



# INHALT

Auf einen Blick	2
Vorwort der Geschäftsführung	4-5
<b>Das Unternehmen</b>	
Die rnv im Überblick	6
Unternehmensorganigramm	8-9
Fahrbetrieb	10-11
Fahrzeuge	12-13
Infrastruktur	14-15
Angebots- und Betriebsplanung	16-17
Einkauf und Logistik	18-19
Vertrieb	20-21
Rechnungswesen und Controlling	22-23
Personal	24-25
Recht und Versicherungen	26-27
Organisation und IT	28-29
Interne Revision	30-31
Personalrecht	32-33
Unternehmensentwicklung	34-35
Unternehmenskommunikation	36-37
<b>Ereignisse und Projekte 2015</b>	
Ereignisse des Jahres im Blick	40
Sicher unterwegs auf dem Schulweg	42
rnv verstärkt Präsenzreinigungen in Bussen und Bahnen	43
Mini-Bahn der rnv für die Kleinsten im Einsatz	44
rnv beschafft acht neue Busse modernster Generation	45
Installation von neuen Fahrausweisautomaten abgeschlossen	46
Buslinie 84 – Eine Pfälzer Direktverbindung	46
rnv begrüßt neue Auszubildende	47
Zertifikat für die Interne Revision der rnv	48
Kinotag für rnv-Belegschaft	48
primove-Elektrobusse gehen nach ausgiebigen Tests in den Regelbetrieb	49
Mit der rnv-Linie 4 im 10-Minuten-Takt zum Wurstmarkt	50
Mitarbeitermobilität selbst erfahren	51

Erste Schritte in Richtung „Integrierter Arbeitsplatz“ und „Social Intranet“	52
rnv und Stadt Mannheim erneuern Seckenheimer Ortszentrum	52
„Fährst Du mit ...?“	53
Aktionstage für verlässliche Finanzierungsperspektiven im Nahverkehr	54
Mit Park+Ride zum Weihnachtssopping in Mannheim	55
Bahnstromversorgung im rnv-Netz vereinheitlicht	55
Neues Logistikkonzept erzielt erste Erfolge	56
rnv GmbH wird zum paritätisch mitbestimmten Unternehmen	57
Neue Job-Ticket-Partner der rnv	57
Automatische Fahrgastzählung	58
Referat für Digitalisierung	58
Club Deal als Gesamtfinanzierungsstrategie der rnv	59
rnv präsentiert sich erneut auf dem Mannheimer Maimarkt	60
Zukunftschancen kennenlernen: rnv bei Aus- und Weiterbildungsmessen aktiv	60
Erfolgreiche Tarifverhandlungen 2015	61
<b>Lagebericht</b>	64-91
<b>Bilanz</b>	92
<b>Gewinn- und Verlustrechnung</b>	93
<b>Anhang</b>	94-114
<b>Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers</b>	115
<b>Bericht des Aufsichtsrats</b>	116-117
<b>Impressum</b>	120

# Auf einen Blick

## GESCHÄFTSBERICHT 2015

	GJ 2015	GJ 2014	GJ 2012/13	GJ 2011/12	GJ 2010/11	GJ 2009/10
<b>Verkehrsgebiet</b>						
Einwohner	942.248	879.164	874.361	876.921	876.824	873.380
Fläche in ha	79.814	73.696	73.696	73.696	73.696	73.696
<b>Linienlänge in km</b>						
davon Bahn	254	254	254	254	254	254
davon Bus	456	448	415	415	414	414
<b>Linien</b>						
davon Bahn	22	22	22	22	22	22
davon Bus	54	53	51	51	52	52
<b>Fahrzeuge im Einsatz</b>						
Bahnen	186	186	188	183	184	183
eigene Busse	111	105	112	108	107	110
angemietete Busse	71	66	61	63	63	70
<b>Nutzwagenkilometer in Mio.</b>						
Bahn	12,6	12,6	12,6	12,5	12,5	12,0
Bus	11,0	10,7	10,5	10,4	10,5	10,8
<b>Verkaufsstellen</b>						
Fahrausweisautomaten	414	434	435	437	437	437
<b>Jahreskartenkunden</b>						
Jahreskarten Jedermann	8.628	8.640	8.238	8.560	8.856	9.162
Rhein-Neckar-Ticket	12.640	12.540	11.485	10.974	10.383	10.108
Karte ab 60	42.449	42.996	43.125	42.831	42.698	42.793
Job-Ticket	37.365	37.274	36.760	35.662	34.718	33.611
MAXX-Ticket	57.119	58.466	58.641	55.694	54.044	52.535
Sonstige Abonnements	41	32	25	27	44	152
<b>Summe</b>	<b>158.242</b>	<b>159.948</b>	<b>158.274</b>	<b>153.748</b>	<b>150.743</b>	<b>148.361</b>
<b>Job-Ticket Firmen</b>	<b>566</b>	<b>556</b>	<b>556</b>	<b>557</b>	<b>550</b>	<b>553</b>
<b>Kasseneinnahmen in Mio. € Netto</b>						
Anteil Bartarif in Prozent	21,5	21,8	21,7	22,1	23,0	23,0
Anteil Zeitkarten in Prozent	78,5	78,2	78,3	77,9	77,0	77,0
<b>Fahrgastzahlen in Mio.*</b>						
	169,8	169,8	169,6	164,1	161,1	158,5
<b>Fahrgäste pro Tag in Tsd.</b>						
	ca. 570	ca. 570	ca. 570	ca. 550	ca. 540	ca. 530

\* Die Ermittlung der Fahrgastzahlen erfolgt seit dem Geschäftsjahr 2011/12 mit automatischen Fahrgastzählgeräten.



# Vorwort der Geschäftsführung

Wenn Gäste den Betriebshof der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH besuchen, fällt oft ein Satz: „So groß hätten wir uns das nicht vorgestellt“. Zwar werden die Bahnen und Busse der rnv als elementarer Bestandteil der Metropolregion wahrgenommen, doch was alles erforderlich ist, um Fahrgäste sicher, pünktlich, preiswert und komfortabel, kurzum mit gutem Gefühl an ihr Ziel zu befördern, wird häufig unterschätzt. Mit mehr als 2.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist die rnv zehn Jahre nach Aufnahme des operativen Geschäfts der größte Mobilitätsdienstleister der Region. Ein guter Teil der Belegschaft ist dabei als Markenbotschafter des Unternehmens Tag für Tag präsent, sei es als Stadtbahn- oder Busfahrer, bei der Beratung in den Kundenzentren oder beim Ausbau und Instandhalten der Infrastruktur. Die elegante dunkelblaue Unternehmensbekleidung des Fahrpersonals gehört längst ebenso zum Straßenbild wie das leuchtende Orange der Gleisbauer oder Elektriker. Doch auch hinter den Betriebsportalen an den zahlreichen Standorten der rnv sind nicht minder engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig. Angefangen von der Angebotsplanung über die Werkstätten, das Rechnungswesen und die Kommunikation bis hin zum Vertrieb reicht die Bandbreite. Mit der Vorstellung der einzelnen Fachbereiche gewährt der vorliegende Geschäftsbericht einen Blick hinter die Kulissen der rnv. Denn unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind das wichtigste Kapital des Unternehmens. Ihr Einsatz in den verschiedensten Bereichen sichert das Funktionieren des Kernprozesses der rnv, der Fahrgastbeförderung. Jede Kollegin und jeder Kollege hat eine ganz besondere Aufgabe, damit Tag für Tag rund eine halbe Million Fahrgäste zuverlässig durch die Metropolregion befördert werden können. Und das ist alles andere als eine Routinearbeit. Jedes Jahr gibt es neue Herausforderungen, die ein hohes Maß an Qualifikation und Flexibilität bei den Mitarbeitern erfordern.


So war beispielsweise 2015 durch zahlreiche Baustellen geprägt. Neben den Arbeiten für die neue Stadtbahn Mannheim Nord lag der Schwerpunkt in der Modernisierung von Streckenabschnitten in Seckenheim, in der Heidelberger Kurfürstenanlage und auf der Konrad-Adenauer-Brücke. Während dieser Baustellen und auch während des Abrisses der „Tortenschachtel“ in Ludwigshafen wurden durch die erforderlichen Umleitungen besondere Anforderungen an den Fahrbetrieb gestellt. Nicht ganz so spektakulär, aber doch nach und nach für die Kunden sichtbar war die Einführung der neuen Fahrausweisautomaten, die 2015 begann. Diese neue Automaten-generation erleichtert nicht nur den Ticketkauf, sondern bietet auch neue Funktionalitäten. Völliges technisches Neuland beschreitet die rnv dabei mit der Integration der Dynamischen Fahrgastinformation in die Automaten.

Doch nicht nur das Tagesgeschäft bringt neue Herausforderungen. So muss sich ein Unternehmen wie die rnv ständig am technischen Fortschritt, am Wandel der Mobilitätsbedürfnisse und an den politischen Rahmenbedingungen orientieren. Für die Fachbereiche im Unternehmen bedeutet dies nicht selten komplett neue Aufgaben. Ein gutes Beispiel hierfür ist das Forschungsprojekt primove, in dem 2015 der Dauerbetrieb aufgenommen wurde. Durch Einsatz von Elektrofahrzeugen wird die Buswerkstatt nun mit einer bislang nicht verwendeten Antriebstechnik konfrontiert, war doch Busverkehr über Jahrzehnte eine ausschließlich Domäne des Dieselmotors. Dabei ist die Einführung der Elektromobilität auf der Straße nur der Anfang. In den kommenden Jahrzehnten gilt es zudem, sich auf die rasanten technischen Fortschritte beim autonomen Fahren einzustellen. Vor diesem Hintergrund stellt sich für die rnv in dem gerade angelaufenen Projekt zur Neubeschaffung von Stadtbahnen die Frage, wie das Fahrzeug der Zukunft aussieht und welchen Platz es in der sich wandelnden Verkehrslandschaft finden wird.



Ähnlich rasante Fortschritte wird es in nächster Zeit auch bei den IT-Systemen geben. Der klassische Bildschirmarbeitsplatz wird von neuen Systemarchitekturen geprägt. Moderne Softwarelösungen ermöglichen die gleichzeitige Bearbeitung von Dokumenten durch mehrere Benutzer anstelle zeitraubender Umläufe. Auch im Vertrieb werden in Zukunft neue Wege beschritten. Vom elektronischen Fahrschein führt die nächste Stufe hin zu einem vollkommen berührungsfreien System, bei dem sich der Kunde nicht mehr aktiv um den Bezahlvorgang kümmern muss. Zudem müssen sich die klassischen ÖPNV-Anbieter auf neue Geschäftsfelder einstellen. Multimodalität heißt das Schlagwort, das neben dem Angebot an Bussen und Bahnen auch weitere Mobilitätsangebote einschließt. Wichtig dabei ist, die Zugangshürden für die Kunden durch den Einsatz neuer Technologien bei Buchungs- und Abrechnungssystemen weiter zu senken.

Alle diese Herausforderungen der Zukunft lassen sich nur mit ebenso qualifizierten wie engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bewältigen. Daher sieht die rnv in der Weiterbildung und der langfristigen Bindung von Know-how an das Unternehmen eine wichtige Aufgabe. Im erfolgreichen Zusammenwirken aller Kräfte liegt der Schlüssel zum Erfolg, damit auch in Zukunft die Fahrgäste mit gutem Gefühl unterwegs sind – und bei den Besuchern die Vielfalt des Unternehmens rnv für Erstaunen sorgt.



**Christian Volz**  
Geschäftsführer  
Kaufmännische Angelegenheiten



**Martin in der Beek**  
Geschäftsführer  
Technische Angelegenheiten



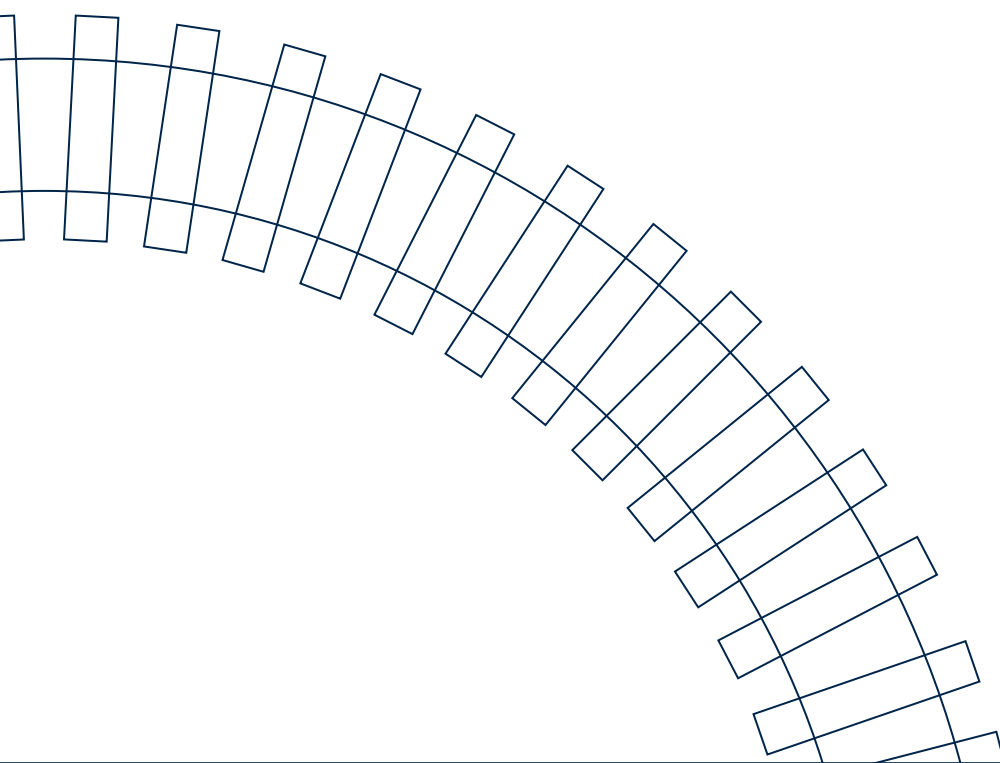
# Die rnv im Überblick

Die rnv GmbH – das sind nicht nur Busse, Bahnen und Fahrzeugdepots. Denn es braucht weit mehr, um jeden Tag etwa eine halbe Million Fahrgäste bequem, umweltfreundlich und sicher an ihr Ziel zu bringen. So müssen beispielsweise Fahrzeuge gewartet, Infrastruktur instand gehalten, Fahrten eingeteilt, Personal rekrutiert, Fahrgäste informiert und Linien geplant werden, um den Menschen in der Metropolregion einen zeitgemäßen ÖPNV zur Verfügung zu stellen.

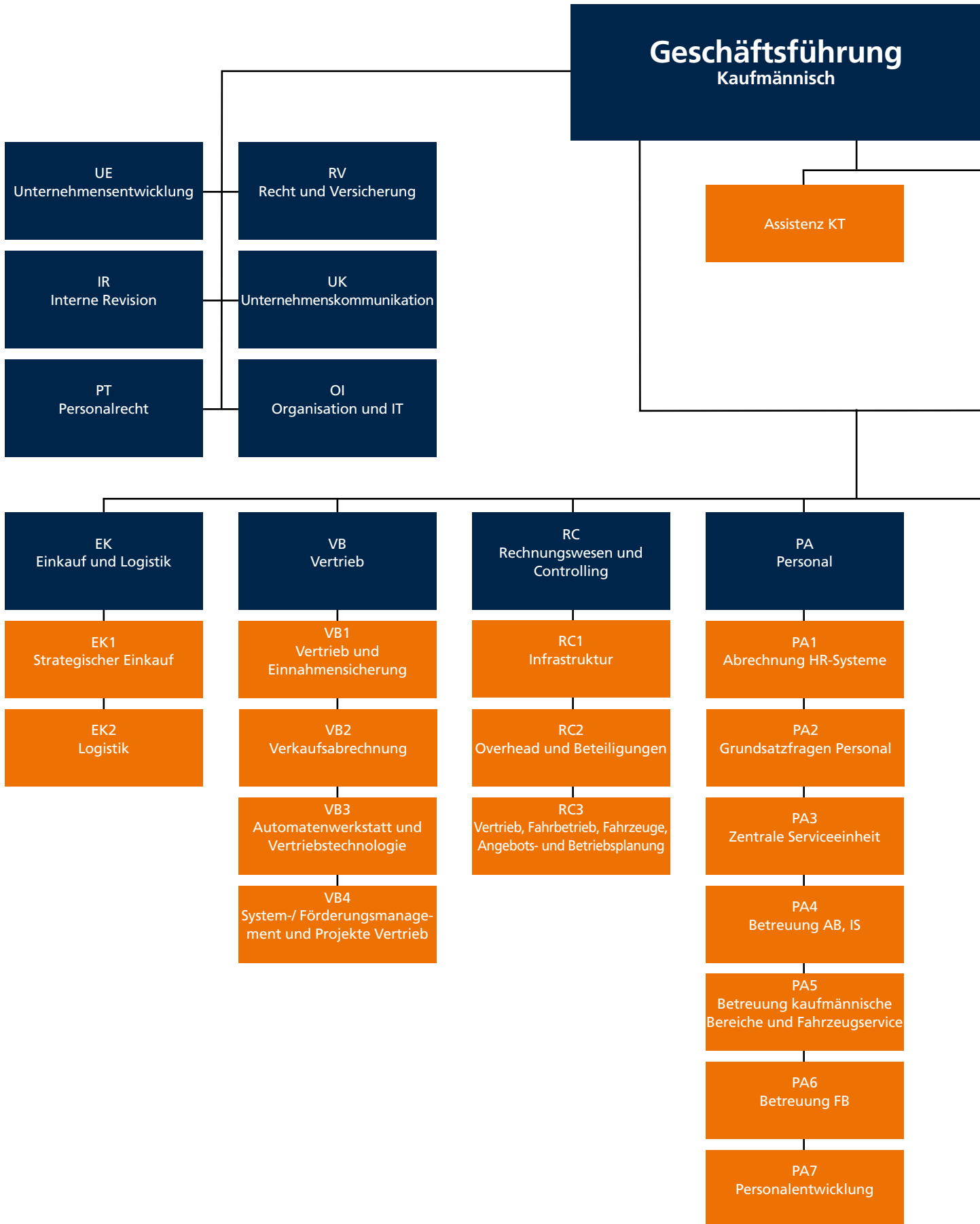
Die Vielfalt der Aufgaben, denen sich unsere mehr als 2.000 Beschäftigte im Alltag stellen, spiegelt sich auch im Organigramm des Unternehmens wider. Insgesamt sorgt die Gesamtbelegschaft der rnv in 14 Bereichen und Stäben sowie weiteren kleineren Organisationseinheiten jeden Tag auf ganz unterschiedliche Weise für den reibungslosen Betrieb des größten Mobilitätsdienstleisters in der Metropolregion Rhein-Neckar. Strategisch geführt werden diese Bereiche von der rnv Geschäftsführung, die durch ihre tägliche Arbeit unser Unternehmen konsequent weiterentwickelt.

Um für die Herausforderungen des Alltags optimal aufgestellt zu sein, ist es wichtig, dass auch die Belegschaft mit einem guten Gefühl zur Arbeit kommt. Der Betriebsrat als Organ der demokratischen Mitbestimmung im Unternehmen vertritt die Interessen der Gesamtbelegschaft und sorgt dafür, dass auch die Beschäftigten jederzeit „mit gutem Gefühl“ unterwegs sein können. Weiterhin leistet die Schwerbehindertenvertretung der rnv firmeninternen Beistand für Personen mit Behinderung.

Trotz der Vielfalt und Differenz an Aufgaben, Themen- und Sachgebieten haben die einzelnen Fachbereiche der rnv eines gemeinsam: die konsequente Ausrichtung auf die Kundenbedürfnisse und den Anspruch, noch besser, zuverlässiger, innovativer und effizienter zu werden. Der vorliegende Jahresbericht bietet einen Einblick in unser Unternehmen, unsere Geschichten und Visionen. Wir laden Sie daher auf den folgenden Seiten ein, einen Blick hinter die rnv-Kulissen zu wagen.







# Geschäftsführung Technisch

RD  
Referat für Digitalisierung

BR  
Betriebsrat

SBV  
Schwerbehinderten-  
vertretung

Betriebsleiter\*  
BOStrab/BOKraft  
EVU-EBO

Betriebsleiter\*  
EIU-EBO

FZ  
Fahrzeuge

AB  
Angebots- und  
Betriebsplanung

FB  
Fahrbetrieb  
Hr. Coppius

IS  
Infrastruktur  
Hr. Buter

FZ1  
BOStrab  
Schienenfahrzeuge

AB1  
Fahrplanung

FB1  
Standort MA

IS1  
Elektrische Anlagen

FZ2  
Kraftfahrzeuge

AB2  
Dienstplanung

FB2  
Standort HD

IS2  
Gleisanlagen und Haltestelle

FZ3  
Schwerpunkt- EBO-Werkstatt

AB3  
Verkehrsplanung

FB3  
Standort LU

IS3  
Bau

FZ4  
Qualitätssicherung und  
Technisches Büro

AB4  
Technischer IT-Service

FB4  
Betriebszentrale

IS4  
Planung

AB5  
Grundsatzplanung

FB5  
Aus- und Weiterbildung  
Fahrbetrieb

IS5  
Facility Management

AB6  
Fahrgasterhebung

FB6  
Standortübergreifende  
Aufgaben

IS6  
Infrastrukturfinanzierung

IS7  
Planungs- und  
Baukommunikation

# Fahrbetrieb

Etwa 1.200 Kolleginnen und Kollegen im Fahrbetrieb (FB) sorgen für die sichere und zuverlässige Beförderung der etwa 600.000 Fahrgäste Tag für Tag. Hierbei meistert der Fachbereich die alltäglichen Herausforderungen auf Straße und Schiene in minutiös geplanten Zeitfenstern und abgestimmten Arbeitsprozessen. Unabhängig von Regelfahrplänen schickt der Fachbereich die Busse und Bahnen regelmäßig mit vielen maßgeschneiderten Zusatzangeboten auf die Straßen und Schienen im Verkehrsgebiet: Ob zum Stadt- oder Weinfest, zur Bildungsmesse, Kirmes oder langen Einkaufsnacht – die Beschäftigten im Fahrbetrieb sorgen gezielt für eine bequeme An- und Abreise für Nutzer des abwechslungsreichen Freizeitangebotes in der Metropolregion Rhein-Neckar. Im direkten Kundenkontakt sind sie mit ihrer Kompetenz und Kundenfreundlichkeit auch eine „Visitenkarte“ des Unternehmens.

Die operative Abwicklung und Steuerung des ÖPNV im Rahmen von Veranstaltungen oder größeren Baumaßnahmen führt das Team der Operativplanung durch.

Die Fahrschule im eigenen Haus stellt die qualifizierte Ausbildung des Fahrpersonals sicher und sorgt so für sachkundige Nachwuchskräfte. Der Fachbereich schult das angehende Fahrpersonal in Streckenkenntnis sowie der Nutzung des Betriebsleitsystems. Darüber hinaus lernen die Fahrschüler kundenorientiertes Fahren, das Verhalten bei Störungen und Unfällen sowie den Umgang mit konflikträchtigen Situationen.

Nach erfolgreich abgeschlossener Ausbildung stehen der Kollegschaft aus dem Fahrdienst 17 Teamleiter unterstützend zur Seite. Sie sind direkte Ansprechpersonen für das Fahrpersonal zu allen betrieblichen Themen. Die Teamleitung besteht aus ausgebildeten Ersthelfern, übernehmen die Betreuung der Mitarbeiter im Fahrdienst bei schweren Unfällen vor Ort und leisten Beistand in der Zeit danach.



