als Richtlinie Corona-Billigkeitsleistungen ÖSPV 2022 inklusive Mindereinnahmen durch das temporär eingeführte 9-Euro-Ticket in Sachsen-Anhalt) wurden im Jahr 2022 Mindereinnahmen vom Land Sachsen-Anhalt über den Aufgabenträger an die MVB über den öDA ausgeglichen. Hierzu hat die MVB die erforderlichen Daten an den Aufgabenträger gemeldet. Der Aufgabenträger hat den Antrag über insgesamt TEUR 8.590,1 fristgerecht beim Landesverwaltungsamt eingereicht. Mit Bescheid vom 21. Juni 2022 hat die Landeshauptstadt Magdeburg als Aufgabenträger Vorauszahlungen in Höhe von TEUR 5.790,9 sowie über TEUR 141,4 (Vorauszahlung für den Ausgleich entstandener globaler Marketingkosten im Zusammenhang mit der Einführung des 9-Euro-Tickets) erhalten. Die endgültige Abrechnung der Ist-Zahlen für 2022 erfolgt voraussichtlich Ende 2023. Die Endabrechnung für den Rettungsschirm 2021 wurde im Januar 2023 von der MVB an den Aufgabenträger übergeben.

Für den Ersatzneubau des Betriebshofes Nord wurden im Jahr 2022 für die Finanzierung Mittel in Höhe von TEUR 9.651,9 von der kreditgebenden Bank abgerufen. Auch für die Anschaffung der neuen Straßenbahnen wurden im Jahr 2022 Gelder aus dem im Jahr 2021 geschlossenen Kreditvertrag in Höhe von TEUR 24.294,9 in Anspruch genommen.

Die Entwicklung einer zukunftsfähigen und klimafreundlichen Infrastruktur bestimmte weiterhin das Baugeschehen im Geschäftsjahr. 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 2022 wurde weiter in die Bauabschnitte 4, 5 und 7 investiert. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der 2. NSV kam es auch im Jahr 2022 zu zahlreichen Baustellen, verbunden mit Sperrungen und Umleitungen bzw. Ersatzverkehren. Ein wichtiger Meilenstein war die vollständige Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke am Hauptbahnhof über den sogenannten City-Tunnel zu Mitte Dezember 2022. Damit ist nun ein schnelleres Reisen in die Innenstadt für unsere Fahrgäste möglich.

Die Gesamtsumme der in 2022 vom Land nach § 8 ÖPNVG LSA zur Verfügung gestellten konsumtiven Mittel betrug TEUR 4.810,0 und fiel damit um TEUR 22,7 höher aus als im Vorjahr, da zusätzliche Mittel beantragt und genehmigt worden sind.

Die MVB bot auch im Geschäftsjahr 2022 ihre ÖPNV-Leistung innerhalb des Magdeburger Regionalverkehrsverbundes marego. an. Am 1. August 2022 wurde eine Tarifmaßnahme im marego-Tarifverbund umgesetzt.

Im vergangenen Geschäftsjahr konnten bei den Ticketarten Mieterticket, Premium Abo und Jobticket neue Vertragspartner*innen bzw. Kunden*innen gewonnen werden. Damit hat die MVB ihr Angebot gegenüber den Fahrgästen mit attraktiven Preis- und Leistungsgestaltungen weiter ausgebaut sowie zusätzliche Dauerkund*innen binden können.

Mit der Einführung des 9-Euro-Tickets für den Zeitraum Juni bis August 2022 als Teil des Entlastungspaketes der Bundesregierung und eine Reaktion auf die stark gestiegenen Kraftstoff- und Energiepreise konnten die Bürgerinnen und Bürger finanziell entlastet werden. So wurden die Abo-Kunden*innen der MVB automatisch auf das 9-Euro-Ticket umgestellt. Neukunden*innen konnten das Ticket über verschiedenste Vertriebskanäle erwerben. Für die MVB war das 9-Euro-Ticket eine Chance, neue Abo-Kund*innen vom ÖPNV in Magdeburg zu überzeugen.

Umsatz- und Fahrgastentwicklung

Im Jahr 2022 lagen die Fahrgastzahlen, welche mittels der automatischen Fahrgastzählsysteme (AFZS) ermittelt werden, bei 39,29 Mio. und konnten somit fast an die Fahrgastzahlen aus dem Jahr 2019 in Höhe von 39,33 Mio. anknüpfen. Damit hat sich die Anzahl der Fahrten im Geschäftsjahr trotz der auch bis zum zweiten Halbjahr andauernden Corona-Pandemie und damit verbundenen Einschränkungen stabilisiert. Der Zuwachs an Fahrgästen ist auch dem im Juni, Juli und August 2022 temporär eingeführten 9-Euro-Ticket zu verdanken. Im Vergleich zum Jahr 2021 sind die Beförderungsfälle sogar um ca. 45 % gestiegen (AFZS-Fälle Jahr 2021: 27,06 Mio.). Der positive Trend ist auch auf die Abschaffung bestimmter Regularien, wie Abkehr von der 3-G-Regel im öffentlichen Nahverkehr oder Anfang Dezember 2022 die Beendigung der Maskenpflicht zurückzuführen. Darüber hinaus sind wieder mehr Menschen mobil unterwegs, da es im Jahr 2022 keine Lockdowns in Form von Schließungen von Schulen und Kindertageseinrichtungen gab und sich der Berufs- und Freizeitverkehr zum Ende des Jahres 2022 erholt hat.

Der konsumtive Zuschuss gemäß § 8 ÖPNVG LSA fiel im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 22,7 höher aus, da weitere 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 227,8 ab (ohne Zuschuss ÖPNV Ausgleichszahlungen).

Die Verkehrswende und die Erreichung der Klimaschutzziele können nur dann erfolgreich umgesetzt werden, wenn die Attraktivität des ÖPNV massiv erhöht wird. Im Nahverkehr der Landeshauptstadt Magdeburg bedeutet dies, Modernisierung und Ausbau von Strecken und Haltestellen und barrierefreie Gestaltung dieser Infrastruktur.

Allein ein Wachstum bei den Fahrgastzahlen reicht nicht aus, um den ÖPNV langfristig als klimafreundliche Alternative zum Individualverkehr zu betrachten. 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. Der Nahverkehr muss flexibel und bezahlbar zugleich werden. Diese Ziele lassen sich aufgrund der eingeschränkten Möglichkeiten zur Steigerung der Erlöse aus Verkehrsleistungen nur mit einem höheren Zuschussbedarf und gut ausgebildetem Personal erreichen.

Verkehrsentwicklung

Die MVB erbringt im Auftrag der Landeshauptstadt Magdeburg ihre Verkehrsleistung mittels zehn Straßenbahnlinien und 16 Buslinien im Tagesverkehr. Der Nachtverkehr wird durch zwei Straßenbahnlinien, sieben Buslinien sowie eine Rufbuslinie gefahren.

Die Erbringung der ÖPNV-Leistungen erfolgte dabei mit 95 Straßenbahntriebwagen, 13 Straßenbahnbeiwagen und 79 Bussen. Im Jahr 2022 führte die MVB Beförderungsleistungen im Umfang von 9,5 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 2022 wurden durchschnittlich ca. 47,6 % der Busleistungen an die MVG vergeben.

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

Jahr	Straßenbahn	Bus
2018	89,3 %	86,2 %
2019	87,8 %	88,6 %
2020	86,9 %	88,7 %
2021	84,6 %	87,5 %
2022	81,9 %	85,8 %

Durch die Baumaßnahmen im Stadtgebiet Magdeburg kam es 2022 weiterhin zu Belastungen und Verkehrseinschränkungen, da veränderte Linienführungen durch Netzanpassungen, Sperrungen und Umleitungen sowie Baustellen Dritter 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. Weitere erhebliche Einschränkungen erfolgten durch fremde Baumaßnahmen im Bereich Holzweg und Pechauer Straße.

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 Fördermöglichkeiten werden die zukünftige Wirtschaftlichkeit des Unternehmens ebenso beeinflussen wie der weiterhin kontinuierliche Abbau des Instandhaltungsschadens 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 2022 weitere Projekte umsetzen.