*„Als Erstbetreuer stehen wir den Beschäftigten im Fahrdienst, die in traumatisierende Ereignisse wie Unfälle oder Suizide verwickelt worden sind, hilfreich zur Seite. Wir leisten emotionalen Beistand, sorgen für eine beruhigende Umgebung und weisen später, falls nötig, den Weg zu weiterer professioneller Hilfe. Durch die internen und externen Weiterbildungsangebote, die ich nach eigener Interessenlage und im Zusammenhang mit meinem Aufgabengebiet wahrnehme, habe ich stets die Möglichkeit, mich beruflich und persönlich weiterzuentwickeln.“*

**Michael Schneider, Teamleiter**

Die Durchführung der verantwortlichen Personal- und Bedarfsplanung des Fahrpersonals obliegt der Verantwortung der Standortleitung. Ferner verantwortet der Fachbereich die Steuerung und Verwaltung der Betriebszentrale – das Zentrum des rnv-Verkehrsnetzes. Die Mitarbeiter der Leitstelle, die Verkehrsmeister und Fahrdienstleiter, stellen rund um die Uhr Anschlüsse sicher, analysieren Störungsschwerpunkte und koordinieren im Störfall einen Ersatzverkehr, leiten Fahrzeuge um oder bestellen Rettungs- und Reparaturteams an einen Unfallort.



*„Die Betriebszentrale ist das Zentrum des Verkehrsnetzes. Hier laufen sieben Tage die Woche, 365 Tage im Jahr ununterbrochen wahre Datenmassen über die zahlreichen Bildschirme. Als Disponenten im Innendienst stellen wir hier Anschlüsse sicher, analysieren Störungsschwerpunkte und sorgen bei Betriebsstörungen dafür, dass unsere Fahrgäste wieder schnell und sicher weiterkommen. Richtig turbulent wird es, wenn Unfälle oder Brände im Verkehrsgebiet gemeldet werden – dann haben wir hier alle Hände voll zu tun und müssen trotzdem einen „kühlen Kopf“ bewahren.“*

**Stellakis Nicolaou, Schichtleiter der Betriebszentrale**

# Fahrzeuge

Etwa 200 Beschäftigte arbeiten in den Werkstätten in Ludwigshafen, Mannheim, Heidelberg, Käfertal und Edingen: Hier sind u. a. Industriemechaniker, Mechatroniker, Fahrzeuglackierer, Konstruktionsmechaniker, Elektroniker, Sattler und Schreiner am Werk. Höchste Prämissen liegen hierbei auf der Betriebs- und Verkehrssicherheit der Fahrzeuge.

Die Betriebswerkstätten der Schienenfahrzeuge verantworten den betrieblichen Einsatz der zugewiesenen Fahrzeuge. Sie stellen durch Instandsetzung und Wartung die tägliche Ausfahrt der Fahrzeuge sicher.

Größere Instandsetzungsleistungen, wie Unfallschäden und Sanierungsarbeiten, werden durch die Schwerpunktwerkstatt erbracht.

Ein weiterer Aufgabenschwerpunkt ist die Instandhaltung der Fahrwerke, der Wagenkästen und die Bearbeitung der Radsätze. Im eigenen Bereich der Unterflurdrehmaschine werden

die Radreifen systematisch und normgerecht nach der DIN ISO 9001 bearbeitet. Dieses spezielle Fachgebiet wird regelmäßig durch den TÜV zertifiziert und garantiert dadurch gleichbleibende Qualität.

Die Werkstätten für die Kraftfahrzeuge erbringen alle Instandhaltungsleistungen wie Wartungsarbeiten, Sicherheitsprüfungen und Reparaturen und stellen ebenso durch ihren Einsatz die tägliche Ausfahrt der Omnibusse sicher.

Darüber hinaus erfolgen in den Werkstätten auch die Betankung der Omnibusse sowie die Außenwäsche für den gesamten Fuhrpark.

Weiterhin ist der Fachbereich zentraler Ansprechpartner sowie Schnitt- und Umsetzungsstelle für die Subunternehmer der rnv.



*„In diesem Bereich wird die Grundlage für einen sicheren und gut funktionierenden Fuhrpark gelegt. Neben den regelmäßigen Fristenuntersuchungen und der Einhaltung der Hauptuntersuchungen zählen die Wartung sowie die Reparatur der Busse und Bahnen und damit der Erhalt des betriebssicheren Zustandes der Fahrzeuge zu unseren Hauptaufgaben.“*

Achim Sauer, Abteilungsleiter Schwerpunkt-EBO-Werkstatt



4144

rnv



# Infrastruktur

Der Bereich Infrastruktur (IS) verantwortet die Gesamtheit der Aufgaben des Unternehmens für die Betriebsanlagen, insbesondere in Bezug auf die Planung, den Bau sowie den Betrieb von Bahnanlagen und Liegenschaften.

Für Neu- und Umbauprojekte, die einer entsprechenden Genehmigung bedürfen, werden zunächst die Genehmigungsplanung und das Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Liegen die Baugenehmigung und die Finanzierungsbewilligung vor, sorgen die Fachkräfte für die entsprechende Umsetzung des Bauvorhabens sowie den erfolgreichen Projektabschluss. Dies umfasst neben der Projektleitung und -steuerung u. a. auch die Abstimmung und Koordinierung sowohl innerhalb des Unternehmens als auch mit externen Beteiligten wie Baufirmen, Planern, Leitungsträgern, Kommunen, Behörden, aber auch mit betroffenen Anwohnern und Gewerbetreibenden.

Nach Fertigstellung und Abnahme der Baumaßnahme übernimmt das Team der Fachabteilung Gleisanlagen und Haltestellen. Hier erfolgt die Planung, Durchführung und Überwachung der Instandhaltungsarbeiten im Streckennetz und die Betreuung der Haltestellen und Brücken.

Ein wesentlicher Aspekt für einen reibungslosen Fahrbetrieb ist die Gewährleistung der Bahnstromversorgung, der elektronischen Fahrwegsteuerung und der Fahrgastinformation. Dies gilt gleichermaßen für Stellwerke, Signalanlagen, Bahnübergänge, Betriebshöfe sowie Tunnel und zählt ebenso zu den Aufgaben des Fachbereiches.

Für die Funktionsfähigkeit, Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit sowie Sicherheit der rnv-Gebäude und deren Anlagen auf den Betriebshöfen und im rnv-Streckennetz sorgt das Facility Management. Auch zählen u.a. der Brandschutz, das Flächen-/Umzugsmanagement, die Gebäudereinigung, die Postdienste sowie die Zugangssicherung zu ihren Aufgaben.



*„Als Bauingenieurin Sorge ich dafür, dass viele große und kleine Baumaßnahmen möglichst reibungslos über die Bühne gehen. Hierbei stehe ich mit allen am Bau Beteiligten in engem Austausch, um erforderliche Kurskorrekturen vor dem Hintergrund der vorgegebenen Zeit- und Kostenrahmen zeitnah vornehmen zu können. Dazu bedarf es der Fähigkeit, das Projekt aus verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten und Lösungen überzeugend zu vertreten.“*

**Ines Lause, Projektleiterin Bau**



„Wenn andere Feierabend haben, fängt für uns Gleisbauer die Arbeit oft erst an: Regelmäßig führen wir in den Betriebspausen in der Nacht Instandhaltungsarbeiten im Netz durch. Dann werden die Schienen auf Abnutzung untersucht, Weichen geprüft, Schienenstöße nachgeschliffen und kleine Reparaturen sofort erledigt. So halten die Schienen länger und Fahrgeräusche und Vibrationen werden minimiert, wodurch der Fahrkomfort für unsere Fahrgäste steigt.“

Thomas Gstettenbauer, Weichenschlosser im Bereich Infrastruktur

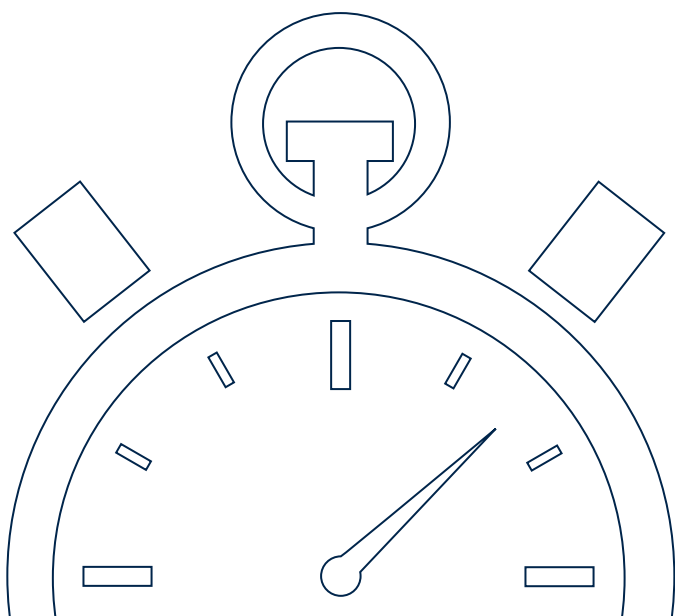
# Angebots- und Betriebsplanung

75 Linien, 357 Fahrzeuge, 170 Millionen Fahrgäste – bestmöglich aufeinander abgestimmt: Anhand von regelmäßig durchgeführten Verkehrserhebungen, elektronischen Fahrgastzählungen und statistischen Auswertungen ermittelt der Bereich Angebots- und Betriebsplanung (AB) ein kundenorientiertes Fahrtenangebot im gesamten rnv-Verkehrsgebiet. Zudem gehen immer wieder Wünsche der Fahrgäste zu Fahrplananpassungen bei der rnv ein, die ebenfalls auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden. Die gesammelten Ergebnisse fließen in die Erstellung der Jahresfahrpläne ein – ein logistisches Meisterwerk, das heute nicht mehr von Hand, sondern mit der Unterstützung moderner Software erstellt wird.

Damit auch bei Großveranstaltungen alle schnell ans Ziel kommen, plant der Fachbereich auch zahlreiche Sonderverkehre: Ob Konzert, Sportveranstaltung, Messe oder Markt – dank der ausgetüftelten Zusatzverkehre und Umleitungen schaffen es die Busse und Bahnen in kurzer Zeit tausende Fahrgäste zu befördern.

Sobald die Planung abgeschlossen ist, werden alle Darstellungen als Haltestellenaushangpläne, Liniennetzpläne und Tabellen in Fahrplanbüchern aufbereitet, gedruckt und veröffentlicht sowie im Internet eingespeist.

Die Datenpflege der elektronischen Auskunftssysteme, die Versorgung des rechnergestützten Betriebsleitsystems ITCS (Intermodal Transport Control System) mit den aktuellen Fahr- und Umlaufplandaten sowie die Aufbereitung der Leistungsdaten für das betriebliche Kennzahlensystem gehören ebenso zu den Aufgaben des Fachbereichs.





„Wenn eine neue Linie eingeführt wird, werden alle Anschlüsse auf dem betroffenen Abschnitt aufeinander abgestimmt und in den bestehenden Fahrplan integriert. Auch wenn Fahrpläne heute nicht mehr von Hand, sondern mit Unterstützung modernster Software erstellt werden, ist die Planung jedes Mal aufs Neue eine logistische Herausforderung.“

Kjell Prahl, Fahrplankoordinator Mannheim/Ludwigshafen

# Einkauf und Logistik

Nach Übernahme der Einkaufsaktivitäten von den Altgesellschaften im Juli 2012 und dem hiermit verbundenen Aufbau eines strategischen Einkaufs ist der Unternehmensbereich nunmehr alleiniger Ansprechpartner für alle Einkaufsaktivitäten der rnv. Seit Mai 2011 umfasst der Bereich neben dem Einkauf auch die Logistikfunktionen der vier Lagerstandorte der rnv.

Ob Bleistift, Schienen, Dienstleistungen oder Straßenbahnen: Die Beschäftigten im Einkauf (EK) behalten im Beschaffungsprozess den Überblick über Lieferanten und Dienstleister, Bestellvo-

lumen und Lieferfristen. Sie übernehmen die Beschaffung aller benötigten Materialien sowie der Bau- und Dienstleistungen des Unternehmens. Zudem planen und steuern sie Einkaufsprozesse, gestalten Lieferantenbeziehungen, leiten unter Berücksichtigung der formaljuristischen Rahmenbedingungen Vergabeverfahren ein, führen nach unternehmensweit gültigen Qualitätsgrundsätzen Verhandlungen und schließen Verträge ab.

Der finalen Beauftragung geht die Suche, Bewertung und Auswahl der Lieferanten voraus. Dies geschieht in enger Abstim-



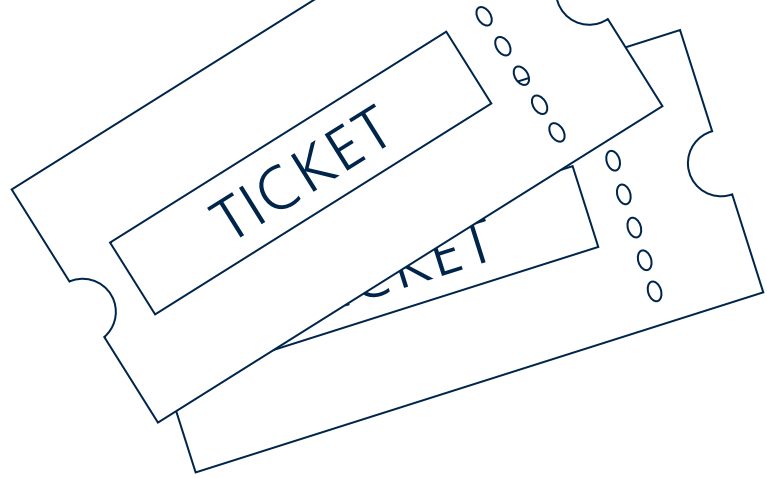
mung mit dem jeweiligen Bedarfsträger. Hierbei werden mit Hilfe von Angebotsanalysen die jeweils besten und leistungsfähigsten Partner aus Handwerk und Industrie ermittelt. Dabei ist nicht allein der Preis entscheidend, vielmehr steht hier das für die rnv optimale Preis-Leistungs-Verhältnis im Fokus des Bewertungsprozesses.

Zur Vereinfachung und Beschleunigung des Einkaufsprozesses setzt die rnv auf das eProcurement-System SAP SRM. Die elektronische Beschaffung auf Basis vom Einkauf vereinbarter Kondi-

tionen ermöglicht dem Bedarfsträger den direkten Zugriff auf elektronische Kataloge und sorgt damit für eine effiziente Erschließung von Beschaffungsmärkten.

Gemeinsam mit dem Einkauf stellen die Kollegen der Logistik (EK2) die Versorgungssicherheit der Fahrzeug-Werkstätten und Infrastruktur-Bereiche sicher und behalten im Bestands- und Lieferprozess den Überblick über tausende Artikel und Materialien. Im Laufe eines Geschäftsjahres realisieren sie infolgedessen mehr als 100.000 Lagerbewegungen.





# Vertrieb

Ob Kundenzentren, Fahrscheinautomaten, Handy-Ticket oder Online-Shop – der Fachbereich Vertrieb (VB) verantwortet über multiple Vertriebswege den Verkauf von Fahrscheinen und die daraus resultierenden Kasseneinnahmen der rnv. Hierbei zählen der Abonnement-Vertrieb sowie der Ticketverkauf über die Fahrscheinautomaten mit fast 90 prozentigem Anteil am Gesamtumsatz zu den umsatzstärksten Vertriebswegen.

Für den persönlichen Vertrieb stehen die Kundenzentren in Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg sowie über 65 private Agenturen zur Verfügung. In den modernen Beratungszentren erhalten Kunden umfassende Informationen zum gesamten Leistungsportfolio der rnv. Im direkten und unmittelbaren Dialog erfolgt die fundierte Rückmeldung der Fahrgäste zum Mobilitätsangebot. Hieraus lassen sich grundlegende Erkenntnisse der Kundenbedürfnisse ableiten.

Während im Abonnement über 160.000 Jahreskarten-Kunden betreut werden, stehen im Verkehrsgebiet der rnv 435 Automaten für den Fahrscheinkauf bereit.

Dessen ungeachtet wird seit einigen Jahren die digitale Transformation innerhalb der Branche aktiv vorangetrieben, denn Kunden erwarten elektronisch zugängliche Informationen sowie integrierte Services vor, während und nach der Fahrt. Deshalb ergänzen neue mediale Vertriebsformate den klassischen Direktverkauf. Im rnv-Onlineshop oder mobil über die Handy-Ticket-App erhalten Fahrgäste die Möglichkeit, flexibel, standortunabhängig und bargeldlos ihre Tickets zu erwerben.

Im Mittelpunkt aller absatzorientierten Maßnahmen stehen der Aufbau einer langfristigen Kundenbeziehung, die Pflege des Kundenstamms sowie die Akquise von Neukunden.

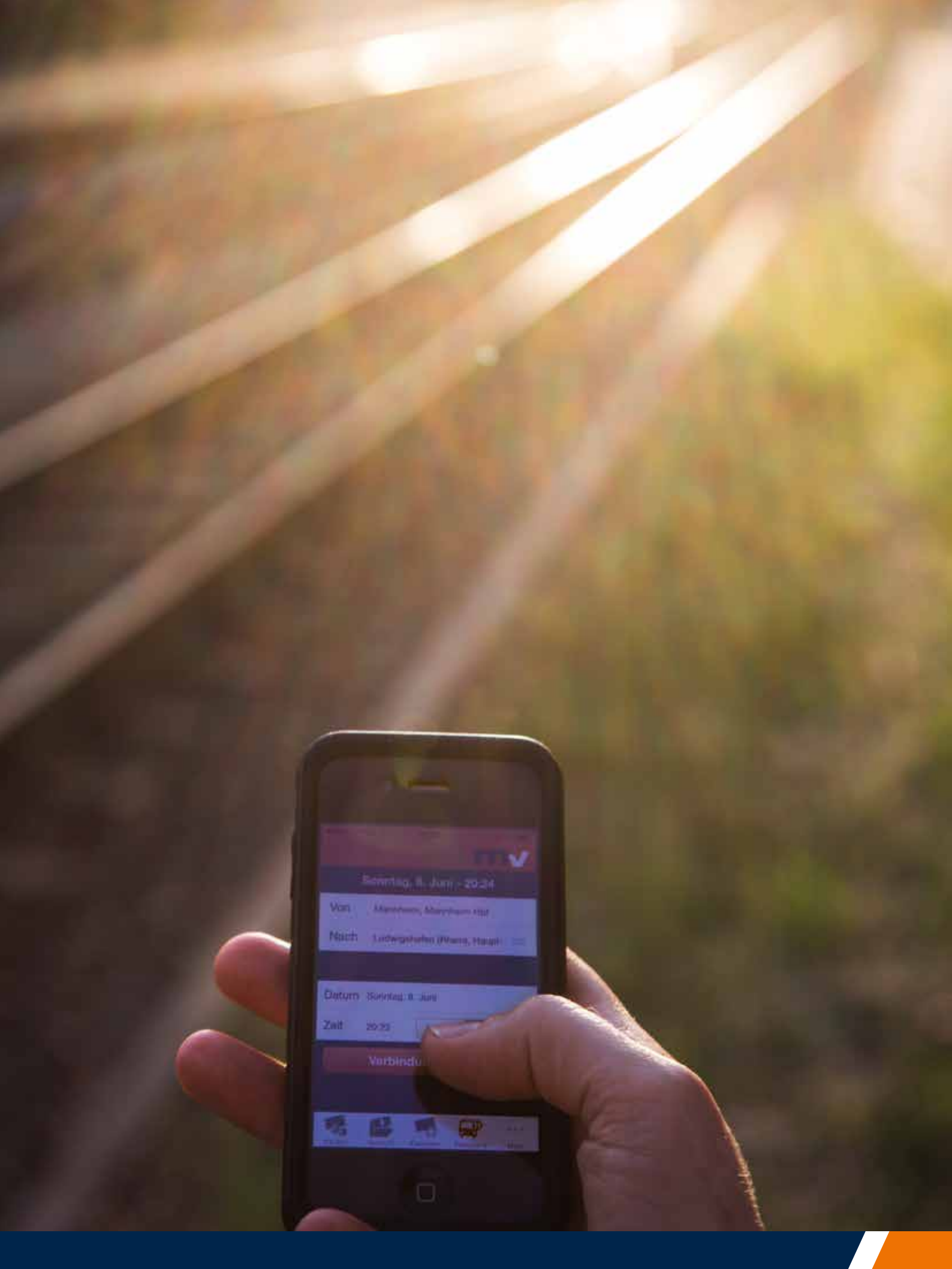
Weiteres Tätigkeitsfeld des Bereichs ist die Fahrausweisprüfung. Hier kommt sowohl eigenes Prüfpersonal als das auch externer Dienstleister zum Einsatz.



*„Im Kontakt mit unseren Kunden habe ich stets ein offenes Ohr. Es macht mir Freude, Interessenten und Bestandskunden bei Fragen und Problemen zur Seite zu stehen und sie kompetent zu beraten. Geht nicht, gibt's nicht – ist der Kunde am Ende zufrieden, bin ich es auch. Das spornt mich jeden Tag aufs Neue an.“*

**Cem Kurt, Sachbearbeiter Kundenzentrum**





Sonntag, 8. Juni - 20:24

Von Mannheim, Mannheim 1104

Nach Ludwigshafen (Pfarr, Haupt)

Datum Sonntag, 8. Juni

Zeit 20:24

Verbinden

- Start
- Suche
- Favoriten
- Einstellungen
- Mehr

# Rechnungswesen und Controlling

„Mit gutem Gefühl unterwegs“ bildet als Markenversprechen das Fundament der Unternehmensstrategie mit den festgelegten 4 x 20 Zielen. Aus diesen Zielen leitet sich das Steuerungskonzept und Berichtswesen für die Controller des Unternehmensbereiches RC ab. Als interner Navigator und Gesprächspartner unterstützen sie die Leitungsebenen im Hause in der Erreichung ihrer jeweiligen Ziele durch den Aufbau einer zielorientierten Investitions- und Erfolgsplanung und einen regelmäßigen Risikomanagement- und Vorschauprozess.

Um fundierte Handlungsempfehlungen an das Top-Management abgeben zu können, sind neben den Prognosedaten die gebuchten Daten der Buchhaltung wichtig. In der rnv arbeiten die Bereiche des Rechnungswesens und des Controllings nicht traditionell getrennt, sondern in interdisziplinären Arbeitsgruppen. Alle zentralen Nebenbuchhaltungen wie z. B. die Anlagen-, Kreditoren- oder Debitorenbuchhaltung und die zentrale Buchhaltung sind dem Fachbereich zugeordnet.

Die zur Realisierung der Unternehmensziele erforderlichen Investitionen werden über einen Investitionsprozess auf Wirtschaftlichkeit und Strategiekonformität entschieden. In enger Zusammenarbeit erfolgt innerhalb des Teams das damit verbundene Cash-Management. Im abgeschlossenen Geschäftsjahr wurde hier ein einzigartiges Finanzierungsmodell auf Basis eines Konsortialdarlehens erfolgreich abgeschlossen.

Im Rahmen eines Shared-Services werden die Buchhaltungs- und Controllingleistungen auch für die Schwestergesellschaft MVV Verkehr GmbH und die Tochtergesellschaft Zentralwerkstatt für Verkehrsmittel GmbH erbracht.