Investitionen

Das Geschäftsjahr 2022 war durch fortwährend hohe Investitionstätigkeiten in die Infrastruktur und den Fahrzeugbestand geprägt. Insgesamt investierte die MVB in ihre immateriellen Vermögensgegenstände und Sachanlagen TEUR 70.830 (Vorjahr: TEUR 65.455). Für diese Investitionen wurden Investitionszuschüsse von insgesamt TEUR 35.933 (Vorjahr: TEUR 32.886) gewährt. Wesentliche Anschaffungen und Investitionsprojekte in 2022 waren:

- Fortsetzung der Bauarbeiten für den BA 4 der 2. NSV, Damaschkeplatz – Hermann-Bruse-Platz, Beginn der Bauarbeiten zur Verschiebung des Magdeburger Rings
- BA 5 der 2. NSV, Birkenweiler, Ausführungsplanung und bauvorbereitende Maßnahmen
- Streckenfreigabe für Durchfahrt Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee
- Anschaffung von 10 neuen Standard-Gelenkbussen (SG) mit Mild-Hybridmotoren
- Bau der Streckenerneuerung zur Beseitigung der Hochwasserschäden am August-Bebel-Damm
- Weiterbau der Abstellhalle im Betriebshof Nord
- Vorstellung des 1:1 Modells der neuen Flexity-Straßenbahn
- Inbetriebnahme der neuen mobilen Fahrkartenautomaten

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. Ergänzend ist es notwendig, die Rahmenbedingungen für den ÖPNV insgesamt im Verhältnis zum MIV zu verbessern. Reisezeitgewinne und der Abbau von Zugangshemmnissen sowie Klimafreundlichkeit spielen eine wichtige Rolle für die Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes.

Das Investitionsvolumen liegt weiter auf sehr hohem Niveau und wird in den nächsten Jahren weiter ansteigen. Den größten Anteil davon bildet weiterhin die 2. NSV. Des Weiteren werden Investitionen für die Beseitigung von Hochwasserschäden, insbesondere am Betriebshof Nord und am August-Bebel-Damm, fortgeführt. Die Beschaffung von 35 neuen Straßenbahnwagen vom Typ Flexity (NGT10D) befindet sich ebenfalls in der Umsetzung.

Personal

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl (ohne Geschäftsführerin) erhöhte sich von 828 im Jahr 2021 auf 847 im Geschäftsjahr 2022.

Im Jahr 2022 galt der Sparentarifvertrag Nahverkehr Sachsen-Anhalt vom 18. Dezember 2007 in seiner ab dem 01. Januar 2022 gültigen Fassung.

So regelten die Tarifparteien ab 01. Januar 2022 erstmals die Eingruppierung von Mischarbeitsplätzen, das Wahlrecht für Kombifahrer*innen zwischen einer Zulage und Zusatzurlaub, eine Neuregelung der Jahressonderzahlung, einen Zuschuss in Höhe von 10 Prozent des Beitrags von Entgeltumwandlungen durch den Arbeitgeber und steuerfreie Zusatzleistungen. Die Anwendung des Tarifvertrages über vermögenswirksame Leistungen vom 08. Mai 1991 entfiel ab dem 01. Januar 2022.

Der neue Entgelttarifvertrag vom 29. August 2022 trat rückwirkend zum 01. Juli 2022 in Kraft. Das Monatsentgelt erhöhte sich um vier Prozent, mindestens jedoch um 155 Euro. Im Jahr 2023 wird das Monatsentgelt dann zum 01. April um weitere 2,5 Prozent angehoben.

Für die Auszubildenden wurde am 29. August 2022 ein neuer Ausbildungsentgelttarifvertrag unterzeichnet. Das monatliche Ausbildungsentgelt erhöhte sich rückwirkend zum 01. Juli 2022 um 75 Euro.

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 2022 im Unternehmen nicht zur Anwendung.

3. Lage der Gesellschaft

Vermögenslage

Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um TEUR 23.669,5. Das Umlaufvermögen ist im Vergleich zum Vorjahr zum Stichtag 31. Dezember 2022 um TEUR 723,8 leicht gesunken. Im Bereich des Anlagevermögens gab es durch die fortwährenden hohen Investitionstätigkeiten einen Zuwachs in Höhe von TEUR 24.592,7 im Vergleich zum Vorjahr. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen beträgt 84,2 % (Vorjahr: 81,2 %). Das Anlagevermögen ist zu 40,4 % (Vorjahr: 47,8 %) durch bilanzielles Eigenkapital gedeckt.