Fahren

0

Bremsen

Gel Br

# Personal

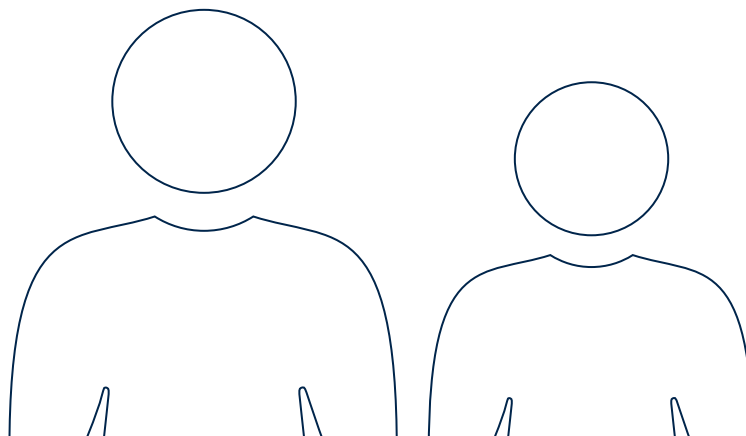
Der Bereich Personal (PA) versteht sich innerhalb der rnv als serviceorientierter Ansprechpartner für die Angelegenheiten der Beschäftigten und als Sparringspartner für die Führungskräfte.

Im Rahmen der Personalstrategie der rnv stehen aktuell die Themen Stärkung der Ausbildung, Umsetzung des Tarifvertrages Demografie und die nachhaltige Reduzierung von Fehlzeiten im Fokus. Der Bereich Personal unterstützt die Führungskräfte bei der zielgerichteten Wahrnehmung ihrer Führungsaufgaben und der konsequenten Anwendung der personalwirtschaftlichen Instrumente.

Die Gewinnung, Bindung und Weiterentwicklung von qualifizierten Beschäftigten ist eine Aufgabe, der gerade durch die veränderten Rahmenbedingungen der strategischen Aufgaben hohe Bedeutung zukommt. Die Auswahl der richtigen Angestellten und Führungskräfte für die aktuellen und künftigen Themenfelder (z. B. Digitalisierung des ÖPNV) wird von der Personalbetreuung und Personalentwicklung mit ihrer Fachexpertise begleitet.

Bei der Betreuung der Mitarbeitenden werden neben den kontinuierlichen operativen Aufgaben täglich viele individuelle Fragen unter anderem zu Themen der Entgeltabrechnung, der betrieblichen Altersversorgung, zu Krankenzusatzversicherungen oder arbeitsvertraglichen Belangen beantwortet.

Um für die große Vielfalt der personalwirtschaftlichen Aufgaben der rnv und ihrer Allianzgesellschaften adäquat aufgestellt zu sein, ist es notwendig, dass der Bereich Personal sich weiterhin in seinen Prozessen und Strukturen kontinuierlich hinterfragt und verbessert.





*„Um die Zufriedenheit der Belegschaft und damit die Leistungsfähigkeit der rnv beständig zu verbessern, arbeite ich als Leiter der Personalentwicklung an der Entwicklung neuer Konzepte, beispielsweise zur Verbesserung der Gesundheit der Mitarbeitenden. Durch vielfältige Aktionen und Maßnahmen im Rahmen unseres JobFit-Programms sensibilisieren wir Personal und Führungskräfte, der Eigenverantwortung und Gesunderhaltung den richtigen Stellenwert beizumessen.“*

Harald Hornyak, Abteilungsleiter Personalentwicklung

# Recht und Versicherungen

Die Beschäftigten des Fachbereichs Recht und Versicherungen (RV) setzen Verträge auf, prüfen Entscheidungsvorlagen, verhandeln mit Geschäftspartnern, erstellen juristische Stellungnahmen und beraten das Unternehmen und dessen Töchter V-Bus und ZWM sowie die Schwestergesellschaft MVV Verkehr GmbH in sämtlichen Rechtsfragen mit Ausnahme des Arbeitsrechts.

Schwerpunkte der Rechtsberatung sind das Vergaberecht bei der Beschaffung und Ausschreibung von Lieferungen und Leistungen, das allgemeine Vertragsrecht, das Baurecht sowie das Wirtschaftsrecht.

Ein Teil der Arbeiten im Tagesgeschäft entfällt neben der klassischen Rechtsberatungstätigkeit auch auf die Bearbeitung von Schadensfällen. Die Schadensachbearbeiter regulieren Schadens- und Regressforderungen mit dem Schädiger, Versicherer oder direkt mit den betroffenen Personen. Dazu bedienen sie sich ihrer Kenntnisse im Haftungs- und Versicherungsrecht und in der bedarfsgerechten Abwicklung von Versicherungsfällen. Kern der Schadensachbearbeitung bilden die Geltendmachung von eigenen Ansprüchen und die Klärung von Ansprüchen Dritter.

Das Portfolio der Juristen wird durch die Betreuung sämtlicher Unternehmensversicherungen komplettiert. Hier finden sich Haftpflicht-, Kasko- und Feuerversicherungen unserer Fahrzeuge genauso wie Gebäude-, Strafrechtsschutz- und Elektro-/Inhaltsversicherungen. Zusammen mit einem externen Makler sorgt der Bereich dafür, dass Arbeitskräfte eine maßgeschneiderte Beratung zur Versicherung von Unternehmens- und Bereichsrisiken in Anspruch nehmen können.

Schlussendlich zählt zum Aufgabenspektrum des Fachbereichs auch die Betreuung sämtlicher Gremien der rnv GmbH, aber auch der MVV Verkehr GmbH, ZWM GmbH und V-Bus GmbH. In diesen Rahmen fällt bei der rnv die Vorbereitung der Gesellschafterversammlungen, aber vor allem die Betreuung des Aufsichtsrates als steuerndes Gremium in den Verantwortungsbereich der Abteilung.



*„Auch wenn spektakuläre Prozesse eher selten sind, ist mein Arbeitsalltag durch die Themenvielfalt aus Vertragsrecht, Wettbewerbsrecht, Baurecht, Urheberrecht oder Steuerrecht spannend und abwechslungsreich. Jeder Rechtsfall ist einzeln zu betrachten und eine Herausforderung für sich. Außerdem stehen wir der Belegschaft in Sachen firmenrelevanter Rechtsfragen beratend zur Seite.“*

**Dr. Rainer Fornoff, Jurist**



# Organisation und IT

Klare Organisationsstrukturen und definierte Prozesse sind der Schlüssel zu mehr Effizienz, Flexibilität und Mitarbeiterzufriedenheit. Deshalb ist es wichtig, die Potenziale für die Optimierung von Organisationsstrukturen und Arbeitsabläufen voll auszuschöpfen. Der Fachbereich Organisation und IT (OI) widmet sich daher der organisatorischen Ausrichtung der Geschäftsprozesse (Organisation) sowie der Etablierung einer funktionalen IT-Infrastruktur (IT).

Zur Veranschaulichung der Aufbauorganisation des Unternehmens stellt die Kollegschaft des Fachbereiches die Strukturen der rnv in Form des gesamtheitlichen Unternehmensorganigramms dar. Weiterhin erfolgt durch den Bereich die Herausgabe des Managementhandbuches der rnv. Dieses beinhaltet die für das Unternehmen verbindlichen Organisationsrichtlinien und Verfahrensweisungen.

Im sogenannten Dokumentenmanagement regelt die Organisation und IT die Verwaltung und Bearbeitung aller Dokumente der rnv und gewährleistet so die unmittelbare Verfügbarkeit aller geschäftsrelevanten Informationen.

Unter dem Dach OI befinden sich ebenfalls das Arbeitsschutzmanagement, das Energiemanagementsystem, die Fachthemen Umweltschutz, Abfall- und Entsorgungsmanagement sowie das Gefahrgutmanagement.

Weiterhin obliegen dem Fachbereich die Pflege und auch der Aufbau des historischen Archivs der rnv.

Im Arbeitsumfeld der Informationstechnik zählen die Installation der Informations- und Telekommunikationssysteme sowie der reibungslose Betrieb von zahlreichen Standardanwendungen und (Sonder-)Systemen ebenso zu den Aufgaben des Fachbereichs wie die Bereitstellung zahlreicher Endgeräte. Auch die Vernetzung der Standorte und die daraus resultierende Erreichbarkeit der verschiedenen IT-Systeme des Unternehmens liegen in der Verantwortung des Bereiches.







„Gemeinsam beraten wir unsere Geschäftsführung, die Vorgesetzten und die Kollegen bei Fragen rund um die Arbeitssicherheit, wie zum Beispiel zur Schutzkleidung oder wenn neue Geräte und Maschinen angeschafft werden. Bei Neu- beziehungsweise Bestandsanlagen überprüfen wir, ob die Kollegen daran ohne Gefahr arbeiten können. Auch die Büroarbeitsplätze sind Teil unserer Arbeit. Um beispielsweise Rückenbeschwerden vorzubeugen, müssen Schreibtisch, Bildschirm und Stuhl richtig eingestellt sein.“

Bruno Lautensack, Fachkraft für Arbeitssicherheit

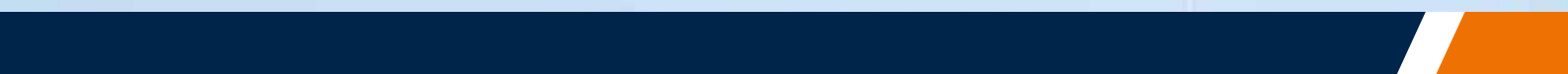


# Interne Revision

Die Interne Revision (IR) der rnv GmbH erbringt unabhängige und objektive Prüfungsdienstleistungen, welche darauf ausgerichtet sind, Mehrwerte zu schaffen und die Geschäftsprozesse zu verbessern.

Sie unterstützt die Organisation bei der Erreichung ihrer Ziele, indem sie mit einem systematischen und zielgerichteten Ansatz die Effektivität des Risikomanagements, der Kontrollen und der Führungs- und Überwachungsprozesse bewertet und diese verbessern hilft.

Sie arbeitet in Übereinstimmung mit den internationalen Standards für die berufliche Praxis der Internen Revision und erfüllt seit August 2015 nachweislich den Revisionsstandard Nr. 3 „Qualitätsmanagement in der Internen Revision“, den das Deutsche Institut für Interne Revision empfiehlt.



# Personalrecht

Das weitreichende Aufgabenfeld des Fachbereichs Personalrecht (PT) umfasst sämtliche arbeitsrechtliche sowie steuer- und sozialversicherungsrechtliche Angelegenheiten der rnv, der Allianzgesellschaften sowie der Tochtergesellschaft V-Bus. Zu den Aufgabenschwerpunkten zählen rechtliche Fragestellungen wie zum Beispiel zu Entgelten, Ausbildungsvergütung, Arbeitszeit, Urlaub, Sonderzahlungen, Kündigungsfragen, steuer- und sozialversicherungsrechtlichen Aspekten oder Fragen zur betrieblichen Altersversorgung.

Diese und viele weitere Arbeitsbedingungen werden durch den Fachbereich arbeitgeberseitig mit den Verhandlungspartnern der Gewerkschaft ver.di ausgehandelt und in den entsprechenden Tarifverträgen oder in den Betriebsvereinbarungen des Unternehmens verbindlich festgeschrieben. Seit dem Frühjahr 2015 unterstützt der Bereich mit arbeitgeberseitigem Fachwissen den Arbeitgeberverband Nahverkehr (AVN), der die Verhandlungsführung im Hinblick auf die Tarifverträge übernommen hat.

Im Fokus der Verhandlungen stehen hierbei stets Einigungen, die einerseits verlässlichen und wirtschaftlichen Umgang mit öffentlichen Geldern attestieren und auf der anderen Seite beweisen, dass sich die Verhandlungspartner ihrer sozialen Verantwortung gegenüber den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erfolgreich stellen.

Zusätzlich werden im Bereich PT die rechtlichen Aspekte der Unternehmensmitbestimmung betrachtet, so dass eine rechts-sichere Durchführung zum Beispiel von Betriebsrats- oder Aufsichtsratswahlen gewährleistet werden kann.





# Unternehmensentwicklung

Ziel des Bereichs Unternehmensentwicklung (UE) ist die gesamtgesellschaftliche Weiterentwicklung der rnv. Der Bereich bearbeitet Fragestellungen, die unser Heute und unsere Zukunft entscheidend bestimmen. Im Mittelpunkt steht das Realisieren unserer von der Geschäftsführung vorgegebenen Unternehmensstrategie. Zudem nimmt der Bereich die Rolle einer internen Unternehmensberatung ein. Als solche steht sie sowohl dem Management, den Fachbereichen, den Abteilungen und dem Betriebsrat als auch den Gesellschaftern zur Verfügung.

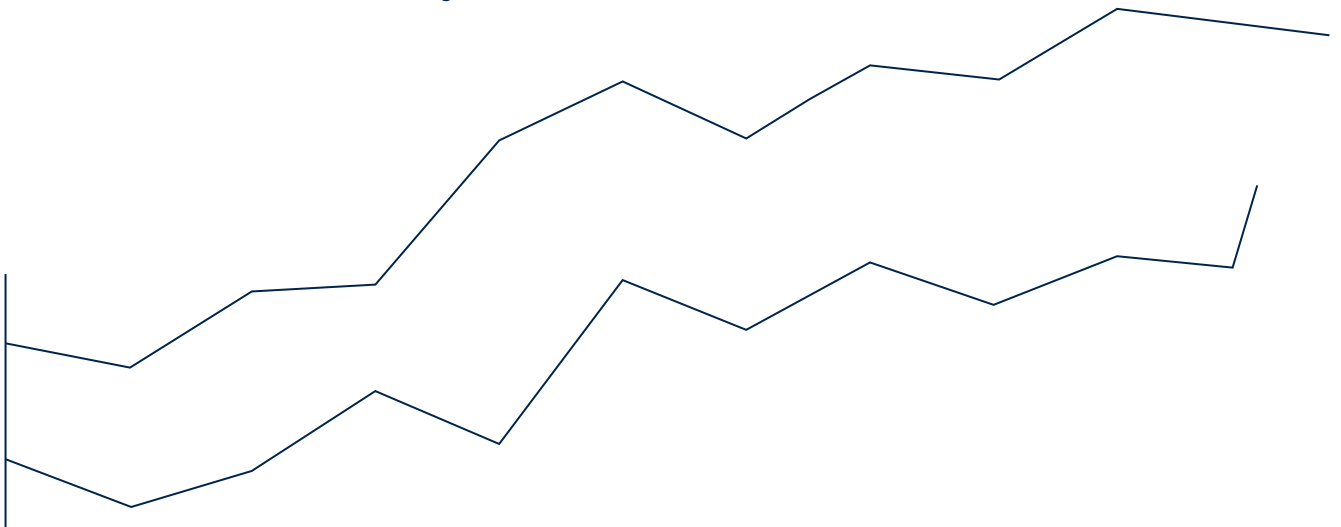
Wie zufrieden sind Fahrgäste mit den Mobilitätsangeboten? Wie sicher fühlen sie sich in den Bussen und Bahnen der rnv? Und wie beurteilen sie technische Neuerungen? Die Wünsche der Kunden sind ein wichtiger Impulsgeber, um die Angebote noch besser an die Nachfrage anzupassen und dadurch die Kernkompetenzen durch Innovation weiter auszubauen.

Um den Anforderungen der Fahrgäste gerecht zu werden, entwickelt der Fachbereich in enger Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung und unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Interessen der Gesellschafter beständig neue Ansätze zur Optimierung der vorhandenen Angebote. Die Produktmanager der Unternehmensentwicklung haben sowohl unser Kerngeschäft, die Beförderung unserer Kunden, mit all seinen Leistungsstufen im Blick, als auch die vielen weiteren Dienstleistungen, die die rnv anderen Verkehrsunternehmen, Kommunen oder Unternehmen anbietet. Diese Produkte stetig an die Kundenwünsche anzupassen und die Leistungserbringung zu verbessern und dies unter der Abwägung von wirtschaftlichen Interessen der Gesellschafter zählt zu Ihren Aufgaben.

Die regelmäßige Durchführung repräsentativer Umfragen zählt hierbei ebenso zum Tagesgeschäft wie die Analyse und Bewertung der Kundenrückmeldungen in den entsprechenden Feedbacksystemen des Unternehmens. Eingehende Meldungen werden vom Beschwerde- und Kundenqualitätsmanagement aufgenommen, ausgewertet und über ein Ticketsystem an die Fachbereiche weitergeleitet. So können Kundenfeedbacks in die Schwachstellenanalyse der jeweiligen Fachbereiche einfließen und unmittelbar in Korrektur- und Verbesserungsprozesse integriert werden.

Zudem beobachtet und analysiert der Fachbereich kontinuierlich die aktuelle Entwicklung der Verkehrserlöse. Im Rahmen von regelmäßigen Reportings werden die Informationen an die Führungsebene und die Gesellschafter weitergegeben.

Über das Geschäftsprozessmodell werden künftig alle Führungsprozesse, Kern- und Unterstützungsprozesse der rnv aufgenommen, dokumentiert und langfristig kontinuierlich optimiert. Die Prozesse werden dabei in Abhängigkeit der Unternehmensziele und der Unternehmensstrategie bearbeitet. Das Team der Prozessmanager unterstützt die Fachbereiche bei der Prozessoptimierung als neutrale Moderatoren von Prozessworkshops und steuert die Methoden ein, damit sich die Prozessbeteiligten inhaltlich gut mit den Abläufen und den tangierten Schnittstellen auseinandersetzen können.





*„Durch meine Tätigkeit als Prozessmanagerin kann ich mich aktiv an der Weiterentwicklung des Unternehmens beteiligen – das gefällt mir an meiner Arbeit besonders gut. Im direkten Gespräch mit den Kollegen entwickeln wir gemeinsam Verbesserungsideen für das eigene Arbeitsumfeld. Dafür braucht man Organisationstalent und vor allen Dingen das nötige Fingerspitzengefühl im Umgang mit allen Beteiligten.“*

Martina Rapp, Prozessmanagerin

# Unternehmenskommunikation

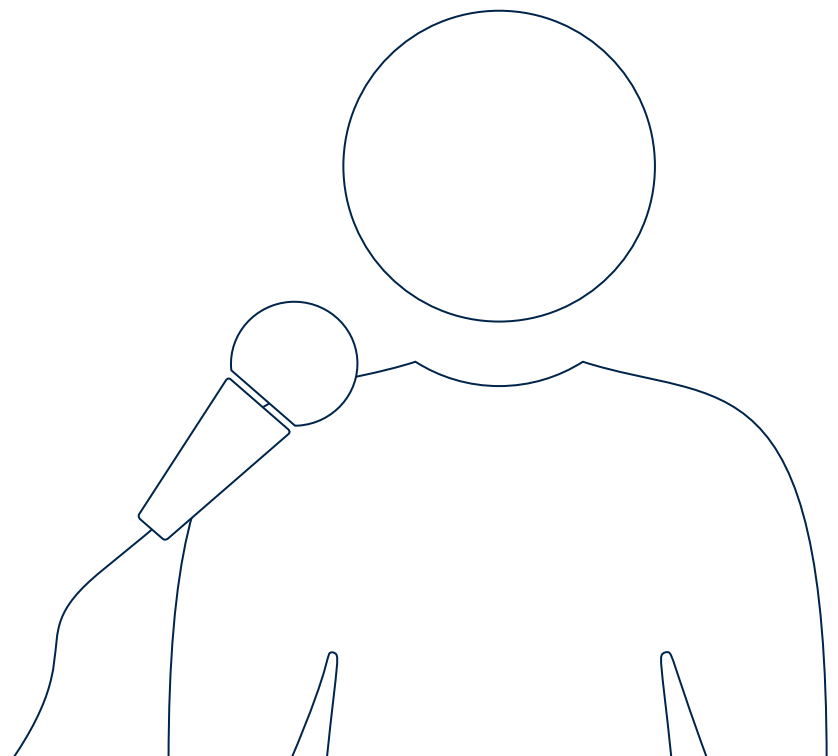
Das Team des Fachbereichs Unternehmenskommunikation (UK) sind Dienstleister, Botschafter, Vermittler, Kreative, Wortakrobaten und Gestalter mit dem Ziel, die Leistungen der rnv und ihrer Belegschaft positiv, nachvollziehbar und fachkundig sowohl innerhalb des Unternehmens als auch in der Öffentlichkeit darzustellen. In enger Abstimmung mit allen Bereichen berichtet der Fachbereich über Projekte, Themen und Aufgaben des Unternehmens transparent und wirksam.

Die Arbeit der Unternehmenskommunikation umfasst dabei zwei große Aufgabengebiete: das operative Marketing und die Redaktion, die eng miteinander verzahnt sind und sich gegenseitig beeinflussen.

Im operativen Marketing entwickelt der Fachbereich durch die Festschreibung des Corporate Designs das einheitliche Erscheinungsbild des Unternehmens. Darüber hinaus organisieren die Mitarbeitenden Veranstaltungen, vermieten die historischen Fahrzeuge der rnv, erstellen Fahrgastinformationsmaterial in Form von Flyern und Broschüren, gestalten und schalten Anzeigen, vermarkten die Werbeflächen in und auf unseren Fahrzeugen, erstellen Werbekampagnen und produzieren Spots für Radio und Kino sowie unseren eigenen YouTube-Kanal.

Im Bereich der Redaktion kommuniziert der Fachbereich Themen und Belange des Unternehmens sowohl intern an die Gesamtbelegschaft des Unternehmens als auch extern an die Öffentlichkeit. Die Kontaktpflege zu den lokalen Medien sowie zu Städten und Gemeinden steht im Mittelpunkt der Pressearbeit. Durch Pressemitteilungen, Pressekonferenzen und andere Veranstaltungen informiert UK über Neuigkeiten und zu aktuellen Meldungen im Verkehrsgebiet. Im Bedarfsfall erhält auch die Fachpresse fundiert aufbereitete Informationen. In enger Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Rechnungswesen und Controlling obliegt dem Fachbereich die redaktionelle Betreuung, grafische Gestaltung und Veröffentlichung des rnv-Jahresberichtes.

Online betreut die Abteilung UK die rnv-Homepage und pflegt sämtliche Social-Media-Kanäle wie Facebook, Twitter und YouTube.







**Herzlich Willkommen!**







# Ereignisse des Jahres im Blick

Für die erfolgreiche Weiterentwicklung des ÖPNV bedarf es einer kontinuierlichen Arbeit in allen Unternehmensbereichen. Vom Fahrbetrieb bis zu den Werkstätten, von der Infrastruktur und dem Vertrieb bis hin zu den Stabs- und Verwaltungsbereichen sind alle Fachabteilungen gefordert, ihren Beitrag zu leisten. Damit ein Projekt zum Erfolg wird, braucht es viel Engagement und Menschen, die „an einem Strang“ ziehen. Diesen Willen zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung ihrer Angebote dokumentiert die rnv mit der konsequenten Fortführung zahlreicher Großprojekte wie der Stadtbahn Mannheim Nord, dem Mobilitätsnetz Heidelberg oder der Streckenmodernisierung der Rhein-Haardtbahn sowie dem erfolgreichen Abschluss der unzähligen kleinen, nicht minder wichtigen Einzelmaßnahmen, die einen reibungslosen Betrieb auch im Jahr 2015 ermöglichen.

Den Fahrgästen bei der Nutzung von Bussen und Bahnen ein gutes Gefühl zu vermitteln, steht hierbei im Fokus unserer Aktivitäten. Hierzu tragen viele Faktoren bei: Ein hervorragendes Liniennetz mit dichter Taktung, moderne Bahnen und Busse, die umweltfreundlich und pünktlich unterwegs sind, sowie eine umfassende Reiseinformation vor und während der Fahrt sorgen für einen sicheren, funktionalen und nachhaltigen ÖPNV, der den Ansprüchen unserer Kundschaft gerecht wird.

Was dies für das Geschäftsjahr 2015 konkret in Leistungen und Zahlen bedeutet, was uns bewegt, antreibt und begeistert, stellen wir Ihnen auf den folgenden Seiten vor.



# Sicher unterwegs auf dem Schulweg

Rund 230.000 Schülerinnen und Schüler nutzen täglich im Schülerverkehr die Busse und Bahnen der rnv. Auseinandersetzungen und Konflikte gehören leider aus unterschiedlichen Gründen zum Alltag. Um allen Fahrgästen stets angenehme und sichere Fahrten zu gewährleisten, bildet die rnv seit etwa zehn Jahren in Kooperation mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar und dem ADFC Heidelberg sowie verschiedenen Schulen und Polizeidienststellen aus der Region Schülerinnen und Schüler zu sogenannten Schulwegbegleitern aus. In vielen praxisnahen Übungen lernen die Kinder und Jugendlichen in dem zehnwöchigen Lehrgang, wie sie bei Konflikten mit Gleichaltrigen in Bussen und Bahnen sowie im Haltestellenbereich schlichtend und deeskalierend eingreifen und dadurch den Schulweg für ihre Mitschülerinnen und Mitschüler angenehmer gestalten können.

In diesem Jahr beendeten fünf Schülerinnen und Schüler der Integrierten Gesamtschule (IGMH) und der Wilhelm-Wundt-Realschule in Mannheim sowie vier Jugendliche der Theodor-Heuss-Realschule Heidelberg erfolgreich die Ausbildung

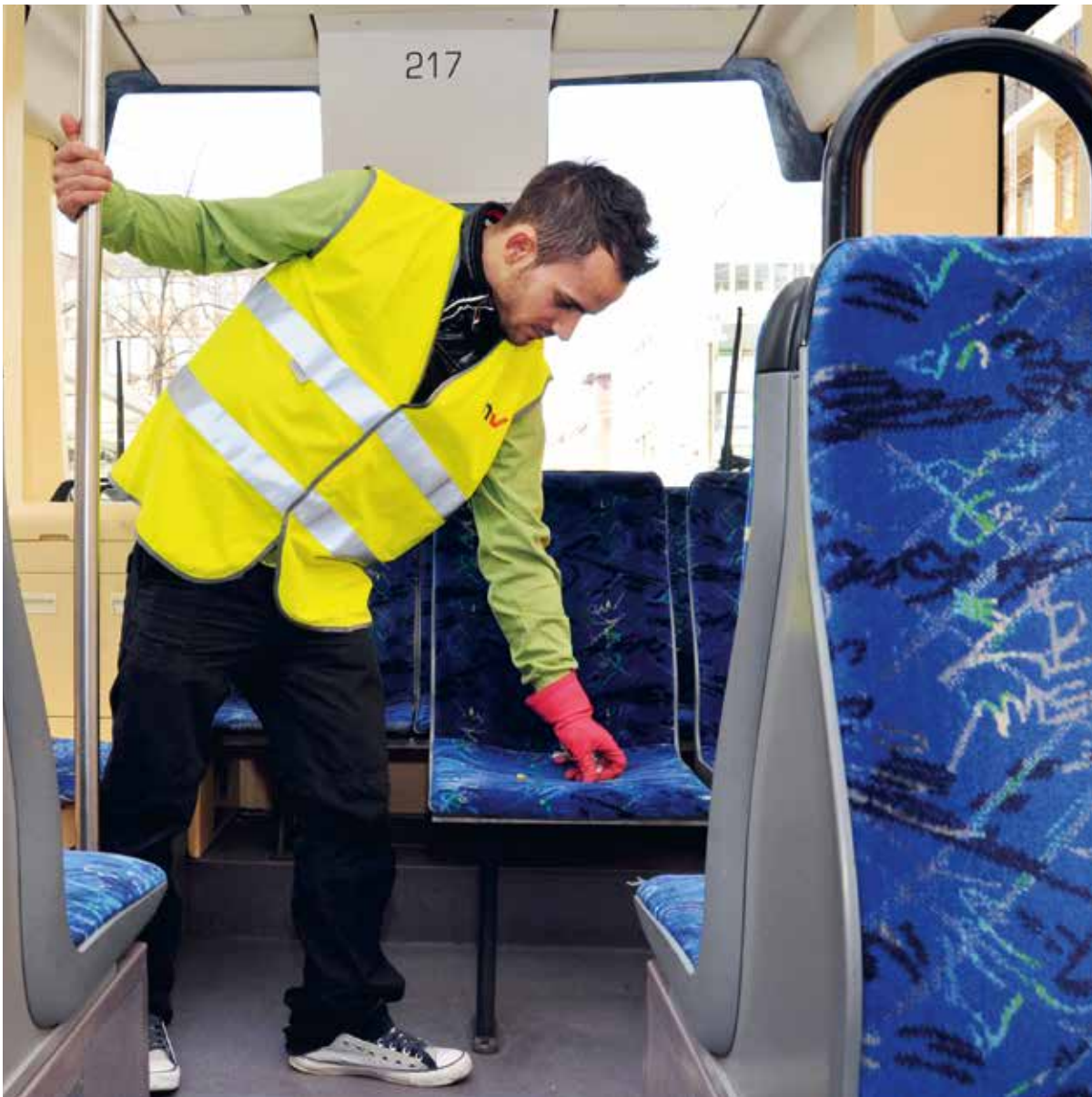
zum Schulwegbegleiter und setzen hiermit eine bewährte Tradition erfolgreich fort.

Auch die rnv-Busschule ist Teil eines Präventivkonzepts der rnv, das junge Fahrgäste ausführlich über die Themen Vandalismus, Zerstörungen und Verschmutzungen sowie deren Folgen informiert. Auf dem Stundenplan der Busschule stehen das sichere Ein- und Aussteigen in den Bus sowie die Sicherheit an Haltestellen. Mit einem Crash-Test-Dummy wird den Schülerinnen und Schülern vor Augen geführt, welche Konsequenzen falsches Verhalten während der Fahrt oder an der Haltestelle haben kann. In dieses Maßnahmenpaket gehört seit 2015 auch eine Reihe von anschaulichen Sicherheits-Videos, in denen ein Ei auf spielerische Weise das sichere Verhalten in Bus und Bahn erklärt. Unter dem Motto „Auch nicht das Gelbe vom Ei“ beschäftigen sich die Spots zum Beispiel mit der Bedeutung von Signalzeichen und Markierungen an Haltestellen oder den Auswirkungen von zu lauter Musik im Straßenverkehr. Die Videos sind auf dem YouTube Kanal der rnv unter [www.youtube.com/rnvgmbh](http://www.youtube.com/rnvgmbh) veröffentlicht.



*„Als Verkehrsmeister im Außendienst fungieren wir als Bindeglied zwischen dem Fahrpersonal und der Betriebszentrale. In unserem Einsatzfahrzeug, dem sogenannten Funkwagen, sind wir von früh bis spät im Verkehrsgebiet unterwegs und überprüfen die Sicherheit und Ordnung auf der Strecke. Gegenstände in der Weiche, Bauzäune und Verkehrsschilder, die in die Strecke hineinragen, stellen Gefahrenquellen für den Bahnverkehr dar und müssen sofort entfernt werden. Zu unseren Aufgaben gehört auch das Verteilen von Informationen bei Unfällen und Störfällen im Betriebsablauf“*

**Rainer Müller, Verkehrsmeister im Außendienst**



## rnv verstärkt Präsenzreinigungen in Bussen und Bahnen

12.000 Liter – diese Menge Müll wird in einer Woche in den Fahrzeugen der rnv bei sogenannten Präsenzreinigungen eingesammelt. Eine beachtliche Summe, wenn man bedenkt, dass alle Fahrzeuge bereits nachts einmal gründlich gereinigt werden, bevor sie am nächsten Morgen wieder auf die Strecke gehen. Fahrgastbefragungen machen deutlich, dass dem Thema Sauberkeit besondere Aufmerksamkeit gebührt. Vor allem losen Müll nehmen die Kunden der rnv als störend wahr. Deshalb führt die rnv zusätzlich zu den nächtlichen Grundreinigungen

gen sogenannte Präsenzreinigungen während des regulären Fahrbetriebs durch. Im Februar 2015 weitete die rnv das Konzept der Präsenzreinigungen nun auch auf die rnv-Fahrzeuge in Kirchheim, Schriesheim und Vogelstang aus. Für grobe Verschmutzungen, die tagsüber entstehen, gibt es darüber hinaus auch einen Bereitschaftsdienst, der im gesamten rnv-Verkehrsgebiet unterwegs ist und auf entsprechende Hinweise unmittelbar reagieren kann.

# Mini-Bahn der rnv für die Kleinsten im Einsatz

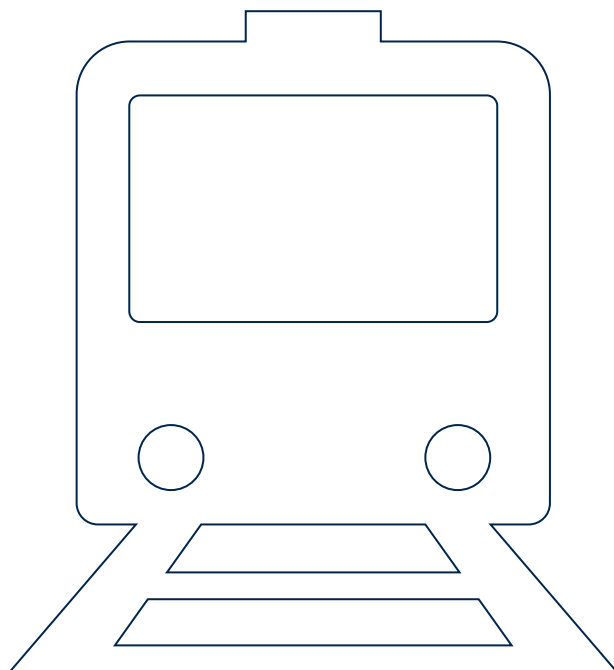
Im Mai produzierte das Rhein-Neckar-Fernsehen im Auftrag der rnv analog zur bekannten Filmreihe „Linie 13“ einen filmischen Beitrag zur kleinsten Bahn Mannheims. Knapp zwei Stunden lang warfen sich hierfür sechs mitmachlustige Vorschulkinder für die Kamera in Pose und hatten in der rnv-Mini-Straßenbahn entlang der Rundstrecke auf dem Ge-

lände der Jugendverkehrsschule sichtlich viel Spaß. Spielerisch lernen so auch schon die kleinsten Fahrgäste das richtige Verhalten im Straßenverkehr. Eindrücke dieser kindgerechten Verkehrserziehung gibt es seither auf dem YouTube-Kanal der rnv unter: [www.youtube.com/rnvgmbh](http://www.youtube.com/rnvgmbh) zu sehen.



*„Als ich klein war, wollten meine Freunde Fußballspieler oder Feuerwehrmann werden. Ich habe schon früher davon geträumt, als Stadtbahnfahrer zu arbeiten. 2013 erfüllte sich mein Wunsch. Bei der rnv fahre ich nicht auf einer festen Linie, sondern bin im gesamten Netz unterwegs. In meiner Fahrerkabine bin ich „Herrscher“ über 60 Tonnen und habe den Überblick über das gesamte Verkehrsgebiet. Dadurch bin ich unmittelbar am Geschehen. Das ist spannend!“*

Alexander Koch, Mitarbeiter Aus- und Weiterbildung Fahrbetrieb







## rnv beschafft acht neue Busse modernster Generation – auch rnv-Tochter V-Bus verstärkt ihren Fuhrpark

Im März 2015 stellte die rnv die aktuellsten Neuzugänge ihrer Busflotte vor: Insgesamt acht neue Niederflur-Linienomnibusse vom Typ „Citaro“ sind seither in Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen für die Fahrgäste im Einsatz. Hergestellt wurden die Busse direkt vor Ort in Mannheim bei der EvoBus GmbH, einer Tochter des Daimler-Konzerns.

Nicht nur die Fahrgäste profitieren von der kontinuierlichen Modernisierung der rnv-Fahrzeugflotte, die modernen Fahrzeuge schonen auch die Anwohner und die Umwelt, weil sie effizienter und lärmärmer sind als Busse früherer Generationen. Die „Citaro G“-Busse erfüllen dank modernster Motortechnik die aktuell strengste Schadstoffnorm Euro VI und verbrauchen rund 8,5 Prozent weniger Treibstoff. Insgesamt investierte die rnv etwa 2,3 Millionen Euro in die neuen Fahrzeuge. Die Solobusse, von denen zwei in Ludwigshafen und drei in Mannheim eingesetzt werden, bieten 31 Sitzplätze und 67 Stehplätze. Die drei Gelenkbusse, die das Verkehrsgebiet in Heidelberg bedienen, verfügen über 42 Sitz- und 100 Stehplätze. Beide Bustypen sind zudem jeweils mit zwei Abstellflächen für Rollstühle und Kinderwagen ausgestattet.

Auch die rnv-Tochter V-Bus setzt auf neue Fahrzeuge und investierte unter anderem knapp eine Million Euro in neue „Citaro“-Gelenkbusse, die in den kommenden Jahren vor allem bei Baumaßnahmen der rnv im Schienenersatzverkehr fahren sollen.

Wie die „Citaros“ der rnv entsprechen auch diese Busse modernsten technischen Standards. Darüber hinaus bieten die Fahrzeuge besonders viele Stehplätze, sodass hohe Kapazitäten im Berufsverkehr zur Verfügung stehen. Viele Freiflächen sorgen auch bei den V-Bus-„Citaros“ dafür, dass genug Platz für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste vorhanden ist.

Zudem erweiterte V-Bus seine Busflotte durch den Kauf drei neuer niederfluriger „Solaris“-Busse. Die 8,60 Meter langen und 2,40 Meter breiten Busse im rnv-Design eignen sich besonders für den Einsatz in beengten Straßenräumen.

# Installation von neuen Fahrausweisautomaten abgeschlossen

Für einen modernen, komfortablen und barrierefreien ÖPNV investierte die rnv zehn Millionen Euro in Fahrscheinautomaten auf höchstem technischem Stand. Im September 2014 hatte die rnv damit begonnen, 200 Fahrausweisautomaten im Verkehrsgebiet auszutauschen und durch Geräte der neuesten Generation zu ersetzen. Im Juni 2015 konnte der umfangreiche Modernisierungsprozess erfolgreich abgeschlossen werden.

Die neuen Geräte verfügen unter anderem über integrierte Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI), die Kunden komfortabel mit Echtzeitinformationen zu Abfahrtszeiten oder auch Umleitungen versorgen.

Daher kommen die Automaten der zweiten Welle vor allem an den Haltestellen zum Einsatz, an denen noch keine DFI Anzeiger vorhanden sind. Zusätzlich wird für sehbehinderte Fahrgäste der rnv die Bedienung durch eine integrierte Sprachausgabe unterstützt.

Gerade auf die weitere Steigerung der Barrierefreiheit wurde von Beginn des Modernisierungsprojektes an größter Wert gelegt. Bereits die Geräte, die in die Endauswahl vor der Auftragserteilung gelangten, wurden auf Basis eines detailliert ausgearbeiteten und sorgfältig evaluierten Lastenheftes bestimmt und wiederholt unter Mitwirkung von Delegationen von Behindertenverbänden geprüft und besprochen.

Im Ergebnis bieten die Automaten eine deutlich verbesserte Bedienerführung, die den Nutzer zudem auf Wunsch visuell und akustisch durch das Programm navigiert. Auch die Lesbarkeit ist generell optimiert und alle Bedienelemente sind barrierefrei auf einer Höhe von 70 bis 120 Zentimeter angebracht.

Durch intelligentes Energiemanagement sind die neuen Automaten zudem äußerst umweltfreundlich: Im Vergleich zum Vorgängermodell sind in Summe Einsparungen von 28,5 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr erzielbar.

## Buslinie 84 – eine Pfälzer Direktverbindung

Mit der Inbetriebnahme der neuen Buslinie 84 im September 2015 wurde das Angebot der rnv zwischen den nördlichen Stadtteilen von Ludwigshafen und Frankenthal maßgeblich verbessert: Die neue Linie 84 schafft seither in beiden Richtun-

gen attraktive und schnelle Fahrtmöglichkeiten und verbindet Oppau, Edigheim und Pfingsweide durchgehend mit Frankenthal. Der Betrieb der neuen Linie ist zunächst bis Dezember 2017 vorgesehen.

# rnv begrüßt neue Auszubildende

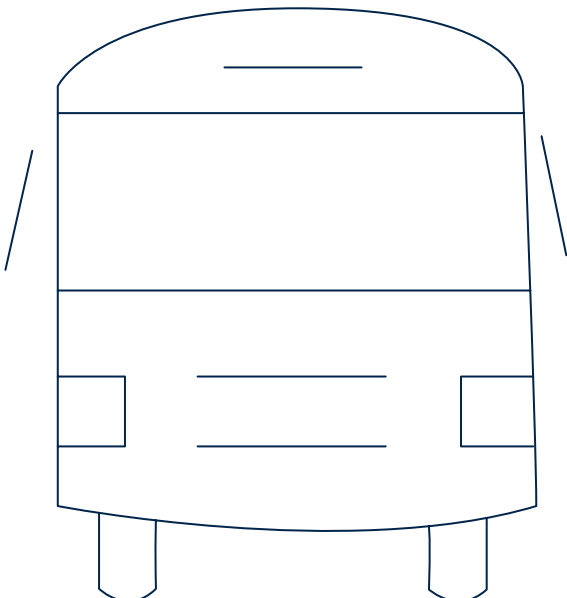
Das Interesse an Ausbildungsplätzen in der rnv ist weiterhin groß. So konnten sich im Wettbewerb um die begehrten Stellen insgesamt zwölf Auszubildende und zwei Studenten der Dualen Hochschule aus insgesamt etwa 400 Bewerbern durchsetzen und sich einen der gefragten Plätze im Unternehmen sichern: Für eine Industriekauffrau, drei Fachkräfte im Fahrbetrieb, zwei Kfz-Mechatroniker, fünf Elektroniker für Betriebstechnik sowie erstmals eine Fachkraft für Lagerlogistik fiel am 1. September 2015 der Startschuss für ihre Ausbildungszeit bei

der rnv. Um den Azubis den Eintritt in das Berufsleben zu erleichtern, begann die Lehrzeit im September 2015 traditionell mit einer abwechslungsreichen Ausbildungswoche. In den ersten Tagen im Unternehmen erfolgte in entspannter Atmosphäre das gegenseitige Kennenlernen der „alten“ und „neuen“ Auszubildenden. Zudem erhielten die Lehrlinge in kurzen Seminaren Informationen zum Unternehmen sowie fachliche und organisatorische Hinweise.



*„Ich bin stolz darauf nach meiner dreijährigen Lehre als Fachkraft im Fahrbetrieb abteilungsübergreifend einsetzbar zu sein. Neben den Einsätzen im Fahrdienst unterstütze ich während meiner Ausbildung die Kollegen in der Fahrzeugdisposition und Personalplanung, verkaufe Dienstleistungen oder Sorge im Marketing für den perfekten Außenauftritt und für fachgerechte Kundeninformation – Langeweile kommt in meinem Beruf nie auf!“*

**Dominik Schork, Auszubildender 2. Lehrjahr zur Fachkraft im Fahrbetrieb**



# Zertifikat für die Interne Revision der rnv

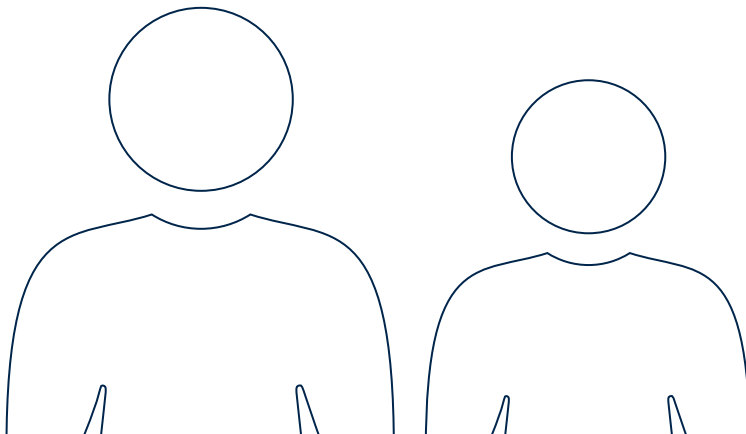
Im Rahmen einer vom Bereich Interne Revision (IR) beauftragten Qualitätsprüfung wurde im Juli 2015 ermittelt, ob die Interne Revision der rnv GmbH die Anforderungen des DIIR Revisionsstandards Nr. 3 „Qualitätsmanagement in der Internen Revision“ sowie die Anforderungen der internationalen Standards für die berufliche Praxis der Internen Revision erfüllt. Ein mit positivem Ergebnis durchgeführtes Quality Assessment liefert den Nachweis, dass die Interne Revision nach international einheitlichen Standards arbeitet und somit für das Unternehmen und die Geschäftsführung verlässliche Prüfungs- und Beratungsleistungen erbringt. Ein angemessenes und wirksames internes Revisionssystem wirkt haftungsentlastend für die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat eines Unternehmens.

Die umfangreiche Prüfung bei der rnv erfolgte durch zwei Assessorinnen des Deutschen Instituts für Interne Revision (die DIIR Dienstleistungen GmbH). Innerhalb von drei Tagen führten sie Interviews mit den Fachbereichen und der Geschäftsführung sowie dem Team der Internen Revision. Als Ergebnis des Quality Assessments wurde festgestellt, dass die Interne Revision den Revisionsstandard Nr. 3 und die Anforderungen aus den internationalen Standards mit 90.4 Prozent voll erfüllt. Das entsprechende Zertifikat übergaben die beiden Prüferinnen im November an die rnv-Geschäftsführung und das Team der Internen Revision.

## Kinotag für rnv-Belegschaft

Um die ambitionierten Unternehmensziele erreichen zu können, setzt die rnv auf das Engagement ihrer Belegschaft. Sie sind als Markenbotschafter täglich in den Bahnen und Bussen, in den Kundenzentren und draußen vor Ort unterwegs, kennen den Betrieb wie kein anderer und wissen um die Bedürfnisse der Kunden.

Deshalb dankte die rnv-Geschäftsführung der Belegschaft für ihren unermüdlichen Einsatz im November 2015 und lud die Beschäftigten zu einer action- und abwechslungsreichen Filmvorführung in die Kinosäle des Mannheimer CinemaxX ein.



# primove-Elektrobusse gehen nach ausgiebigen Tests in den Regelbetrieb

Nach intensiver Erprobung und echter „Erfahrung“ erreichte das Mannheimer primove-Projekt im Mai 2015 die Zielgerade. Seit Anfang des Jahres liefen die Tests des Forschungsprojektes im Mannheimer Stadtgebiet auf Hochtouren. Dabei wurde der kabellose Ladevorgang der Zukunftstechnologie „PRIMOVE“, die in Mannheim entwickelt wurde und mit Mannheimer Ökostrom der MVV Energie AG betrieben wird, auf Herz und Nieren geprüft. Zuletzt mussten 200 Test-Ladevorgänge absolviert und wichtige Hürden gemeistert werden, um die endgültige Straßenzulassung für die Busse zu erhalten. Auch das rnv-Fahrpersonal sowie die Beschäftigten der Werkstätten wurden in Schulungen vorbereitet, damit der Echtbetrieb mit Fahrgästen reibungslos starten konnte.

Seit dem offiziellen Start des Fahrgastbetriebs auf der Strecke zwischen Mannheim Hauptbahnhof und Pfalzplatz in Neckarau profitieren die Fahrgäste der rnv nicht nur von einem deutlich ruhigeren Fahrerlebnis, sondern auch von einer erheblich geringeren Lärm- und Abgasbelastung im Stadtgebiet.

Möglich wird die elektrisch betriebene Busstrecke durch zwei mit spezieller induktiver Ladetechnik ausgestattete Elektrobusse. Deren Herzstück ist das von Bombardier entwickelte „PRIMOVE“ Ladesystem, das für die kabellose Stromübertragung im regulären Linienbetrieb an den Haltestellen sorgt. Sechs Haltestellen entlang der Buslinie 63 wurden hierfür mit Ladevorrichtungen versehen.