Auf der Passivseite haben sich die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten durch Aufnahme bzw. Inanspruchnahme von Darlehen für die durchgeführten Investitionen gegenüber dem Vorjahr zum Stichtag um TEUR 33.906,7 erhöht. Die Rückstellungen sind um TEUR 989 gesunken. Die Eigenkapitalquote hat sich im Vergleich zu den Vorjahren weiter verschlechtert und stellt sich im 5-Jahres-Vergleich wie folgt dar:

	2022 %	2021 %	2020 %	2019 %	2018 %
Eigenkapitalquote	34,1	38,8	47,1	47,4	53,1

Das bilanzielle Eigenkapital konnte sich aufgrund der Ausschüttungen an die Gesellschafterin in den letzten Jahren nicht stabilisieren. Aufgrund der hohen Investitionen in den letzten Jahren und den damit verbundenen hohen Darlehensaufnahmen hat sich die Eigenkapitalquote der Gesellschaft sogar deutlich verringert. Zur Finanzierung zukünftiger Investitionen werden weitere Darlehen aufgenommen, sodass sich die Eigenkapitalquote weiter verschlechtern wird. Die mit dem Gewinnverwendungsvorschlag beabsichtigte Gewinnthesaurierung hätte einen positiven Effekt auf die Entwicklung der Eigenkapitalquote.

Finanzlage

Im Geschäftsjahr 2022 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 12.000 immer wieder kurzfristig in Anspruch zu nehmen, um die Vorfinanzierungen 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 Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit Laufzeiten von über einem Jahr vor. Solche langen Laufzeiten sind im operativen Bereich nicht von materieller Bedeutung. Bei Darlehen von Kreditinstituten sind feste Verzinsungen vereinbart. Das steigende Zinsniveau wird die Zinsaufwendungen für die Aufnahme von Darlehen in den Folgejahren deutlich erhöhen. Für das Jahr 2022 waren die Auswirkungen der Zinssteigerungen für Kredite noch nicht auffällig. Insbesondere für die beiden Großinvestitionen, Betriebshof Nord und Neuanschaffung

der Flexity-Straßenbahnen haben wir bereits im Jahr 2021 die Zinsen in der Zinsniedrigphase sichern können.

Ertragslage

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

	2022 TEUR	2021 TEUR	Veränderung	
			TEUR	%
Umsatzerlöse (ohne Ausgleichszahlung Land und ohne Ausgleich ÖPNV)	33.610	33.792	-182	-0,5
Ausgleichszahlung Land	4.810	4.855	-45	-0,9
Summe Umsatzerlöse (ohne Ausgleich ÖPNV)	38.420	38.647	-227	-0,6
Ausgleichdeckungsfehlbetrag zur Durchführung des ÖPNV nach öDA (inkl. Zahlungen Rettungsschirm)	44.517	36.849	7668	20,8
Sonstige betriebliche Erträge	4.026	2.295	1.731	75,4

Die Umsatzerlöse ohne Ausgleichszahlungen Land sind im Vorjahresvergleich leicht gesunken. Gründe hierfür liegen in den Fahrgeldverlusten durch die anhaltende Pandemielage und die Einführung des temporären 9-Euro-Tickets. Der Ausgleich erfolgte durch den ÖPNV-Rettungsschirm über den öDA.

Die Ausgleichszahlungen des Landes beinhalten mit TEUR 4.810 (Vorjahr: TEUR 4.787,3) den konsumtiven Zuschuss gemäß § 8 ÖPNVG LSA. Ab dem Jahr 2022 werden keine Zuschüsse für Durchtarifierungsverluste im Rahmen der Anwendung des marego-Verbundtarifs mehr ausgezahlt.

Die Erhöhung des Personalaufwandes ist im Wesentlichen geprägt durch die tarifliche Erhöhung des Monatsentgeltes um vier Prozent (mindestens EUR 155,00) ab Juli 2022 sowie die Erhöhung der Zahl der Beschäftigten.

Die hohen Investitionen sowie die Fertigstellungen und damit Aktivierung von Bauprojekten insbesondere der 2. NSV spiegeln sich auch in den hohen Aufwendungen für planmäßige Abschreibungen von insgesamt TEUR 6.281,7 wider. Darüber hinaus wurden für bestimmte Grundstücke nach entsprechender Begutachtung im Zusammenhang mit einer stattgefundenen Betriebsprüfung durch das Finanzamt außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen. Die außerplanmäßigen Abschreibungen belaufen sich im Geschäftsjahr 2022 insgesamt auf TEUR 4.412,1.

Im Geschäftsjahr 2022 wurde ein positives Betriebsergebnis (ohne Finanzergebnis) von TEUR 2.750 (Vorjahr: TEUR 2.177) erzielt.