Neben dem Einsatz der beiden Elektrobusse auf der Buslinie 63 ging auch ein Servicefahrzeug der rnv in Betrieb, das mit der induktiven Ladetechnik „PRIMOVE“ ausgestattet ist. Der Elektro-Van ist in nur drei Stunden voll geladen und fährt somit ebenfalls umweltschonend und geräuscharm im Stadtgebiet.

Allein 180 Tonnen CO<sub>2</sub>, das entspricht dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 74 Autos, werden durch den Einsatz der beiden neuen Elektrobusse jährlich eingespart.



*„Mein tägliches Aufgabengebiet umfasst neben dem klassischen Büromanagement auch die Terminplanung und Organisation von Dienstreisen, die Bestellabwicklung der Abteilung, die Rechnungsprüfung und vieles mehr. Die Anforderungen sind vielfältig: Besonders Kommunikationsstärke, Organisationstalent, Verlässlichkeit und Verschwiegenheit sind von Assistentinnen gefragt. Grundsätzlich Sorge ich für die reibungslose Bürokoordination – läuft alles wie am Schnürchen, ernte ich die Früchte meiner Arbeit.“*

**Birgit Rühle, Assistentin der Bereiche Fahrbetrieb und Angebots- und Betriebsplanung**

# Mit der rnv-Linie 4 im zehn-Minuten-Takt zum Wurstmarkt

Traditionell reisten im September 2015 wieder mehr als 100.000 Menschen zum größten Weinfest der Welt, dem Bad Dürkheimer Wurstmarkt, in die Kurstadt an der Weinstraße. Wie in den vergangenen Jahren setzte die rnv erneut auf ihren bewährten Sonderfahrplan, der Weinfestbesucher komfortabel und entspannt zum Fest und wieder zurück brachte: Im zehn-Minuten-Takt waren die Bahnen der Linie 4 zu Spitzenzeiten zwischen Mannheim, Ludwigshafen und Bad Dürkheim für die Fahrgäste unterwegs. Damit die Gäste das Wurstmarkt-Vergnügen auch bis spät in die Nacht hinein unbeschwert genießen konnten, verlängerte die rnv gleichzeitig

im Rahmen des Wurstmarkt-Sonderfahrplans die Betriebszeiten auf der Linie 4: In den Wochenendnächten des Festes fuhren die Stadtbahnen deshalb nahezu pausenlos rund um die Uhr.

Umfassende Informationen zu den zahlreichen Zusatzfahrten und Sonderzügen zum Fest erhielten die Weinfestbesucher in diesem Jahr auch in musikalischer Form: Der rnv-Werkschor und die rnv-Blaskapelle legten sich kräftig ins Zeug, um die Verkehrshinweise auf besonders charmante Art zu vertonen. Das „Lied vom Wurstmarkt“ ist unter [www.youtube.com/rnvgmbh](http://www.youtube.com/rnvgmbh) zu sehen.



*„Als Standortleiter des Betriebshofs Ludwigshafen bin ich für den Fahrdienst der Kollegen vor Ort verantwortlich. Die größte Herausforderung ist die Sicherstellung des täglichen Fahrtenangebotes in der geforderten Menge und der erforderlichen Qualität sowie die Organisation der zahlreichen Sonderverkehre bei Veranstaltungen, damit unsere Kunden aber auch unsere Beschäftigten mit gutem Gefühl unterwegs sind.“*

**Michael Reich, Standortleiter des Betriebshofs Ludwigshafen**

# Mitarbeitermobilität selbst erfahren

Im Rahmen einer Informationsveranstaltung lud die rnv-Geschäftsführung gemeinsam mit Vertretern des Hauses die gesamte Belegschaft im Spätsommer 2015 dazu ein, sich mit dem Thema „Mitarbeitermobilität“ vertraut zu machen. Welche Möglichkeiten gibt es für die Beschäftigten des größten ÖPNV-Unternehmens in der Region, um effizient, ökologisch und vor allem natürlich möglichst günstig und dabei auch noch komfortabel von A nach B zu fahren? Fragen über Fragen, viele Antworten und noch mehr Anregungen – neben Sachinformationen und intensiven Gesprächen in lockerer Atmosphäre erhielten viele Beschäftigte insbesondere auch die Möglichkeit der „Selbst-Erfahrung“ auf den Leihfahrrädern der Firma Nextbike oder den Falträdern des VRN. Die praktischen Räder stehen der Belegschaft seither zur dienstlichen Nutzung zur Verfügung.

Weiterhin standen den rnv-Beschäftigten die Projektverantwortlichen des Hauses für Anregungen und Fragen zur neuen Strategie des Unternehmens zur Verfügung.

Die Strategie folgt der Formel „4 x 20 = rnv 2020“. Danach gilt es, in den nächsten fünf Jahren jeweils 20 Prozent effizienter, innovativer und ökologischer zu werden sowie den ÖPNV-Marktanteil auf 20 Prozent zu erhöhen. Dieses Vorgehen basiert auf der Erkenntnis, dass Einzelmaßnahmen zwar kurzfristig für einen Imagegewinn sorgen können, jedoch nur eine langfristige Strategie es ermöglicht, den Öffentlichen Nahverkehr nachhaltig als modernen Verkehrsträger im Bewusstsein der Allgemeinheit zu verankern und damit die Marke „rnv“ dauerhaft für die Zukunft zu stärken.



# Erste Schritte in Richtung „Integrierter Arbeitsplatz“ und „Social Intranet“

Digitalisierung ist ein allgegenwärtiges Schlagwort. In der rnv soll dieser abstrakte Begriff künftig für Arbeitseffizienz, bessere Zusammenarbeit, mehr Vernetzung, leichteren Wissenszugang und vereinfachte Workflows stehen. Als zentrale Systeme sollen dabei SAP und SharePoint installiert werden. Erste zeitgemäße Anforderungen für eine Umsetzung wurden bereits im Geschäftsjahr 2015 erfasst und deren Ausgestaltungen grob strukturiert.

SAP fungiert hierbei als führendes kaufmännisches bzw. betriebswirtschaftliches System, SharePoint dient als technisches Hilfsmittel für die Abbildung und Zentralisierung von Prozessen, Workflows und Webanwendungen.

Langfristig ermöglicht dieser Prozess neben der Vereinheitlichung der rnv-Systeme auch die Erhöhung der Transparenz zwischen den IT-Systemen im Unternehmen.

## rnv und Stadt Mannheim erneuern Seckenheimer Ortszentrum

Die rnv hat im März 2015 mit dem barrierefreien Ausbau und der Modernisierung der Haltestellen Deutscher Hof und Seckenheim Rathaus begonnen. Erste Vorarbeiten für das Projekt fanden bereits im Oktober 2014 statt. Zuvor hatten alle interessierten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, in einem umfangreichen Beteiligungsverfahren eigene Ideen zur Neugestaltung einzubringen.

Mit der Inbetriebnahme im Mai 2015 sorgen seither modernisierte Gleisanlagen, neue Fahrleitungen und barrierefreie Haltestellen für noch mehr Komfort und Sicherheit in Seckenheim. Die Maßnahme erleichtert vor allem gehbehinderten

Personen und Familien mit Kinderwagen den Einstieg in die Stadtbahnen der Linie 5. Für Sehbehinderte wurde außerdem an beiden Haltestellen die Einrichtung eines Blindenleitsystems vorgenommen. Zudem installierte die rnv Fahrkartenautomaten der neuesten Generation sowie dynamische Fahrgastinformationstafeln, die aktuelle Abfahrtszeiten und Kundeninformationen anzeigen.

Mit der geplanten Sanierung des Rathausplatzes sowie des betroffenen Abschnitts der Seckenheimer Hauptstraße trug auch die Stadt Mannheim ihren Teil zu einer Runderneuerung und Aufwertung des Seckenheimer Zentrums bei.





## „Fährst Du mit ...?": rnv informiert im Rahmen eines eigenen Aktionstages über Beförderungsangebote und Beratungsmöglichkeiten

Es gibt sie für Jung und Alt, für Arbeitende und Arbeitssuchende, für Schüler und Studenten – das Ticketangebot im Verbundgebiet des VRN und damit auch im Verkehrsgebiet der rnv bietet für jeden Bedarf den passenden Fahrschein. Um über die verschiedenen Tickets zu informieren und auf die Möglichkeiten zum Fahrscheinwerb aufmerksam zu machen,

informierte die rnv bei ihrem Aktionstag „Fährst Du mit ...?“ im Oktober 2015. Zuvor hatte die rnv bereits durch zahlreiche Teaser-Aufkleber an den rnv-Bussen und -Bahnen auf die „Fährst Du mit ...?“-Aktion aufmerksam und neugierig gemacht.

# Aktionstage für verlässliche Finanzierungsperspektiven im Nahverkehr

Deutschlandweit machten im Juni 2015 Vertreter der Gewerkschaft ver.di gemeinsam mit Vertretern kommunaler Verkehrsunternehmen auf die unsichere Finanzierungslage im ÖPNV aufmerksam, nachdem 2019 das wichtigste Finanzierungsinstrument für Infrastruktur-Investitionen im ÖPNV, das Gemeindeverkehrsfinanzierungskonzept, ausläuft. Auch die rnv und ver.di Rhein-Neckar beteiligten sich an der Aktion und informierten an Infoständen in Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg über die stetig wachsenden Anforderungen an den ÖPNV:

Schon heute gibt es im kommunalen Nahverkehr einen Investitionsrückstand in Höhe von 4 Milliarden Euro, jedes Jahr kommen weitere 330 Millionen hinzu. Umso dringender ist für Kommunen wie für Verkehrsunternehmen eine Entscheidung über Höhe und Verteilung der Regionalisierungsmittel sowie über die Weiterführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und der Entflechtungsmittel nach 2019.

Am dritten Deutschlandtag des Nahverkehrs in Mainz unterstützte die rnv im September 2015 gemeinsam mit anderen deutschen Verkehrsunternehmen die Forderung nach einem zukunftsfähigen Nahverkehr. Vor dem Hintergrund durchgeführter Sternfahrten entsandte die rnv einen Linienbus der älteren Fahrzeuggeneration nach Mainz und machte so auf die Konsequenzen einer veralteten Busflotte für Umwelt und Fahrgäste aufmerksam. Angesichts der steigenden Fahrgastzahlen kann die rnv, so wie die meisten deutschen Verkehrsunternehmen, das hohe Niveau an ÖPNV-Angeboten nur dann halten und stetig verbessern, wenn die finanziellen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen stimmen. Die konzertierte Aktion war ein gemeinsamer Appell der Vertreter des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sowie der Infrastrukturinitiative „Damit Deutschland vorne bleibt“ an die Bundes- und Landesregierung mit dem Ziel, eine ausreichende und angemessene ÖPNV-Finanzierung langfristig sicherzustellen.

**DAMIT DEUTSCHLAND  
VORNE BLEIBT.**

Initiative für eine zukunftsfähige Infrastruktur.



# Mit Park+Ride zum Weihnachtsshopping in Mannheim

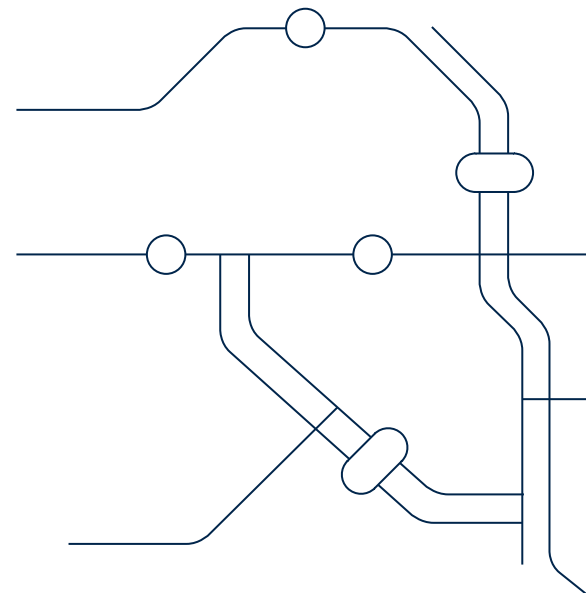
Auch in diesem Jahr bot die rnv in Zusammenarbeit mit der Stadt Mannheim während der Adventszeit einen „Park+Ride“-Service an: An allen Samstagen im Dezember erhielten anreisende Besucher der Mannheimer Innenstadt die Möglichkeit, ihr Auto am Parkplatz Friedensplatz kostenfrei abzustellen und von der Haltstelle „Luisenpark/Technoseum“ gratis mit der

Linie 6 in die City und zurück zu fahren. Für besonders weihnachtliche Stimmung sorgte zudem eine Promo-Aktion in den rnv Stadtbahnen: Gut gelaunte Weihnachtsmänner verteilten Schokoladen-Nikoläuse an die Fahrgäste und sorgten so für eine besonders entspannte „Reise“ in der geschäftigen Adventszeit.

# Bahnstromversorgung im rnv-Netz vereinheitlicht

Die Durchführung des sogenannten „Polaritätswechsels“ im Januar 2015 sorgte für die Vereinheitlichung der Stromversorgung im gesamten rnv-Netz. Während bis dahin der Pluspol der Bahnstromversorgung im Heidelberger Verkehrsgebiet an den Oberleitungen lag und der Minuspol an den Schienen, verhielt sich die Stromversorgung in Ludwigshafen, Mannheim und an der Bergstraße genau umgekehrt. Mit der Anpassung

des Heidelberger Netzes an das übrige Netz des rnv-Verkehrsgebietes können Defekte an der Fahrzeugelektronik, die beim Überfahren der unterschiedlichen Stromkreise verursacht wurden, ab sofort vermieden werden. Außerdem werden durch den Polaritätswechsel Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an der Bahnstromversorgung erheblich erleichtert.



# Neues Logistikkonzept erzielt erste Erfolge

Mit dem Ziel, die Logistikkosten in den nächsten fünf Jahren um 10 Prozent zu reduzieren sowie dabei gleichzeitig die Materialverfügbarkeit zu erhöhen, entstand im Jahr 2015 ein umfassendes Logistikkonzept, dessen Teilumsetzung bereits erste Erfolge verbuchte: Mittels der Bestandsverringerung der Güter mit geringem Warenwert, sogenannter C-Teile, konnten Rationalisierungspotenziale ausgeschöpft und Beschaffungsprozesse – insbesondere durch die Reduzierung der Beschaffungskosten, der Teilevielfalt und der Lieferantenzahl – optimiert werden.

Ebenfalls wurde mit der Umstellung des Entnahmeprozesses in Papierform aus dem offenen Bus-Lager am Standort Mannheim auf eine volldigitale Barcodelösung sowie deren Koppelung an das SAP-E-Procurement-System, ein weiterer wichtiger Meilenstein im gesamtbetrieblichen Logistikkonzept im Geschäftsjahr 2015 umgesetzt. Im weiteren Verlauf soll der digitale Entnahmeprozess auch an allen weiteren rnv-Standorten Anwendung finden.



*„In meiner täglichen Arbeit richtet sich mein Fokus besonders auf die stabile Warenversorgung des Unternehmens. Die Minimierung laufender Kosten steht hierbei im Vordergrund. Wirtschaftliche Vorteile für das Unternehmen lassen sich hierbei zum Beispiel durch die optimale Ausnutzung der verfügbaren Lagerflächen und die Optimierung der Materialbestände erzielen. ‚Im Einkauf liegt der Gewinn‘ lautet die altbekannte Kaufmannsweisheit – und das nicht nur über Verhandlungserfolge bei Abschlüssen, sondern eben auch durch den Einsatz einer ökonomisch planvollen Lagerkonzeption.“*

**Roland Müller, Abteilungsleiter Lagerlogistik**

# rnv GmbH wird zum paritätisch mitbestimmten Unternehmen und setzt neue Aufsichtsratsstruktur um

Ein Urteil des Bundesarbeitsgerichtes aus 2013 bewirkte auch für die rnv und deren Gesellschafter eine wesentliche Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen in der Unternehmensmitbestimmung. Da die Zahl der rnv-Belegschaft nach einer neuen Berechnungsgrundlage im Jahr 2015 deutlich über 2.000 liegt, findet seither das Mitbestimmungsgesetz Anwendung.

Gemäß der neuen Rechtsprechung werden bei der Ermittlung der Anzahl der rnv-Beschäftigten nun auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mitgezählt, die durch die ehemaligen

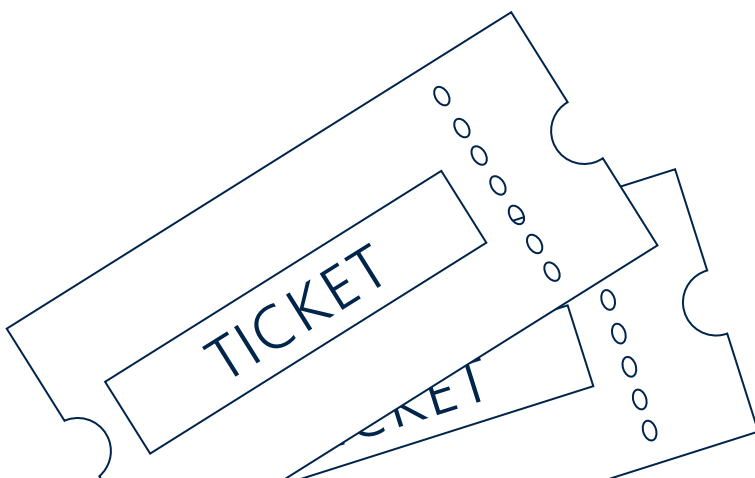
Verkehrsunternehmen der Städte an die rnv überlassen wurden. Dadurch liegt die rnv nun über der maßgeblichen Grenze von 2.000 Beschäftigten. Dies schlägt sich unter anderem in der neuen Struktur und Zusammensetzung des Aufsichtsrates der rnv nieder, der in Zukunft paritätisch mit zehn Vertretern der Arbeitnehmerseite besetzt sein wird und insgesamt zwanzig Mitglieder umfassen soll.

Die betriebsverfassungsrechtlichen Strukturen der rnv entsprechen somit auch in Zukunft in vollem Umfang den strengen rechtlichen Erfordernissen des Mitbestimmungsrechts.

## Neue Job-Ticket-Partner der rnv

Arbeitnehmerfreundlich und ökologisch ist seit Oktober 2015 ein Großteil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Universitätsklinikums Mannheim unterwegs, nachdem die rnv das größte Mannheimer Krankenhaus als neuen Job-Ticket-Partner gewinnen konnte.

Erfolgreich abgeschlossen wurden auch Job-Ticket-Vereinbarungen mit der Stadt Weinheim und dem auf Verbindungstechnik spezialisierten Unternehmen Karl Berrang GmbH. Damit zählen nun auch diese drei neuen Partner zu den mehr als 550 Behörden und Unternehmen im Kundenkreis der rnv, die ein solches Angebot in Anspruch nehmen. Insgesamt profitieren bereits mehr als 37.000 Kunden der rnv von den Vorteilen des Jobs-Tickets.



# Automatische Fahrgastzählung

Im Frühjahr 2015 einigten sich die Unternehmen im Verkehrsverbund, dass die Einnahmenaufteilung erstmals durch modernste Zähltechnik unterstützt werden soll. Als erstes Unternehmen im VRN beschritt die rnv damit einen neuen Weg, um den Nachweis der Einnahmen statisch sicherer, transparenter und kostengünstiger zu gestalten. Die sensorgestützte Erfassung der Ein- und Aussteiger in den Bussen und Bahnen dokumentiert in höchstem Maße zuverlässig und kon-

tinuierlich die Belegung der Fahrzeuge durch ein zertifiziertes Zählsystem. Zusätzlich zu den Fahrgastströmen werden auch einnahmerelevante Parameter wie Umsteigehäufigkeiten und Fahrscheinart der Fahrgäste erhoben. Die Erfassung dieser Daten erfolgte im Berichtsjahr 2015 mittels einer Fahrgastbefragung durch einen externen Dienstleister. Im Anschluss wurden beide Aspekte miteinander verschmolzen und die Einnahmequote gegenüber dem VRN abgeleitet.

# Referat für Digitalisierung

Smartphones, Tablets und Apps hat mittlerweile fast jeder im Einsatz. Onlineshopping und e-Ticketing sind nicht mehr wegzudenken, Stromzähler sind intelligent geworden und kommunizieren mit der Heizung, Häuser lassen durch Kommunikationszentralen steuern etc. Die Liste ließe sich lange fort-schreiben. Der Einzug von digitalen Techniken hat unser Leben verändert und wird dies künftig noch stärker tun. Nahezu jeder Lebensbereich ist betroffen, natürlich auch die Mobilität, der ÖPNV. Verbunden mit den neuen Möglichkeiten steigen die Anforderungen der Kundschaft, es entstehen neue Optionen, um unser Angebot zu optimieren, und intern ergeben sich zum Beispiel neue Möglichkeiten, effizienter zu arbeiten.

Um die Chancen der Digitalisierung für die rnv optimal zu nutzen, wurde im September 2015 ein „Referat für Digitalisierung“ (RD) direkt dem Technischen Geschäftsführer unterstellt. Ziel ist es, den Anforderungen der digitalen Entwicklung intern wie extern fortlaufend gerecht werden zu können. Digitalisierungsthemen sollen durch das Referat schneller vorgebracht werden, auch, um das Unternehmen durch neue technische Möglichkeiten bestmöglich bei der Erreichung der Strategieziele zu unterstützen.

# Club Deal als Gesamtfinanzierungsstrategie der rnv

Als moderner Verkehrsdienstleister möchte die rnv den ÖPNV im öffentlichen Bewusstsein nachhaltig verankern und damit die Marke rnv dauerhaft positionieren. Eine wichtige Grundlage hierfür ist die Sicherung einer Gesamtfinanzierungsstrategie des Unternehmens. Welches Finanzierungskonzept verbindet hohe Sicherheit mit niedrigen Kosten? Diese Frage stellte sich die rnv bei ihrer Investitionsplanung bis 2019. Die Antwort: ein Konsortialdarlehen in Form eines Club Deals, den der Vertragspartner auf Bankseite organisierte und bei insgesamt

fünf Instituten platzierte. Mit dem Abschluss des Club Deals, der im März 2015 unterzeichnet wurde, konnte eine wesentliche Basis für künftige Investitionen geschaffen werden.

Im Rahmen eines stilvollen, unterhaltsamen Programms auf dem Mannheimer Firmengelände wurde der Abschluss gebührend gefeiert sowie die vertrauensvolle Beziehung zu den Vertragspartnern weiter gestärkt.



# rnv präsentiert sich erneut auf dem Mannheimer Maimarkt

Bereits zum zweiten Mal präsentierte sich die rnv auf Deutschlands größter regionalen Verbrauchermesse, dem Mannheimer Maimarkt, mit einem eigenen Stand als modernes Unternehmen, das neben seinen zuverlässigen Verkehrsdienstleistungen auch jede Menge innovative Neuerungen zu bieten hat. Vor Ort erhielten Kunden Informationen zu den neuen Fahrscheinautomaten und konnten am ausgestellten Testautomaten gleich ihr nächstes Ticket lösen.

Zudem lud ein täglich wechselndes Programm die Gäste am rnv-Maimarktstand dazu ein, den ÖPNV in Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen sowie an Wein- und Bergstraße gänzlich neu kennenzulernen und dabei auch einen Blick in Bereiche zu werfen, die sich im alltäglichen Fahrbetrieb nicht automatisch präsentieren.

# Zukunftschancen kennenlernen: rnv bei Aus- und Weiterbildungsmessen aktiv

Um qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu gewinnen, hat sich die rnv auch 2015 auf Firmenkontaktmessen sowie Aus- und Weiterbildungsmessen als innovativer und attraktiver Arbeitgeber präsentiert. So fanden etwa auf der Jobs-for-Future- oder der Sprungbrett-Messe zahlreiche Jugendliche, Eltern und Lehrkräfte das Gespräch über Ausbil-

dungs- und Beschäftigungsmöglichkeiten in der rnv. Am Informationsstand der rnv erhielten die Interessenten Tipps aus erster Hand sowie Infos zur Bewerberauswahl, zur Organisation der Ausbildung sowie zu den beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten im Unternehmen.



# Erfolgreiche Tarifverhandlungen 2015

Im Frühjahr 2015 fanden bei der rnv Tarifverhandlungen statt, bei denen unter anderem die Themen Entgelt und Demografie erörtert wurden. Der Arbeitgeberverband Nahverkehr (AVN) und ver.di einigten sich schließlich nach intensiven Verhandlungsrunden und unter Einbeziehung zweier sogenannter Schlichter sowohl im Juli als auch im November 2015 auf gemeinsame Ergebnisse.

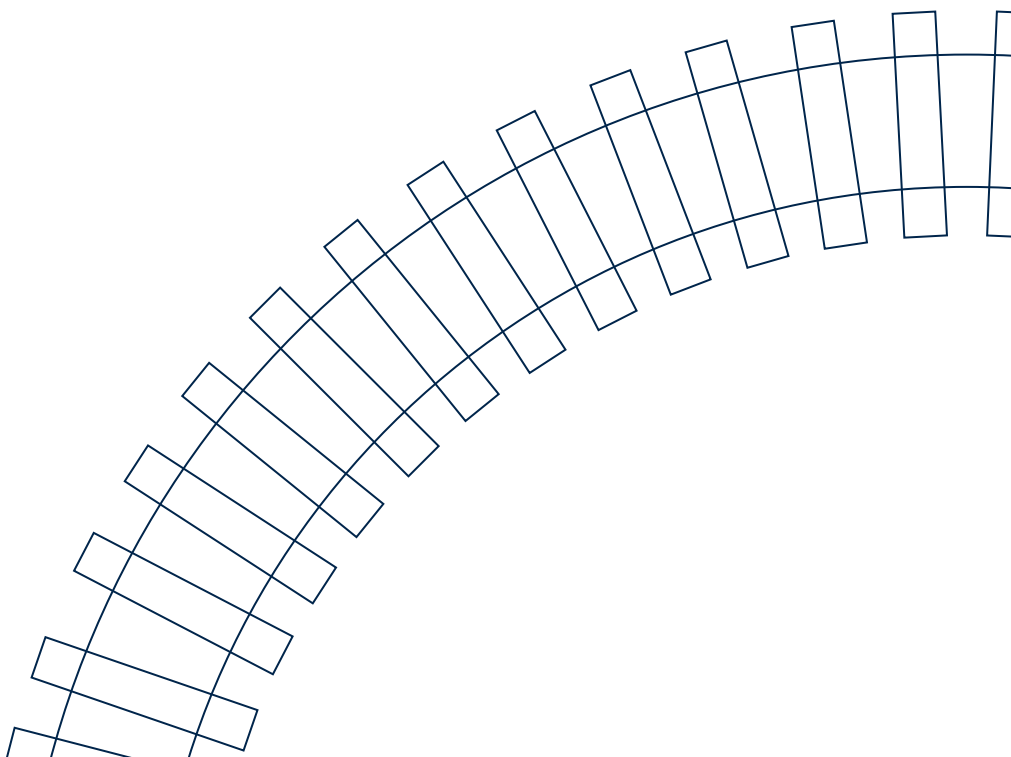
Zum Thema Demografie vereinbarten die Verhandlungspartner im November 2015, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der rnv ab 1.10.2016 die Möglichkeit haben werden, mit Vollendung des 55. Lebensjahres ein zusätzliches Freistellungsvolumen zu erhalten.

Im Juli 2015 hatten sich der AVN und ver.di bei Verhandlungen um den Entgelttarifvertrag der rnv bereits auf eine Entgelt-

steigerung von 2,2 Prozent, mindestens jedoch 90,00 €, für den Zeitraum vom 01.07.2015 bis zum 29.02.2016 verständigt.

Gleichzeitig wurde mit diesem Abschluss festgelegt, dass bis Dezember 2022 die prozentualen Lohnerhöhungen des Tarifvertrages Nahverkehr Baden-Württemberg (TV-N BW) auch für den Entgelttarifvertrag der rnv übernommen werden.

Für Auszubildende wurde eine Erhöhung der Vergütung um 45,00 € pro Monat für den Zeitraum 01.07.2015 bis 29.02.2016 vereinbart. Auch im Bereich der Ausbildungsentgelte wurde eine Ankoppelung an die prozentualen Entgeltssteigerungen des Tarifvertrages für Auszubildende des öffentlichen Dienstes (TVAöD – Besonderer Teil BBiG) mit einer Laufzeit bis zum 31.12.2022 vereinbart.







# LAGEBERICHT

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), Mannheim  
für das Geschäftsjahr 2015

## 1. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

### 1.1 Geschäftsmodell

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), Mannheim (im Folgenden kurz „rnv“), ist der größte Mobilitätsdienstleister der Metropolregion Rhein-Neckar. Sie betreibt Stadtbahn- und Buslinien in den Städten Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen am Rhein sowie zwei regionale Eisenbahnlinien. Die rnv wurde 2005 als erste Verkehrsallianz kommunaler Betriebe in Deutschland gegründet, um zunächst im Auftrag der bisher operativ tätigen Verkehrsgesellschaften, den sogenannten Altgesellschaften, die Nahverkehrsleistungen in den drei Städten nebst Umland zu erbringen. Seit 2009 ist die rnv ein vollwertiges Verkehrsunternehmen, nachdem unter anderem die Linienkonzessionen der Altgesellschaften auf die rnv übertragen worden waren. Ebenso übernahm die rnv die Personalverantwortung für die von den Altgesellschaften überlassenen Arbeitnehmer sowie die Verantwortung für die Infrastruktur. Das Infrastruktureigentum verbleibt jedoch nach wie vor bei den Altgesellschaften.

Mit 1.921 eigenen und überlassenen, fest angestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie 186 Bahnen und 182 Bussen sorgt die rnv für optimale Verbindungen zwischen Metropole und Region. Rund 170 Millionen Fahrgäste setzen jährlich auf das nachhaltige Mobilitätsangebot der rnv.

### 1.2 Forschung und Entwicklung

Bis 2020 will die rnv ihre Innovationskraft um 20 % erhöhen. Daher spielen Aktivitäten im Bereich Forschung und Entwicklung eine immer größere Rolle. Besonderes Augenmerk gilt der Verbesserung der Antriebstechnik, um den Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz gerecht zu werden. Ein Forschungsschwerpunkt ist dabei die Elektromobilität auf der Straße. Nachdem die Schienenbahnen schon seit mehr als 100 Jahren mit elektrischem Antrieb fahren, widmet sich die rnv nun der Elektrifizierung des Busverkehrs. Darüber hinaus werden die digitalen Informationskanäle für die Kundeninformation und den Kundendialog weiter entwickelt und vernetzt. Außerdem beteiligt sich die rnv an einem Forschungsprojekt für Qualifizierungsmaßnahmen.

### 1.2.1 „primove“ – Induktive Aufladung von Elektrobussen

Einen ersten Schritt zur Umstellung der Busflotte auf elektrischen Antrieb unternimmt die rnv mit dem Forschungsprojekt „primove“. Gemeinsam mit den Partnern Bombardier Transportation GmbH (Bombardier), der Stadt Mannheim und dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT) wird die induktive Aufladung von Elektrobussen erprobt. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit 49 % der Gesamtkosten, höchstens jedoch mit 2.254 T€ gefördert. Der Zuwendungsbescheid gilt für den Zeitraum vom 1. Oktober 2012 bis Ende 2015. Um die Fahrzeuge ausreichend im Dauerbetrieb testen zu können, wird das Projekt über die offizielle Laufzeit hinaus bis Mitte 2016 verlängert.

Im Projekt „primove“ werden seit Juni 2015 auf der Buslinie 63 zwischen Hauptbahnhof und Pfalzplatz zwei mit induktiver Stromaufnahme ausgestattete Elektrobusse eingesetzt. Diese Fahrzeuge wurden im Herbst 2014 von der Firma Carrosserie HESS AG, Bellach/Schweiz, an die rnv geliefert. Die von Bombardier entwickelten „primove“-Komponenten ermöglichen es, an ausgewählten Haltestellen auf dem regulären Umlauf der Linie 63 vom Pfalzplatz bis Hauptbahnhof Mannheim induktiv die Batterien nachzuladen. Die erforderliche Ladeinfrastruktur wurde ebenfalls von Bombardier geliefert und ab Sommer 2014 an den Haltestellen eingebaut. Ziel ist es, im regulären Linieneinsatz den Nachweis zu erbringen, dass Batteriebusse mit induktiver Aufladung schon jetzt die Leistung von Dieselebussen ohne Fahrzeug-Mehrbedarf übernehmen können. Von dem Forschungsvorhaben erhoffen sich die Partner belastbare Erkenntnisse über die Möglichkeit, den gesamten Busverkehr der rnv in den nächsten beiden Jahrzehnten zügig auf den umweltfreundlichen Elektrobetrieb umzustellen.

### 1.2.2 I-eMM

Das Projekt „Intermodales eMobilitätsmanagement“ (I-eMM), welches im Rahmen des Spitzenclusterwettbewerbs Elektromobilität Süd-West vom Bundesministerium für Bildung und Forschung in Höhe von 1,55 Mio. € gefördert wurde, konnte im September 2015 nach dreijähriger Projektdauer erfolgreich abgeschlossen werden.

Das Forschungsvorhaben untersuchte die Integration von Fahrzeugflotten in die Informationssysteme des ÖPNV. Die rnv stellte hierbei die Echtzeitdaten aus dem rechnergestützten Betriebsleitsystem zur Verfügung. In einem während der Projektlaufzeit entwickelten Demonstrator werden sowohl die Echtzeitdaten des ÖPNV als auch die Fahrzeugdaten und damit die Verfügbarkeit von Car-Sharing-Autos verarbeitet. Auf dieser Basis erhalten die Kunden eine auf ihre individuellen Mobilitätsbedürfnisse zugeschnittene Reiseauskunft.

Weiterhin wurden in I-eMM Geschäftsmodelle mit dem Ziel geprüft, geeignete Komponenten und Schnittstellen zu generieren, um ein verkehrsträgerübergreifendes Abrechnungssystem zu schaffen. Mit einem solchen „One-Stop-Shop“ können zukünftig Zugangshindernisse abgebaut und weitere Kunden gewonnen werden.

Aufgrund verschiedener Änderungen an der Projektstruktur und der Übernahme von Tätigkeiten durch andere Partner hat sich der für die rnv ursprünglich prognostizierte Aufwand deutlich reduziert und betrug rund 30 T€. Davon wurden 36 % vom BMBF gefördert.

### 1.2.3 Konsistente multimodale Reise-Information (KO-MU-RI)

Für das Forschungsprojekt KO-MU-RI hat die rnv gemeinsam mit weiteren Partnern Anfang 2015 eine Projektskizze erstellt. Ziel ist es, eine konsistente Fahrgastinformation für die Mobilitätsnutzer im multimodalen Mobilitätsverbund zu ermöglichen. Zu diesem Zweck müssen Lösungen für die flexible Erweiterung der bestehenden Mobilitätssysteme des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) entwickelt, notwendige Schnittstellen standardisiert und die bestehenden Prozesse der ÖV- und anderer Mobilitätsanbieter integriert werden. Die rnv als Verkehrsunternehmen übernimmt dabei insbesondere bei der Erhebung der Anforderungen und der Entwicklung der Schnittstellen eine wichtige Rolle. Außerdem ist geplant, dass die rnv für die kontinuierliche Evaluation entlang des Projektverlaufes das Testfeld zur Verfügung stellt, welches im Rahmen des Arbeitskomplexes „Feldtest und Demonstrator“ mit entsprechenden prototypischen Systemen unter Leitung der rnv ausgestattet wird. Vorläufig hat der Zuwendungsgeber, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, das Forschungsprojekt KO-MU-RI zurückgestellt, sodass derzeit keine weiteren Aktivitäten entwickelt werden.

### 1.2.4 ProMobiE

Gemeinsam mit drei weiteren Verkehrsunternehmen ist die rnv als Modellbetrieb am Forschungsvorhaben „Professionelle Mobilitätsberatung für multimodale Verkehrsangebote im Kontext der Elektromobilität (ProMobiE)“ beteiligt. Unter Federführung der VDV-Akademie und unterstützt von den Forschungspartnern der RWTH Aachen sowie der Prospektiv GmbH werden in diesem Projekt Mobilitätsberatungsangebote analysiert, entwickelt und erprobt. Im Mittelpunkt von ProMobiE stehen folgende zentrale Fragestellungen: Welche Auswirkungen haben die zunehmenden Ansprüche der Kunden an multimodale Angebote mit Elektroantrieb? Welche Mobilitätsberatungsdienstleistungen werden in Zukunft nachgefragt und was bedeutet dies für das Qualifikationsniveau und damit für die Qualifizierung insbesondere leistungsgewandelter Mitarbeiter/-innen von Verkehrsunternehmen? Damit unterstützt ProMobiE ÖPNV-Unternehmen bei ihrer Entwicklung zu multimodalen Mobilitätsanbietern mit Elektroantrieb.

Im Berichtszeitraum wurde die Analysephase abgeschlossen und die Konzeptionsphase begonnen, in welcher bis voraussichtlich Anfang 2018 ein Entwurf für die Schulung der Mitarbeiter erstellt werden soll.

### 1.2.5 Referat Digitalisierung

Im August wurde direkt bei der Geschäftsführung eine neue Organisationseinheit, das Referat Digitalisierung, geschaffen. Ziel dieses Referates ist es, die digitale Vernetzung im Unternehmen und zu den Kunden schneller und zielgerichteter voranzutreiben. Die rasante Entwicklung im Hard- und Softwarebereich, insbesondere bei mobilen Endgeräten, ermöglicht es auch im ÖPNV neue Services für Kunden und Mitarbeiter anzubieten. Voraussetzung ist, dass Trends rechtzeitig erkannt werden und die Umsetzung rasch vorangetrieben wird. Das Referat Digitalisierung ist zunächst auf zwei Jahre befristet.

## 2. WIRTSCHAFTSBERICHT

### 2.1 Branchen- und unternehmensbezogene Rahmenbedingungen

#### 2.1.1 Branche

Die Nachfrage nach Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs wird beeinflusst durch gravierende Veränderungen der Kundenbedürfnisse und des Mobilitätsverhaltens.

Im Zusammenhang mit dem demographischen Wandel muss sich der ÖPNV auf eine sinkende Nachfrage im Schülerverkehr einrichten, die den Linienverkehr in ländlichen Regionen besonders stark beeinträchtigt, jedoch auch die Verkehrsunternehmen in Großstädten nicht verschont. Damit verliert dieses wichtige Segment, der auf den ÖPNV angewiesenen Kunden, allmählich an Bedeutung.

Als Ausgleich müssen neue Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden. Im Fokus steht hierbei die Zielgruppe der etwa 20 bis 60-jährigen Personen, welche ihr Mobilitätsverhalten frei wählen können, eine Fahrerlaubnis besitzen, über Zugang zu Kraftfahrzeugen verfügen und diese bei abnehmenden Kraftstoffpreisen mit geringeren laufenden Kosten nutzen können. Insbesondere berufstätige Kunden, die regelmäßig zur Arbeit pendeln, vergleichen Preise und Leistungen des ÖPNV mit der Alternative des motorisierten Individualverkehrs und stellen daher hohe Anforderungen an die Qualität des ÖPNV.

Die Zuwanderung von Flüchtlingen bringt neue Herausforderungen für den ÖPNV. Für Bewohner von Erstaufnahmestellen, die in früheren Militärkasernen für kurze Zeit wohnen, sind die Möglichkeiten zur Anpassung des Angebotes der verstärkt genutzten Linien zu prüfen sowie Lösungen bei Fahrtberechtigungen gegen finanziellen Ausgleich durch das Land zu entwickeln. Weitere Migrationsbewegungen, z. B. die Zuwanderung von Menschen aus Südosteuropa, verändern die Einwohnerstruktur und das Potenzial für die ÖPNV-Nachfrage in zentralen Stadtteilen im rnv-Verkehrsgebiet.

Im Bereich potenzieller Kunden im fortgeschrittenen Alter ist ein großer Teil der Senioren gesundheitlich und finanziell weiterhin in der Lage, mit dem eigenen Pkw mobil zu sein, wodurch das Ziel, in diesem wachsenden Segment mehr Neukunden für den ÖPNV zu gewinnen, erschwert wird. Andererseits wollen mehr mobilitätseingeschränkte Fahrgäste unterschiedliche Mobilitätshilfen, z. B. Rollatoren und Rollstühle, in Bussen und Bahnen mitnehmen und verstärken die Notwendigkeit für Verbesserungen hin zu einem barrierefreien Nahverkehr. Dadurch erhöht sich der Bedarf für Investitionen in den Ausbau von Haltestellen mit Hochbahnsteigen und in die Beschaffung von durchgängigen Niederflurfahrzeugen mit erweiterten Sondernutzungsflächen.

#### Finanzierung

Der erhebliche Bedarf an Investitionen für den Ausbau und die Erhaltung des ÖPNV, z. B. für die Infrastruktur der Stadtbahnnetze in Ballungsräumen und für die Fahrzeugbeschaffung, ist von den Verkehrsunternehmen nur mit finanzieller Unterstützung von Bund und Land zu leisten. Durch das Inkrafttreten des neuen Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) in Baden-Württemberg hat sich die Förderquote für Bauprojekte reduziert. Dies hat zur Folge, dass der städtische Anteil für Infrastrukturprojekte erhöht werden muss, die Maßnahmen werden sich also künftig verteuern. In der Konsequenz bedeutet dies, dass die Finanzierungsplanung für Projekte überarbeitet und die Maßnahmenplanung gestreckt werden muss. Zwar wurde der Katalog der Fördertatbestände erweitert, für die geplanten Maßnahmen bedeutet dies jedoch eine Verzögerung.

### Entwicklung der Fahrgastzahlen

Aufgrund intensiver Bautätigkeiten konnten die Fahrgäste der rnv, zum Teil über einen längeren Zeitraum, nicht wie gewohnt befördert werden. Eine Entspannung dieser Situation wird auch noch in den nächsten Jahren auf sich warten lassen, allerdings wird im nächsten Geschäftsjahr mit der Inbetriebnahme der Stadtbahn Mannheim-Nord ein weiterer Stadtteil an das Stadtbahnnetz angeschlossen, womit eine maßgebliche Steigerung der Fahrgastzahlen erwartet werden kann.

### 2.1.2 Marktumfeld

Aufgrund der Betrauung durch die Städte ist die Marktposition der rnv im Vergleich zu reinen Anbietern von Fahrleistungen gesichert.

Allerdings wird hierdurch auch die Expansion der rnv begrenzt, da ein Wachstum außerhalb ihres Verkehrsgebietes an wettbewerbsrechtliche Grenzen stößt. Ein Gesamtoptimum erfordert aber einen fließenden Übergang von kommunalen und regionalen Verkehren, womit betriebliche Synergien einerseits und verkehrliche Vorteile für die Fahrgäste andererseits ermöglicht werden. Hier liegt noch Verbesserungspotenzial.

## 2.2 Geschäftsverlauf

### 2.2.1 Wesentliche Ereignisse

Für die erfolgreiche Weiterentwicklung des ÖPNV bedarf es einer kontinuierlichen Arbeit in allen Unternehmensbereichen. Vom Fahrbetrieb bis zu den Werkstätten, von der Infrastruktur und dem Vertrieb bis hin zu den Stabs- und Verwaltungsbereichen sind alle Fachabteilungen gefordert, ihren Beitrag zu leisten. Diesen Willen zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung ihrer Angebote dokumentiert die rnv mit der „rnv 2020“-Unternehmensstrategie, welche den öffentlichen Nahverkehr nachhaltig als modernen Verkehrsträger im Bewusstsein der Allgemeinheit verankert und damit die Marke „rnv“ dauerhaft für die Zukunft stärkt.

ÖPNV-Mobilität, Innovation, Effizienz und Ökologie sind hierbei Schlüsselbegriffe für die Wahrnehmung der rnv bei den Kunden sowie den relevanten Entscheidungsträgern.

Eine wichtige Rolle bei der Gewinnung neuer Kunden spielt eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur. Hierbei bilden insbesondere die Schienenwege das Rückgrat des städtischen und regionalen Verkehrsnetzes. Dementsprechend wurde in allen Teilen des Verkehrsgebietes der Aus- und Neubau des Gleisnetzes konsequent vorangetrieben. Auch tragen die im Berichtsjahr durchgeführten Instandhaltungsarbeiten weiterhin zu einem sicheren und reibungslosen Betriebsablauf bei. Im Zuge dessen erfolgte von März bis September 2015 die Erneuerung der vielbefahrenen Rheinquerung der Konrad-Adenauer-Brücke. Auf einer Länge von etwa 400 Metern mussten die noch aus dem Jahr 1989 stammenden Gleise ausgetauscht werden.

Im Frühjahr 2015 erforderte die Erschließung des ehemaligen Geländes der Firma Vögele durch die Stadt Mannheim und der damit einhergehende Neubau der Feuerwache Mitte die Anpassung der Gleislage der Stadtbahnlinien 1 und 8 in der Neckarauer Straße.



Die Abrissarbeiten des ehemaligen Kaufhauses am Berliner Platz in Ludwigshafen, der sogenannten „Tortenschachtel“, dessen Fassade unmittelbar mit der größten Stadtbahnhaltestelle im linksrheinischen Verkehrsgebiet verbunden war, machten ein umfassendes Umleitungskonzeptes der Stadtbahnlinien 6, 7 und 10 sowie der Buslinien 74, 75, 76, 77, 90, 91, 94, 96 und 97 während der Sommerferien 2015 erforderlich.

In Mannheim schreitet der Bau der Stadtbahn Nord weiter voran. Im Berichtsjahr erfolgte die Anschlussherstellung der neuen Gleistrasse an das bestehende rnv-Schienenetz. Hierfür entstand in der Friedrich-Ebert-Straße an der Kreuzung zur Hochuferstraße ein neuer Abzweig, über den ab Sommer 2016 die ersten Bahnen in Richtung Gartenstadt fahren sollen. Die neue Haltestelle „Bonifatiuskirche“, die für die zurückgebaute Haltestelle „Grenadierstraße“ errichtet wurde, wird Anfang 2016 in Betrieb gehen. Außerdem wurde im Berichtszeitraum der Bauabschnitt 3b, die Trasse zwischen der Waldstraße und der Wendeschleife am „Käfertaler Wald“, fertiggestellt.

Im Juli 2015 startete der Umbau der Kurfürsten-Anlage Ost und hiermit die Umsetzung des ersten Teilprojektes des Mobilitätsnetzes in Heidelberg. Zwischen Römerkreis und Adenauerplatz entstanden eine gemeinsam nutzbare Trasse sowie gemeinsame Bahnsteige für Straßenbahnen und Busse. Die Haltestellen wurden barrierefrei ausgebaut und der Verkehrsfluss für Autos und Radfahrer verbessert. Die Arbeiten konnten planmäßig im Dezember 2015 abgeschlossen werden. Ein weiterer Meilenstein für den Ausbau des umweltfreundlichen Nahverkehrs in Heidelberg wurde im Berichtsjahr mit der Übermittlung des Planfeststellungsbeschlusses durch das Regierungspräsidium Karlsruhe für den Bau der Straßenbahntrasse durch die Bahnstadt gelegt. Voraussichtlich im März 2016 sollen die Arbeiten an der gut 2,2 Kilometer langen Trasse durch die Grüne Meile beginnen. Die Fertigstellung ist für Sommer 2018 geplant.