Das Finanzergebnis hat sich im Berichtsjahr um TEUR -282,8 auf TEUR -1.065 (Vorjahr: TEUR -782) verschlechtert. Die Abrufe der Kredittranchen für den Betriebshof Nord und für die Neuanschaffung der Straßenbahnen hatten Auswirkungen auf die Erhöhung der Zinsaufwendungen.

Unter Berücksichtigung des Betriebsergebnisses von TEUR 2.750 und des Finanzergebnisses von TEUR -1.065 ergibt sich ein Jahresüberschuss von TEUR 1.685.

Für die Gesellschaft war für 2022 laut Wirtschaftsplan ein Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 1.383 geplant.

C. Internes Kontrollsystem und Risikomanagementsystem

Den gesetzlichen Regelungen zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich entsprechend hatte auch im Jahr 2022 das Erkennen und Vermeiden existenzbedrohender Risiken vorrangige Bedeutung.

Das Risikomanagement der MVB ist unabhängig und neutral an die Geschäftsführung angegliedert und wird durch die Innenrevision überwacht. Es umfasst dabei die gezielte Identifikation, Bewertung sowie Steuerung der Risiken des Unternehmens. Entsprechend des Risikokataloges sowie der Geschäftsanweisung zum Risikomanagement wurden die Risiken gemäß den Identifikationskriterien, wachsend nach Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit, eingeordnet und überprüft. Zusätzlich zur regulären Abfrage innerhalb der vierteljährlichen Risikoinventur erfolgt bei unvorhergesehenen Veränderungen eine Berichterstattung in Form einer Ad-hoc-Meldung.

Im Rahmen des Risikomanagements werden aktuell folgende Risiken mit hoher Eintrittswahrscheinlichkeit als auch großen Schadenspotential identifiziert:

Marktpreisentwicklung

Die Marktpreissteigerung ist in allen Sektoren des Geschäftsbetriebes zu spüren. Besonders betroffen ist immer noch der Rohstoff- und Energiemarkt sowie sprunghafte Baupreissteigerungen. Die engmaschige Prüfung der Marktpreise erfolgt durch die Abteilung Einkauf. Auch der Austausch mit den Fördermittelgebern und die Akquise neuer Förderquellen wird verfolgt. Die Finanzierung wird fortlaufend durch das Rechnungswesen geprüft und ist aktuell sichergestellt.

Liquiditätsrisiken

Die Liquidität der Gesellschaft wird täglich durch das Rechnungswesen überwacht. Die unterjährige Liquiditätsplanung ist aufgrund teilweise fehlender Zahlungspläne sowie verzögerten Auszahlungen von Fördermittelgebern nur eingeschränkt möglich. Kurzfristige Überbrückungen sind derzeit mithilfe von Inanspruchnahmen einer Kontokorrentlinie möglich. Die Kontokorrentlinie wurde von 10 Mio. EUR auf 12. Mio. EUR erhöht. Die zusätzlichen 2 Mio. EUR werden über den Liquiditätsrahmenvertrag mit der LH MD gesichert. Dieser wurde per 02.09.2022 mit der LH MD geschlossen.

49-Euro-Ticket (Deutschlandticket)

Durch die Einführung des bundesweit gültigen Deutschlandtickets für EUR 49,00 ab dem 01. Mai 2023 drohen deutliche Einnahmeverluste, da noch unklar ist wie das Ticket von den Kunden*innen der MVB und im marego-Verbund angenommen wird sowie wie die Einnahmen für ein relationsloses Ticket im EAV behandelt werden. Es wird kein marego-Tarif sein. Es müssen Ausgleichzahlungen durch das Land bzw. den Bund erfolgen, um den Erlösausfall zu kompensieren.

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 zum Erreichen der Klimaziele.

Unter Beachtung der gegebenen Gegensteuerungs- und Minimierungsmaßnahmen sind derzeit keine Risiken erkennbar, die den Fortbestand der MVB und deren Beteiligungsgesellschaften signifikant gefährden.

D. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Die aus dem Juni-Hochwasser 2013 resultierenden Schäden stellen die Gesellschaft auch in den nächsten Jahren weiterhin vor Herausforderungen. Mit dem Neubau des Betriebshofes Nord konnte im Herbst 2021 begonnen werden. Das Bauprojekt mit einem Gesamtvolumen von ca. 130 Mio. Euro wird uns bis Ende 2026 begleiten. Der Eigenanteil der MVB an der Finanzierung liegt vorbehaltlich weiter steigender Kostenentwicklungen bei ca. 60 %. Zum Ende des Jahres 2023 ist eine Teilinbetriebnahme des neuen Betriebshofs Nord mit der Freigabe der Abstellhalle geplant. Die Beseitigung der Hochwasserschäden am August-Bebel-Damm soll Ende 2024 abgeschlossen sein.

Für das Geschäftsjahr 2022 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 10.837,3 gewährt.

Der neue Entgelttarifvertrag vom 29. August 2022 trat rückwirkend zum 01. Juli 2022 in Kraft. Das Monatsentgelt wird sich um weitere 2,5 Prozent zum 01. April 2023 erhöhen. Der aktuelle Entgelttarifvertrag gilt bis zum 31. Dezember 2023. Deshalb und im Zusammenhang mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ist für das Jahr 2024 mit einer Tarifrunde und entsprechenden Personalkostensteigerungen zu rechnen.

Auch in den kommenden Jahren werden umfassende Baumaßnahmen das Bild der Landeshauptstadt Magdeburg weiter prägen und die Verkehrsleistungen der MVB beeinflussen. Umso wichtiger ist es, dass die MVB bei der Planung von Baustellen durch die Landeshauptstadt Magdeburg als auch seitens Dritter einbezogen wird, um somit im Vorfeld durch aktive Mitwirkung die Auswirkungen für unsere Verkehre so gering wie möglich zu halten. So wird ab April 2023 bis zum Ende des Jahres die Hallische Straße für den Verkehr wegen Arbeiten der SWM gesperrt. Die MVB wird auf dem Magdeburger Ring die Baumaßnahmen für die neue Straßenbahnstrecke zum Hermann-Bruse-Platz weiterführen. Bis Ende des Jahres 2023 werden die Baumaßnahmen an der neuen Pylonbrücke über die Elbe anhalten. 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 Straßenbahnen soll der ÖPNV noch attraktiver für die Fahrgäste werden und vor allem an Qualität und Komfort gewinnen.

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.

Darüber hinaus hat der seit Februar 2022 durch Russland begonnene Krieg in der Ukraine weitere Auswirkungen auf die Wirtschaft und den Nahverkehr in Deutschland. Die Preise für Kraftstoffe befanden sich im Jahr 2022 auf Rekordniveau und eine Erholung ist derzeit nicht in Sicht. Die Treibstoffaufwendungen für die Busse der MVB sind im Geschäftsjahr stark angestiegen und stellen damit auch für das Jahr 2023 ein Kostensteigerungsrisiko dar.

Auch die Energiepreise bei Strom und Gas verzeichneten 2022 einen starken Anstieg, was Auswirkungen auf allgemeine Betriebskosten, insbesondere Heizkosten hatte. Nur durch eine strikte Umsetzung der Energiesparverordnung des Bundes ist es der MVB gelungen, den Verbrauch für Gas auf den Betriebshöfen um bis zu 30 % zu senken. Mit einem weiteren hohen Preisniveau wird auch für das Jahr 2023 gerechnet. Für die Aufwendungen für Fahrstrom war der bundesweite Preisanstieg für das Jahr 2022 nicht spürbar, da hier die Einkaufspreise bereits vor Kriegsausbruch vertraglich vereinbart wurden. Diese Vereinbarung sichert der MVB die Preise auch für das Jahr 2023. Ggf. steigende staatliche Umlagen sind davon ausgenommen.

Am 10. November 2022 hat der Stadtrat der Landeshauptstadt Magdeburg die Einführung eines kostenfreien Schülerverkehrs bzw. 9-EUR-Schülertickets ab 01. August 2023 für alle Schülerinnen und Schüler mit Wohnsitz in Magdeburg beschlossen. Hierdurch erwartet das Unternehmen eine Vielzahl neuer Fahrgäste sowie steigende Einnahmen. Gleichzeitig besteht jedoch das Risiko, dass diese Mehreinnahmen wegen der Formulierung der bisher vorliegenden Musterrichtlinie die Verluste aus dem Deutschland-Ticket ausgleichen.