Im linksrheinischen Streckennetz wurden zahlreiche Einzelmaßnahmen des Ausbauprogramms RHB 2010 umgesetzt. Im Rahmen der Modernisierungsarbeiten zum Ausbau der Rhein-Haardtbahn Linie 4 erfolgte im Berichtsjahr die Fertigstellung der neuen Kabeltrasse entlang der Strecke. Auch konnte die Aufstellung der insgesamt sechs für die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik notwendigen neuen Stellwerksgebäude sowie der Innenausbau und die Elektronik fristgerecht abgeschlossen werden.

Auch der barrierefreie Ausbau genießt weiterhin hohe Priorität. Nachdem im Januar 2015 die Endhaltestelle in Feudenheim in neuer kundenfreundlicher und ebenerdiger Form wieder in Betrieb gehen konnte, erfolgte im Berichtsjahr die barrierefreie Ausgestaltung der Haltestelle Deutscher Hof. Die Haltestelle Seckenheim Rathaus soll in naher Zukunft folgen.

Zudem wurden im Berichtszeitraum der Ausbau und die Entwicklung des bestehenden Fahrtenangebotes weiter aktiv vorangetrieben. Zum Winterfahrplanwechsel im Dezember 2015 verdichtete die rnv den Fahrplan der Buslinie 60 im Spätverkehr. In den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen sind die Busse der Linie 60 zwischen Grenadierstraße und Mannheim Hauptbahnhof nun für Nachtschwärmer mit einem durchgehenden Stundentakt zwischen 1 Uhr und etwa 6 Uhr im Einsatz.

Mit der Inbetriebnahme der Buslinie 84 im September wurde auch das Angebot zwischen den nördlichen Stadtteilen Ludwigshafens und Frankenthal maßgeblich verbessert: Die neue Linie 84 verbindet Oppau, Edigheim und Pfingstweide an den Wochentagen zwischen 6 und 20 Uhr sowie an Samstagen zwischen 9 und 18 Uhr stündlich in beiden Richtungen mit Frankenthal und sorgt somit für eine attraktive und schnelle Verbindung zwischen den Städten.

Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 24 zwischen Rohrbach Süd und Handschuhsheim nach Schriesheim zu den Hauptverkehrszeiten bringt eine Entlastung der in diesem Abschnitt stark ausgelasteten Linie 5. Außerdem bestehen von der Bergstraße damit direkte Verbindungen in die Berliner Straße und eine schnellere Verbindung zum Hauptbahnhof Heidelberg als bisher.

Im Frühjahr 2015 einigten sich die Unternehmen im Verkehrsverbund, dass die Einnahmenaufteilung erstmals auf Basis automatisch erhobener Zähldaten möglich ist. Als erstes Unternehmen im URN beschreitet die rnv damit einen neuen Weg, um den Nachweis der Einnahmen statistisch sicherer, transparenter und kostengünstiger zu gestalten. Die sensorgestützte Erfassung der Ein- und Aussteiger aus den Bahnen und Bussen der rnv liefert im höchsten Maße zuverlässig und kontinuierlich die Belegung der Fahrzeuge durch ein zertifiziertes Zählsystem. Zusätzlich zu den Fahrgastströmen werden in einer manuellen Erhebung auch einnahmereklevante Parameter wie Umsteigehäufigkeiten und Fahrscheinart der Kunden erhoben. Die Erfassung dieser Daten erfolgt derzeit mittels einer Fahrgastbefragung durch einen Dienstleister. Im Anschluss werden beide Aspekte miteinander verschmolzen und die Einnahmequote gegenüber dem URN abgeleitet.

Die große Bedeutung der gesamtgesellschaftlich relevanten Aufgabe „Infrastrukturertalt und Ausbau“ dokumentiert die rnv auch im Berichtsjahr 2015 durch die aktive Unterstützung

der Infrastrukturinitiative „Damit Deutschland vorne bleibt“, die im September mit dem Deutschland-Tag des Nahverkehrs auf die finanziellen Nöte und Bedarfe der ÖPNV-Branche aufmerksam machte. Denn schon heute gibt es im kommunalen Nahverkehr einen Investitionsrückstand in Höhe von 4 Milliarden Euro, jedes Jahr kommen weitere 330 Millionen hinzu. Umso dringender ist für Kommunen wie Verkehrsunternehmen eine Entscheidung über Höhe und Verteilung der Regionalisierungsmittel sowie über die Weiterführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und der Entflechtungsmittel nach 2019 bzw. die Bereitstellung von Landesmitteln für die ÖPNV-Infrastrukturfinanzierung nach 2019. Während bei den Regionalisierungsmitteln und beim Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes im Herbst 2015 Grundsatzbeschlüsse gefasst wurden, ist die Lage beim Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) durch das Land Baden Württemberg offen. Besonders die seit 2007 ausgesetzte Förderung von Schienenfahrzeugen ist aufgrund der notwendigen Ersatzbeschaffung von über 100 Stadtbahnwagen in den nächsten 10-15 Jahren problematisch. Auch in Rheinland-Pfalz gibt es die finanzielle Förderung von Stadtbahnwagen nicht mehr. Die rnv engagiert sich daher in der VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg und bei den Ländern für eine Verbesserung der Finanzierungsverhältnisse im ÖPNV.



## 2.2.2 Beförderungsleistungen

### Entwicklung Fahrgastzahlen

Trotz zahlreicher Baumaßnahmen, die für unsere Kunden Erschwernisse wie den Verzicht auf bequeme Stadtbahnen, zusätzliches Umsteigen und längere Fahrzeiten zur Folge hatten, konnte mit 169,8 Mio. Fahrgästen das Vorjahresniveau gehalten werden.

### Entwicklung der Kasseneinnahmen

Die Zunahme der Verkaufserlöse um 3,8 Mio. € bzw. 3,0 % lässt sich hauptsächlich auf die allgemeine Tarifierhöhungsrate

zum 1. Januar 2015 (+2,9 %) zurückführen. Lediglich bei Einzelfahrscheinen, Wochen- und Monatskarten, Job-Tickets und dem Rhein-Neckar-Ticket ist ein Anstieg der verkauften Stückzahlen zu verzeichnen. Die allgemeinen Zeitkarten weisen mit einer Steigerung von 4,7 % den höchsten Zuwachs der Kasseneinnahmen auf. Bei sämtlichen Ausbildungszeitkarten inklusive dem Semester-Ticket sind die Fahrscheinverkäufe rückläufig. Auch bei den Seniorenzeitkarten haben die Stückzahlen abgenommen. Bei beiden Kundengruppen wird die Zunahme der Verkaufseinnahmen alleine von der Tarifierhöhung getragen. Die gesamten Zeitkarten-Angebote haben einen Anteil von 78,5 % an den rnv-Kasseneinnahmen.

rnv-Kasseneinnahmen	1.1. –	1.1. –	±	± %
	31.12.2015	31.12.2014		
	in T€	in T€	in T€	
Bartarif	28.324	27.773	551	2,0 %
Allgemeine Zeitkarten	49.262	47.046	2.216	4,7 %
Ausbildungszeitkarten	35.739	35.440	299	0,8 %
Seniorenzeitkarten	18.689	18.206	483	2,7 %
Sonstige Tickets / Rückerstattungen	-1.105	-1.347	242	18,0 %
<b>Summe</b>	<b>130.909</b>	<b>127.118</b>	<b>3.791</b>	<b>3,0 %</b>

Die Zahl der Abonnement-Kunden ist gegenüber dem Geschäftsjahr 2014 um 1,1 % auf 158.242 Kunden zurückgegangen. Mit rund 550 Unternehmen hat die rnv Job-Ticket-Verträge abgeschlossen, sodass 37.365 Arbeitnehmer ihren täglichen Weg von und zur Arbeitsstätte mit dem ÖPNV zurücklegen können. 57.119 Schüler und Auszubildende nutzen das MAXX-Ticket für ihren Schulweg und in der Freizeit.

<b>rnv-Jahreskartenkunden</b>	<b>1.1. – 31.12.2015</b>	<b>1.1. – 31.12.2014</b>	<b>±</b>	<b>± %</b>
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	
Jahreskarten Jedermann	8.628	8.640	-12	-0,1 %
Rhein-Neckar-Ticket	12.640	12.540	100	0,8 %
Karte ab 60	42.449	42.996	-547	-1,3 %
Job-Ticket	37.365	37.274	91	0,2 %
MAXX-Ticket	57.119	58.466	-1.347	-2,3 %
Sonstige Abonnements	41	32	9	28,1 %
<b>Summe</b>	<b>158.242</b>	<b>159.948</b>	<b>-1.706</b>	<b>-1,1 %</b>

Neben den Jahreskartenkunden sind auch viele Studierende mit dem für sechs Monate gültigen Semester-Ticket in den Bussen und Bahnen der rnv unterwegs. Die Zahl der Semester-Ticket-Kunden hat gegenüber dem Vorjahr um 3,9 % abgenommen und belief sich im Geschäftsjahr 2015 auf 23.664 Studierende.

## 2.3 Lage

### 2.3.1 Ertragslage

#### 2.3.1.1 Erträge

Die **Umsatzerlöse** der rnv haben sich im Berichtszeitraum um 5,5 Mio. € auf 175,3 Mio. € erhöht (Vergleichszeitraum: 169,8 Mio. €).

Differenziert nach Erlösarten stellt sich die Entwicklung wie folgt dar:

	<b>1.1. – 31.12.2015</b>	<b>1.1. – 31.12.2014</b>
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	143.575	136.132
Erlöse aus Bauleistungen	30.101	32.093
Sonstige Umsatzerlöse	1.607	1.562
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>175.283</b>	<b>169.787</b>

#### Verkehrserlöse

Die Verkehrserlöse haben sich wie folgt entwickelt:

	<b>1.1. – 31.12.2015</b>	<b>1.1. – 31.12.2014</b>	<b>±</b>	<b>± %</b>
	in T€	in T€	in T€	
Linienverkehr	107.184	99.862	7.322	7,3 %
Schülerzuschüsse	16.427	16.538	-111	-0,7 %
Finanzierungsvereinbarungen	8.404	8.052	352	4,4 %
Schwerbehindertenabgeltung	5.986	5.692	294	5,2 %
ZRN-Zuschüsse	3.487	3.532	-45	-1,3 %
Sonstige Verkehrserlöse	2.087	2.456	-369	-15,0 %
<b>Summe</b>	<b>143.575</b>	<b>136.132</b>	<b>7.443</b>	<b>5,5 %</b>

Die Verkehrserlöse haben gegenüber dem Vergleichszeitraum deutlich zugenommen (+7,4 Mio. € bzw. +5,5 %). Im Wesentlichen ist dieser Anstieg auf höhere Umsatzerlöse im **Linienverkehr** zurückzuführen. Hier ist ein Wachstum um 7,3 Mio. € bzw. 7,3 % zu verzeichnen. Die zum 1. Januar 2015 in Kraft getretene allgemeine Tarifierhöhungsrate von 2,9 % wurde damit deutlich übertroffen. Im Rahmen des Einnahmenaufteilungsmodells der URN GmbH (P/Pkm-Modell) profitierte die rnv von Spitzabrechnungen anderer Verkehrsunternehmen, die zu Rückzahlungen in den „URN-Topf“ und einer Reduzierung der P/Pkm-Werte der betroffenen Unternehmen führten. Aufgrund angebotsverbessernder Maßnahmen konnte die rnv ihrerseits die eigenen P/Pkm-Werte verbessern. Eine per 31.12.2014 gebildete Rückstellung für Spitzabrechnungen der rnv stellte sich als zu hoch heraus. Hieraus ergaben sich im Geschäftsjahr 2015 periodenfremde, positive Effekte. Weitere periodenfremde, positive Effekte resultierten aus einer zu niedrigen Schätzung der URN-Einnahmen Dezember 2014.

Der Rückgang der Erlöse aus **Schülerzuschüssen** (-0,1 Mio. € bzw. -0,7 %) ist auf die Linienbündel in Rheinland-Pfalz zurückzuführen. Restzahlungen für das Kalenderjahr 2014 fielen geringer aus als zum Geschäftsjahresende 2014 erwartet. Hieraus ergaben sich für das Geschäftsjahr 2015 periodenfremde, negative Effekte. Die Schülerzuschüsse für die Linienbündel in Baden-Württemberg bewegen sich auf Vorjahresniveau.

Die Steigerung der Erlöse aus **Finanzierungsvereinbarungen** (+0,4 Mio. € bzw. +4,4 %) resultiert hauptsächlich aus höheren Zuschusssätzen mit den OEG-Nachbargemeinden (+0,2 Mio. €) und der neu geschlossenen Finanzierungsvereinbarung Heidelberg-Bus, Linien 34 und 35 (+0,2 Mio. €).

Ein Großteil des Anstiegs der Erlöse aus **Schwerbehindertenabgeltung** (+0,3 Mio. € bzw. +5,2 %) entfällt auf das Linienbündel OEG. Im Rahmen des zweigleisigen Ausbaus sind die erstattungsfähigen Einnahmen deutlich angestiegen.

Für den Rückgang der **sonstigen Verkehrserlöse** (-0,4 Mio. € bzw. -15,0 %) ist im Wesentlichen der Wegfall von Werksverkehren verantwortlich (-0,6 Mio. €). Gegenläufig haben die Erlöse aus erhöhtem Beförderungsentgelt (EBE) um 0,2 Mio. € zugenommen.

### Erlöse aus Bauleistungen

Der leichte Rückgang der Umsatzerlöse aus dem Baugeschäft um 2,0 Mio. € auf 30,1 Mio. € ist vor dem Hintergrund der Bestandsveränderungen zu sehen. Im Berichtszeitraum gingen die Umsatzerlöse mit deutlichen Bestandserhöhungen von 38,0 Mio. € einher, im Vergleichszeitraum mit Bestandserhöhungen von 30,9 Mio. €. Die Gesamtleistung aus dem Baugeschäft ergibt sich als Summe der Komponenten Umsatzerlöse, Bestandsveränderungen sowie sonstige Erträge. Gegenüber dem Vergleichszeitraum ist die Leistung aus dem Baugeschäft um 5,4 Mio. € auf 68,4 Mio. € angestiegen.

	<b>1.1. – 31.12.2015</b>	<b>1.1. – 31.12.2014</b>
	in T€	in T€
Umsatzerlöse aus Baugeschäft	30.101	32.093
Bestandsveränderungen aus Baugeschäft	38.020	30.922
Sonstige Erträge aus Baugeschäft	324	0
<b>Gesamtleistung Baugeschäft</b>	<b>68.445</b>	<b>63.015</b>

Im Berichtsjahr haben sich folgende Projekte aufgrund (Teil-) Realisierung und Abrechnung in den Umsatzerlösen aus Bauleistungen niedergeschlagen: DFI Mannheim (3,2 Mio. €), Konrad-Adenauer-Brücke (2,2 Mio. €), Primove (2,0 Mio. €), DFI Heidelberg (1,5 Mio. €), Haltestelle Neumarkt (1,1 Mio. €), Gleiserneuerung Viernheim (1,0 Mio. €).

Folgende weitere Projekte wurden im Berichtsjahr begonnen bzw. weitergeführt und haben daher zu einer Zunahme der unfertigen Leistungen geführt, wobei sich die Angabe in Klammern auf die Zunahme der unfertigen Leistungen im Berichtsjahr bezieht und nicht auf den Gesamtbestand der unfertigen Leistungen dieser Projekte zum Bilanzstichtag: Stadtbahnstrecke Mannheim-Nord (28,0 Mio. €), Gleiserneuerung Seckenheim (6,5 Mio. €), Rhein-Haardtahn 2010 (5,5 Mio. €), Umbau Kurfürstenanlage (4,0 Mio. €).



### Sonstige Umsatzerlöse

Die sonstigen Umsatzerlöse umfassen hauptsächlich Erlöse aus der Vermietung von Werbeflächen. Diese bewegen sich auf gleichbleibendem Niveau.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** der rnv sind im Berichtsjahr um 2,8 Mio. € auf 16,7 Mio. € gesunken.

Maßgebliche Größe innerhalb der sonstigen betrieblichen Erträge ist der **Vertriebsanreiz** aus der Einnahmenabrechnung der URN GmbH. Trotz Zunahme der Kasseneinnahmen (+3,0 %) ist der Vertriebsanreiz gegenüber dem Vergleichszeitraum um 0,4 Mio. € auf 7,7 Mio. € gesunken. Dies lässt sich auf eine gegenüber dem Vorjahr veränderte Anreizstruktur zurückführen. Wie im URN-Einnahmenaufteilungsvertrag vorgesehen, wurde der Vertriebsanreiz für Abonnement-Einnahmen herabgesetzt, der für den Bartarif heraufgesetzt. Aufgrund des hohen Anteils der Abonnement-Einnahmen an den gesamten rnv-Kasseneinnahmen hat sich dies insgesamt negativ für die rnv ausgewirkt.

Das Verlustverrechnungspotenzial aus der Absenkung von Trassen- und Arbeitnehmerüberlassungsentgelten reichte im Geschäftsjahr 2015 nicht aus, um das Defizit aus dem rnv-Kerngeschäft zu decken. Der übersteigende Betrag wurde von den Gesellschaftern durch **Ertragszuschüsse** i. H. v. 1,3 Mio. € ausgeglichen.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge im Berichtsjahr ist auf gesunkene Erträge aus Schadenersatz (-3,2 Mio. €) sowie geringere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (-0,6 Mio. €) zurückzuführen.

### 2.3.1.2 Aufwendungen

Die wesentlichen Aufwandspositionen der rnv haben sich gegenüber dem Vergleichszeitraum wie folgt entwickelt:

	<b>1.1. – 31.12.2015</b>	<b>1.1. – 31.12.2014</b>
	in T€	in T€
Materialaufwand	151.269	147.767
Personalaufwand	41.256	36.348
Abschreibungen	15.916	13.834
Sonstige betriebliche Aufwendungen	16.698	16.904
<b>Summe</b>	<b>225.139</b>	<b>214.853</b>

#### Materialaufwand:

Der Materialaufwand erhöhte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum um 3,5 Mio. € auf 151,3 Mio. €, was hauptsächlich auf die stärkere Bautätigkeit im Geschäftsjahr zurückzuführen ist. Von dem im Geschäftsjahr angefallenen Materialaufwand entfallen 44,9 % (= 67,9 Mio. €) auf den Bereich Bauleistungen.

#### Personalaufwand:

Der Personalaufwand ist gegenüber dem Vergleichszeitraum um 4,9 Mio. € auf 41,3 Mio. € angestiegen. Ursächlich ist vor allem der sukzessive Aufbau eigenen Personals der rnv bei gleichzeitigem Rückgang der Personalüberlassung durch die Altverkehrsunternehmen. Darüber hinaus sind Lohn- und Gehaltssteigerungen erfolgt.

#### Abschreibungen:

Der Anstieg der Abschreibungen um 2,1 Mio. € auf 15,9 Mio. € ist wesentlich durch die Aktivierung neuer Fahrzeuge im Busbereich (insbesondere Primove-Busse) sowie weiterer Fahrausweisautomaten geprägt.

#### Sonstige betriebliche Aufwendungen:

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind gegenüber dem Vergleichszeitraum um 0,2 Mio. € auf 16,7 Mio. € gesunken.

Innerhalb folgender Bereiche ergibt sich ein Anstieg der Aufwendungen: Rechts- und Beratungskosten (+0,4 Mio. €), URN-Eigenaufwand (+0,1 Mio. €), Mieten und Pachten (+0,1 Mio. €). Der deutliche Anstieg der Rechts- und Beratungskosten ist wesentlich geprägt durch das Klageverfahren gegen das Schienenkartell.

Den gestiegenen Aufwendungen für Mieten und Pachten liegt die Anmietung zusätzlicher Büroflächen zugrunde.

Innerhalb folgender Bereiche ergibt sich ein Rückgang der Aufwendungen: Beiträge, Gebühren und Versicherungen (-0,4 Mio. €) resultierend aus geringeren Aufwendungen für Verbandsbeiträge und für die Haftpflichtversicherung HÖV sowie für die Werbung (-0,3 Mio. €) durch geringere Aufwendungen für Außenkommunikation.

Modellbedingt ergeben sich bei der rnv keine Ergebniseffekte aus dem Verkehrs- und Baugeschäft. Der im Berichtsjahr erzielte **Jahresüberschuss** aus dem Drittgeschäft von 1,3 Mio. € (Vergleichszeitraum: 0,6 Mio. €) ist durch folgende Komponenten geprägt: Finanzierungsvereinbarungen mit umliegenden Städten bzw. Kreisen (0,7 Mio. €), sonstiges Drittgeschäft (0,3 Mio. €), Erträge aus Ertragsteuern (0,3 Mio. €).

## 2.3.2 Vermögens- und Finanzlage

### 2.3.2.1 Kennziffern

Vermögensstruktur	31.12.2015		31.12.2014	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
<b>Anlagenintensität</b>				
Anlagevermögen	150.651	<b>47,6 %</b>	151.506	<b>53,9 %</b>
Gesamtvermögen	316.609		281.283	
<b>Umlaufintensität</b>				
Umlaufvermögen	165.317	<b>52,2 %</b>	129.758	<b>46,1 %</b>
Gesamtvermögen	316.609		281.283	

Die Bilanzsumme der rnv ist gegenüber dem Vergleichszeitpunkt 31.12.2014 um 35,3 Mio. € auf 316,6 Mio. € angestiegen. Das Anlagevermögen verringerte sich im relevanten Zeitraum um 0,9 Mio. € auf 150,7 Mio. €, das Umlaufvermögen erhöhte sich um 35,6 Mio. € auf 165,3 Mio. €. Ursache für den

deutlichen Anstieg des Umlaufvermögens ist die Zunahme des Bestands an unfertigen Leistungen um 38,0 Mio. €. Gegenüber dem Vergleichszeitpunkt hat die Anlagenintensität um 6,3 Prozentpunkte auf 47,6 % abgenommen.

Anlagendeckungsgrade	31.12.2015		31.12.2014	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
<b>Anlagendeckung 1</b>				
Eigenkapital	60.368	<b>40,1 %</b>	59.107	<b>39,1 %</b>
Anlagevermögen	150.651		151.506	
<b>Anlagendeckung 2</b>				
Eigenkapital	60.368	<b>109,0 %</b>	59.107	<b>106,9 %</b>
+ langfristiges Fremdkapital	103.888		102.859	
Anlagevermögen	150.651		151.506	

Zum 31.12.2015 ist das Anlagevermögen zu 40,1 % (Vorjahr: 39,1 %) durch Eigenkapital sowie zu 109,0 % (Vorjahr: 106,9 %) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital finanziert. Langfristiges Fremdkapital ist hierbei definiert als langfristig finanziertes Kapital, unabhängig von der Restlaufzeit.

Kapitalstruktur	31.12.2015		31.12.2014	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
<b>Eigenkapitalanteil</b>				
Eigenkapital	60.368	<b>19,1 %</b>	59.107	<b>21,0 %</b>
Gesamtkapital	316.609		281.283	
<b>Fremdkapitalanteil</b>				
Fremdkapital	253.793	<b>80,2 %</b>	219.562	<b>78,1 %</b>
Gesamtkapital	316.609		281.283	
<b>Verschuldungskoeffizient</b>				
Fremdkapital	253.793	<b>420,4 %</b>	219.562	<b>371,5 %</b>
Eigenkapital	60.368		59.107	
<b>Korrigierter Eigenkapitalanteil</b>				
Eigenkapital	60.368	<b>29,9 %</b>	59.107	<b>28,9 %</b>
Gesamtkapital	316.609		281.283	
- unfertige Leistungen	114.755		76.736	

Die Eigenkapitalquote beträgt zum 31.12.2015 unbereinigt 19,1 % (Vorjahr: 21,0 %). Bereinigt um den Bestand an unfertigen Leistungen im Rahmen der Bautätigkeit für Gesellschafter und Dritte (insbesondere MVV Verkehr GmbH) liegt die Eigenkapitalquote bei 29,9 % (Vorjahr: 28,9 %).