Als Nachfolger des 9-Euro-Tickets hat die Bundesregierung gemeinsam mit den Ländern das Deutschland-Ticket ab Mai 2023 als monatliches Abo für EUR 49,00 auf den Weg gebracht. Auch die MVB sieht das Deutschland-Ticket als Chance für einen deutlichen Fahrgastzuwachs. Dabei darf jedoch die Beförderungsqualität für die Kundinnen und Kunden nicht aus den Augen verloren werden. Das Deutschland-Ticket kann ab April 2023 auch bei der MVB erworben werden. Neben dem Deutschland-Ticket für EUR 49,00 ist es auch möglich, das Deutschland-Ticket als Job-Ticket zu kaufen. Wenn die Arbeitgeber einen Mindestzuschuss von 25 % auf den Ausgabepreis gewähren, kann das Job-Ticket zu

einem Preis von EUR 34,30 erworben werden. Ziel ist es, mehr Pendler als Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und so den CO₂-Ausstoß durch den individuellen Berufsverkehr zu minimieren.

Für die vorhersehbaren Fahrgeldverluste im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschland-Tickets im öffentlichen Nahverkehr erwartet das Unternehmen auch im Jahr 2023 den Ausgleich durch den öDA (finanziert durch einen weiteren bundesweiten ÖPNV-Rettungsschirm) und damit auch für das Jahr 2023 ein positives Jahresergebnis in geplanter Höhe von TEUR 1.867,8.

Die andauernden hohen Investitionsanforderungen verursachen auch weiterhin sehr hohe Abschreibungen bei der Gesellschaft (Plan 2023: TEUR 8.015) sowie – bedingt durch die Darlehensaufnahmen – hohe Zinsaufwendungen (Plan 2023: TEUR 1.801,5).

Für das Jahr 2023 sind Investitionen von insgesamt TEUR 82.874,5 geplant. Der Wirtschaftsplan der MVB sieht hierfür Fördermittel des Bundes, des Landes Sachsen-Anhalt und der EU sowie Kostenbeteiligungen Dritter von insgesamt TEUR 50.252,5 (davon TEUR 13.418,2 für die Hochwasserbeseitigung) vor. Der verbleibende Eigenanteil soll i.H.v. TEUR 32.622 durch Darlehensaufnahmen finanziert werden. Es besteht jedoch das Risiko der Finanzierbarkeit zukünftiger Investitionen aufgrund der abnehmenden Eigenkapitalausstattung der MVB. In den Folgejahren wird es aus Sicht der Geschäftsführerin erforderlich, mit der Gesellschafterin Lösungen zum Aufbau des Eigenkapitals zu finden.

Darüber hinaus sind beim Einkauf, insbesondere für investive Bestellungen, enorme Preisanstiege sowie eine weitreichende Materialknappheit spürbar. Durch einen kontinuierlichen Prozess im Lieferantenmanagement wird versucht, die Abhängigkeiten von einzelnen Lieferanten und die angespannte Situation am Markt abzufedern.

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. Grundlage der zukünftigen ÖPNV-Anbindung kann dabei eine Streckennetzerweiterung bis nach Ottersleben spielen. Weitere Möglichkeiten werden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durch das Land Sachsen-Anhalt in enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt Magdeburg untersucht.

Gemeinsam mit dem Aufgabenträger verfolgt das Unternehmen für 2023 und die Folgejahre das Ziel, die Mobilitätsnachfrage im ÖPNV weiter zu steigern und einen flexiblen und qualitativ hochwertigen Nahverkehr in der Landeshauptstadt Magdeburg anzubieten. Die Verkehrswende und das Erreichen der Klimaziele können nur durch eine Kapazitätserweiterung im ÖPNV vollbracht werden. Insofern ist der ÖPNV der entscheidende Akteur für eine klimagerechte Mobilität und benötigt 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 der Einführung des digitalen Deutschland-Tickets wird ein erster Schritt in eine digitale Zukunft des ÖPNV gegangen. Mit dem Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Landeshauptstadt sowie dem Einsatz von modernen und zuverlässigen Fahrzeugen wollen wir für die Fahrgäste ein verlässlicher Partner für die Verkehrswende hin zu einem modernen, leistungsstarken und nachhaltigen ÖPNV sein.

Magdeburg, den 31. Mai 2023

MVB-Verwaltungs-GmbH

gez. Birgit Münster-Rendel

Dipl.-Kff. Birgit Münster-Rendel
Geschäftsführerin