Die Erhöhung des Eigenkapitals um 1,3 Mio. € ist ausschließlich auf den im Geschäftsjahr erwirtschafteten Jahresüberschuss zurückzuführen. Die Zunahme des Fremdkapitals um 34,2 Mio. € ist nahezu ausschließlich auf um 39,7 Mio. € gestiegene Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen zurückzuführen.

### 2.3.2.2 Investitionen

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 15,3 Mio. € investiert. Dabei entfallen 1,1 Mio. € auf immaterielle Vermögensgegenstände und 14,2 Mio. € auf Zugänge im Sachanlagevermögen. Der Großteil der Investitionen des Geschäftsjahres betrifft neue Busse (4,3 Mio. €), neue Fahrausweisautomaten (3,2 Mio. €), das Projekt Primove (1,8 Mio. €), das neue RBL-System (its4u) (1,0 Mio. €), Erneuerungsmaßnahmen am Gebäude M7 (1,0 Mio. €), neue Dienst- und Sonderfahrzeuge (1,0 Mio. €) sowie das Geoinformationssystem (0,3 Mio. €).

### 2.3.2.3 Liquidität

Die Finanzierung der signifikanten Investitionen des Geschäftsjahres erfolgte überwiegend aus Mitteln der am 12.03.2015 abgeschlossenen Konsortialfinanzierung. Insgesamt wurden hieraus für Investitionen des Geschäftsjahres 2015 10,9 Mio. € abgerufen, wovon im Geschäftsjahr 2015 4,8 Mio. € zufflossen und die verbleibenden 6,1 Mio. € im Januar 2016. Alle weiteren Investitionen wurden aus dem laufenden Geschäftsbetrieb finanziert.

Zum Bilanzstichtag bestehen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 72,1 Mio. € (Vorjahr: 70,8 Mio. €) und Verbindlichkeiten gegenüber Leasinggebern in Höhe von 5,4 Mio. € (Vorjahr: 6,0 Mio. €). Die gegenüber der MVV Verkehr GmbH bestehenden Darlehensverbindlichkeiten belaufen sich per 31.12.2015 auf 26,3 Mio. € (Vorjahr: 27,8 Mio. €).

Aus den Abschreibungen des Geschäftsjahres ergab sich ein Innenfinanzierungspotenzial in Höhe von 15,9 Mio. €.

Die Zahlungsfähigkeit war im Berichtsjahr jederzeit gegeben.

Zum Bilanzstichtag verfügte die rnv über Kontokorrent-Kreditlinien bei den am Konsortialdarlehensvertrag vom 12.03.2015 beteiligten Banken in Form eines sog. „revolvierenden Darlehens“ in Höhe von insgesamt 6,0 Mio. €. Darüber hinaus bestand eine Tagesgeld-Kreditlinie bei der Tochtergesellschaft ZWM über zusätzliche 2,5 Mio. €. Die bestehenden Kreditlinien wurden per 31. Dezember 2015 nicht beansprucht.

## 2.4 Gesamtaussage zu Geschäftsverlauf und Lage des Unternehmens

Die rnv konnte die erwarteten Umsatzziele aus der Unternehmensplanung für 2015 nicht in vollem Umfang erreichen. Mit 143,6 Mio. € weichen die Verkehrserlöse um -1,4 Mio. € (-1,0 %) vom geplanten Umsatz in Höhe von 145,0 Mio. € ab.

Aufgrund eines geringeren Wachstums der URN-Pooleinnahmen im Vergleich zur Planung ergab sich bei den Erlösen aus Linienverkehr eine Plan-Ist-Abweichung von -0,8 Mio. €.

Das prognostizierte Ergebnis von +0,6 Mio. € stieg im abgeschlossenen Berichtsjahr auf ein Ist-Ergebnis von +1,3 Mio. €. Die Abweichung gegenüber dem ursprünglichen Planwert resultiert insbesondere aus höheren Überschüssen aus Finanzierungsvereinbarungen (+0,2 Mio. €) sowie aus positiven Ertragsteuer-Effekten (+0,5 Mio. €).

Mit rnv-eigenen Investitionen in Höhe von 15,3 Mio. € wurde das geplante Investitionsvolumen von 32,2 Mio. € lediglich zu 47,6 % erreicht. Das geringere Investitionsvolumen in 2015 basierte hauptsächlich auf geänderten Planungen bei Neubauvorhaben sowie Projektverzögerungen bei Bestandsbauvorhaben (-12,1 Mio. €) im Rahmen des Standortkonzeptes der rnv.

Die Geschäftsführung der rnv ist mit dem Verlauf des Berichtsjahres und den daraus erzielten Ergebnissen insgesamt zufrieden.

## 2.5 Weitere bedeutsame nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

Neben den in Abschnitt 2.2.2 Beförderungsleistungen dargestellten bedeutsamen nicht-finanziellen Leistungsindikatoren Fahrgastzahlen und Abonnement-Kunden nach Kartenarten bestehen für die rnv die im Folgenden dargestellten, weiteren bedeutsamen nicht-finanziellen Leistungsindikatoren.

### 2.5.1 Mitarbeiter

Der stete Rückgang der von den Altgesellschaften überlassenen Mitarbeiter wurde auch im Geschäftsjahr 2015 durch die Einstellung rnv-eigener Mitarbeiter ausgeglichen. In der Regel scheiden überlassene Mitarbeiter aus Altersgründen aus. Die Anzahl eigener und überlassener Mitarbeiter ist im Vergleich zum Vorjahr auf unverändertem Niveau. Die Verkehrsbranche ist von vielen technischen Neuerungen geprägt. Dies spiegelt sich auch im Rahmen der Wieder- und Neubesetzung von Stellen in den entsprechenden Anforderungsprofilen wider. Um die Mitarbeiter für die branchenspezifischen Anforderungen zu qualifizieren, kommen Weiterbildungsangebote sowohl für Berufsanfänger als auch für langjährig Beschäftigte zum Einsatz.

Mit einem mehrgliedrigen Weiterbildungsprogramm der Führungskräfteentwicklung im Berichtsjahr sowie dem Aufbau eines Nachwuchsführungskräfteprogramms konnte sich das Unternehmen auch in diesem Aufgabenfeld weiterentwickeln.

Als etabliertes Unternehmen setzt die rnv besonders auf qualifizierte Nachwuchskräfte durch die Berufsausbildung im eigenen Haus. Die Übernahmequote nach erfolgreich abgeschlossener Ausbildung lag auch im Geschäftsjahr 2015 bei annähernd 100 %.

Die hohe Beschäftigungssicherheit sowie attraktive Arbeitsbedingungen sorgen für ein positives Arbeitgeberimage in der Öffentlichkeit.

Die Bereiche Lagerlogistik und der duale Studiengang „Öffentliche Wirtschaft“ wurden erstmals im Berichtsjahr in das Ausbildungsprofil der rnv aufgenommen.

Die Zahl der Mitarbeiter in der Zentralen Serviceeinheit (ZSE) ist im Vorjahresvergleich von 26 Beschäftigten auf zwischenzeitlich 40 angestiegen. Für Mitarbeiter, die zeitweise oder dauerhaft fahrdienst- bzw. arbeitsplatzuntauglich sind, wird in der ZSE nach alternativen Einsatzmöglichkeiten im Unternehmen gesucht. Fremdvergaben und Leasingeinsätze lassen sich dadurch ebenso reduzieren wie krankheitsbedingte Fehlzeiten der Beschäftigten.

Mit Blick auf die Altersstruktur der Beschäftigten wirkte der Fachbereich Personal im Berichtsjahr an einem Tarifvertrag zum demografischen Wandel mit. Dieser wird bei der künftigen Gestaltung von Arbeitszeitmodellen eine wichtige Rolle spielen.

Abläufe und Prozesse in der Personalwirtschaft stehen regelmäßig auf dem Prüfstand, mit dem Ziel, die Mitarbeiter bestmöglich zu betreuen. Herausragendes Beispiel dafür im Bereich betriebliches Gesundheitswesen ist die Konzentration der betriebsärztlichen Leistungen auf einen zentralen Standort anstelle von bisher drei Standorten.

### 2.5.2 Kundenqualitätsmanagement

In der jährlichen Befragung von Fahrgästen, dem Kundenbarometer von TNS Infratest, hat sich die rnv mit einer Gesamtnote von 2,66 gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert (2014: 2,75) und liegt deutlich über dem Durchschnitt der deutschlandweiten Befragung (2,88). Der Anteil der zufriedenen Nutzer hat sich von 86,6 % im Vorjahr auf 91,1 % im Jahr 2015 erhöht.

Bei den meisten Leistungsmerkmalen bewegt sich die rnv oberhalb des bundesweiten Durchschnitts. Neben der Gesamtzufriedenheit konnten bei weiteren zentralen Leistungsmerkmalen, z. B. der Information bei Störungen, deutliche Verbesserungen erzielt werden. Damit honorieren die Fahrgäste die in den letzten Jahren erfolgten Investitionen, z. B. in Anlagen der dynamischen Fahrgastinformation an Haltestellen sowie in die Weiterentwicklung der mobilen Fahrplaninformationssysteme.

Die erzielten Fortschritte sind ein weiterer Ansporn, die Anstrengungen zur Verbesserung der Qualität fortzuführen und weiter zu verstärken. Eine wertvolle Quelle dafür sind auch Anregungen und Hinweise der Kunden.

Das im April 2014 eingeführte System „rnv-scout“ als Erweiterung der App rnv „Start. Info“ wird von den Fahrgästen rege genutzt. Insgesamt gingen im Jahr 2015 etwa 2.800 Scout-Meldungen ein, die sich zumeist auf die Pünktlichkeit von Fahrten sowie auf Mängel an Haltestellen und Fahrzeugen bezogen.

Die übrigen rund 5.000 Beschwerden, die über herkömmliche Kanäle, vor allem per E-Mail sowie Telefon eingingen, werden seit April 2015, wie schon bislang die Meldungen von rnv-scout, mithilfe einer Beschwerdesoftware bearbeitet, die insbesondere die Auswertung von Hinweisen vereinheitlicht und erleichtert. Hierdurch ist eine bessere Dokumentation und Auswertung möglich. In Verbindung mit den Kundenzufriedenheitsbefragungen lassen sich somit auch Verbesserungspotenziale leichter analysieren.

Alle von Fahrgästen gemeldeten Mängel werden, unabhängig vom Eingangsweg, schnellstmöglich an die betreffenden Fachabteilungen weitergeleitet und behoben. Die Bereiche werden jeweils zeitnah über die in Monaten bzw. Quartalen erfassten Kundenhinweise informiert. Zusätzlich werden in Qualitätsgesprächen die in den jeweiligen Zeiträumen aufgetretenen Probleme erörtert, um daraus Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität abzuleiten und umzusetzen.

### **Fuhrpark**

In etwa 5-10 Jahren haben über 50 % der Schienenfahrzeuge der rnv ihr Lebensalter erreicht und müssen ersetzt werden. Daneben erfordern neue Strecken und steigende Fahrgastzahlen zusätzliche Fahrzeuge. Um die Neubeschaffung zeitlich strecken zu können, wird ein Teil der vorhandenen Stadtbahnflotte im 2015 gestarteten Projekt „Bahnerhaltung“ ertüchtigt. Im Fokus stehen vor allem die GT6N/GT8N-Fahrzeuge, die Mitte der 90er-Jahre in Dienst gestellt wurden und bei denen nun größere Instandsetzungsarbeiten anstehen.

An dem Beschaffungsprojekt „Stadtbahn 2025“ wurde auch 2015 intensiv weitergearbeitet. Ziel ist es, bis zum Ende dieses Jahrzehnts erste neue Fahrzeuge für den Betrieb bereitzustellen. Beim modernsten Fahrzeugtyp der rnv, den Variobahnen vom Typ RNV 6 und RNV 8, lösen sich nach rund 10 Jahren die Verklebungen der Dächer. Dies erfordert umfangreiche Erhaltungsaufwendungen. Die negativen Erfahrungen bei der Langlebigkeit von Komponenten der aktuell vorhandenen Fahrzeugflotte fließen in das Beschaffungsprojekt ein, um der aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten notwendigen Langlebigkeit von Schienenfahrzeugen künftig wieder besser Rechnung zu tragen.

Bei den Bussen wird die bereits seit Jahren erfolgreich praktizierte kontinuierliche Beschaffung fortgesetzt, indem für abgängige Fahrzeuge zeitnaher Ersatz erfolgt. Hierfür hat die rnv die Planung „Bus 2020“ erstellt. Aus dieser Planung heraus erfolgte 2015 die Beschaffung von insgesamt 15 neuen Linienbussen, davon sieben Gelenk- und acht Standardbusse. Im Gegenzug wurden alte Fahrzeuge außer Dienst gestellt bzw. verkauft. Da die neuen Busse durchweg mit Abgasreinigung nach Euro-VI-Norm ausgerüstet sind, bedeutet die Neubeschaffung eine weitere Entlastung der Umwelt. Auch in den folgenden Jahren bis 2020 ist eine kontinuierliche Beschaffung vorgesehen.



Die verstärkte Nutzung von Mobilitätshilfen, wie Rollatoren und Rollstühlen unterschiedlichster Bauart, durch mobilitäts eingeschränkte Fahrgäste stellt die Konzeption der Fahrgastinnenräume weiterhin vor große Herausforderungen. Der Bedarf für Sondernutzungsflächen mit erweiterten Abmessungen wird künftig zunehmen. Um den Fahrgästen weiterhin einen zügigen und bequemen Ein- und Ausstieg an den Türen bzw. die Bewegung im Fahrzeug zu ermöglichen, muss die Gewichtung von Sitz- und Stehplätzen in den Fahrzeugen, insbesondere bei der Neubeschaffung, überprüft werden.

### 3. Nachtragsbericht

Am 9. Februar 2016 wurde von den Verhandlungsführern des Arbeitgeberverbandes Nahverkehr (AVN) und der Gewerkschaft ver.di der Tarifvertrag-Demografie (D-TV rnv) für die rnv und die Allianzgesellschaften unterzeichnet. Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der rnv und der Allianzgesellschaften wurde tarifpolitisches Neuland betreten. Die Verhandlungsführer haben in dem TV-Demografie vereinbart, dass 2,4 % der jährlichen Gesamtpersonalkosten (inkl. Sozialversicherungsbeiträge und Beitrags- bzw. Umlagezahlungen an die ZVK) aufgewendet werden, um damit ein Modell altersgerechten Arbeitens mit einer sich ab dem 56. Lebensjahr stetig erhöhenden Freistellungsstaffel zu ermöglichen. Mitarbeiter verzichten als Eigenbeteiligung auf 3 % ihrer Bruttobezüge und erhalten Freistellungsansprüche von anfangs 6,5 Tagen pro Jahr ansteigend auf maximal 51 Tage pro Jahr mit Vollendung des 64. Lebensjahres. Für dieses Modell werden 2 % der Gesamtpersonalkosten im Jahr 2016 und jeweils 2,4 % in den Folgejahren zur Verfügung gestellt. Weitere 0,4 % der Gesamtpersonalkosten stehen ab Januar 2018 zum Aufbau von Zeitwertkonten für alle (auch für jüngere) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Verfügung. Die rnv und die Gewerkschaft ver.di wollen durch diesen Tarifvertrag einen spürbaren Beitrag dazu leisten, dass ältere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch verkürzte Arbeitszeiten die Steigerung der Lebensarbeitszeit schultern

können und sich die Krankheitszeiten spürbar reduzieren. Gleichzeitig haben die Tarifvertragsparteien durch den Tarifabschluss den Streit um das Tarifniveau der rnv beigelegt und sich bis zum Jahr 2022 an die Entgelttarifabschlüsse des TV-N BW gekoppelt.

## 4. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

### 4.1 Prognosebericht

Das Jahr 2016 und die Folgejahre sind geprägt durch große Investitionen der Altgesellschaften in das Streckennetz der rnv, wie „Stadtbahn Mannheim Nord“, „Mobilitätsnetz Heidelberg“ und „Rhein-Haardtahn 2010“, die deutliche Auswirkungen auf den Betrieb in den nächsten Jahren haben werden. Die Beschaffung einer Nachfolgegeneration von Stadtbahnfahrzeugen wird voraussichtlich ab 2018 maßgeblich das rnv-eigene Investitionsvolumen beeinflussen. Darüber hinaus soll das Standortkonzept der rnv in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Dieses beinhaltet den Neubau des Betriebshofes Heidelberg, die Erweiterung des Standortes Mannheim-Möhlstraße sowie mittelfristig die Schließung des Standortes Käfental.

#### **rnv-eigene Investitionen**

In 2016 ist geplant, rnv-eigene Investitionen in Höhe von 20 Mio. € ohne Berücksichtigung eventueller Zuschüsse durchzuführen. Verglichen mit dem effektiven Investitionsvolumen des Geschäftsjahres 2015 stellt dies einen Anstieg um 4,6 Mio. € dar. Die Investitionen in 2015 waren unter anderem durch Investitionsverschiebungen bei Bauvorhaben in Folge von unklaren Finanzierungszusagen und offenen Standortfragen geprägt. Im Busbereich findet eine kontinuierliche Beschaffung mit einem Investitionsvolumen von insgesamt 10 Mio. € im Zeitraum von 2016 bis 2020 statt.

Wesentlicher Bestandteil der Investitionen im Geschäftsjahr 2016 sind Erneuerungs- und Umbaumaßnahmen am Standort Mannheim-Möhlstraße (Schwerpunktwerkstatt M7, Gebäude M6, M8 und M9) mit insgesamt 6,1 Mio. €. Weitere Erneuerungs- und Umbaumaßnahmen sind auch für die Folgejahre vorgesehen. Der Beginn des ersten Bauabschnitts im Rahmen des Neubaus des Betriebshofs Heidelberg ist im Jahr 2016 mit 1,0 Mio. € veranschlagt. Für die Neubeschaffung von Bussen ist im Jahr 2016 ein Investitionsvolumen von 2,5 Mio. € unterstellt. Darüber hinaus sind 1,4 Mio. € für Investitionen in die technische Ausrüstung von Gebäuden und Fahrzeugwerkstätten, 1,0 Mio. € für ein Betriebshof-Managementsystem sowie 0,9 Mio. € für Sonderfahrzeuge der Infrastruktur vorgesehen. Zusätzlich fließen unter dem Titel ITCS4U 0,7 Mio. € in eine Erweiterung und Modernisierung des RBL-Systems und 0,5 Mio. € in einen Fahrsimulator für die Fahrerausbildung.

#### Erlössteigerungen

Für das Jahr 2016 erwartet die rnv **Verkehrserlöse** in Höhe von 149,1 Mio. €.

Die prognostizierten Erlöse aus **Linienverkehr** für 2016 belaufen sich auf 111,2 Mio. €. Es ist ein jährliches Wachstum der URN-Kasseneinnahmen von 2,5 % unterstellt.

Durch die Umsetzung verschiedener Großprojekte wie Stadtbahn Mannheim Nord, Rhein-Haardtahn 2010 und Mobilitätsnetz Heidelberg werden ab Mitte 2016 zusätzliche Mehreinnahmen von 1,0 Mio. € p. a., anwachsend auf 1,7 Mio. € im Jahr 2020, erwartet.

Analog den steigenden Erlösen aus Linienverkehr ist auch bei den Erlösen aus **Schwerbehindertenzuschüssen** in 2016 ein leichter Zuwachs auf 6,2 Mio. € in der Planung unterstellt.

Bei den Erlösen aus **Schülerzuschüssen** ist mit einem stagnierenden Niveau von rund 16,5 Mio. € p. a. bis 2020 zu rechnen. Diese Prognose basiert nach wie vor auf einer Fortschreibung der Ist-Werte für Baden-Württemberg sowie dem verabschiedeten Preis-Preis-Modell in Rheinland-Pfalz.

Die Steigerung der Erlöse aus **Finanzierungsvereinbarungen** um 1,6 Mio. € beruht vor allem auf gestiegenen Erlösen aus der RHB-Finanzierungsvereinbarung aufgrund einer gestiegenen Verkehrsleistung, einem geänderten Modus der Verlustübernahme und höheren verrechneten Defiziten an die Nachbargemeinden. Weitere Erlössteigerungen in 2017 und den Folgejahren resultieren aus sich ändernden Defiziten in einzelnen Linienbündeln, die über die Finanzierungsvereinbarungen mit den Nachbargemeinden verrechnet werden.

Bei den **Erlösen aus Bauleistungen** erwartet die rnv im Geschäftsjahr 2016 eine leichte Steigerung.

#### Ergebnis

Das Ergebnis 2016 der rnv wird vor allem durch die Ergebnisse aus den Finanzierungsvereinbarungen mit den Nachbargemeinden der Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen bestimmt. Die rnv prognostiziert für 2016 einen Überschuss von 0,2 Mio. €, wobei aufgrund einer sukzessiven Anpassung der Finanzierungsvereinbarungen in den Folgejahren ein weiterer Anstieg auf bis zu 0,9 Mio. € erzielt werden könnte.

## 4.2 Chancen- und Risikobericht

Als Verkehrs- und Infrastrukturdienstleister sichert die rnv einen wichtigen Teil des Mobilitätsbedarfs der Einwohner des Rhein-Neckar-Kreises mit den Bevölkerungsschwerpunkten Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen. Auch in den kommenden Jahren zeigt die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung steigende Einwohnerzahlen und damit auch eine steigende Nachfrage nach Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs.

Um die Marke „rnv“ weiterzuentwickeln und um sich mit deren Ausbau am Mobilitätsmarkt zu positionieren, wurde die Unternehmensstrategie „rnv 2020“ ins Leben gerufen. Sie betont die von den Kunden bereits jetzt geschätzten ökologischen Aspekte sowie die individuelle Mobilität und leitet daraus die Markentreiber Ökologie und Innovation sowie die Ergebnistreiber Effizienz und ÖPNV-Mobilität (Steigerung des ÖPNV-Marktanteils) ab. „rnv 2020“ sieht vor, diese Treiber finanziell und personell auszubauen, ohne dass dies Auswirkungen auf das wirtschaftliche Ergebnis des Unternehmens hat. Die Implikationen aus dieser Markenkonzeption werden daher bewusst mit der im Projekt „Weiter erfolgreich“ eingeführten Initiative zur Prozessverbesserung verbunden. Die sogenannten „4 x 20“-Ziele dieser Unternehmensstrategie beinhalten, die rnv jeweils 20 % innovativer, 20 % ökologischer, 20 % effizienter zu machen und einen Fahrgastzuwachs um 20 % zu erreichen.

Alle Veränderungen beinhalten sowohl Chancen als auch Risiken, deren kontinuierliche, verlässliche und vollständige Identifizierung und Steuerung integraler Bestandteil der Unternehmensführung sein muss. In diesem Sinne hat die rnv Risiko-grundsätze entwickelt, daraus abgeleitete Leitlinien aufgestellt und einen Risikomanagement-Prozess etabliert.

### **Risikomanagementsystem**

Zur frühzeitigen Erkennung, Bewertung und konsequenten Überwachung von Risiken setzt die rnv ein angepasstes Risikomanagement- und Kontrollsystem ein, welches einerseits ein definiertes Rahmenwerk bietet und andererseits durch ständige Weiterentwicklung flexibel auf veränderte Situationen reagieren kann.

Die aktuelle Unternehmenssituation unterliegt jedes Quartal einer regelmäßigen Risikoanalyse. Neue wie alte Chancen und Risiken werden in Potenzial, Eintrittswahrscheinlichkeit und möglichen Gegenmaßnahmen vollständig erfasst und laufend in mehreren Ebenen plausibilisiert.

Der Chancen- und Risikobericht und die Kontrollen aus dem rechnungslegungsbezogenen Teil des Internen Kontrollsystems werden der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat als Wirksamkeitsnachweis beider Systeme regelmäßig zur Verfügung gestellt. Daneben werden der Ausbau des rnv-übergreifenden Kontrollsystems und die Integration bisher nicht einbezogener Unternehmensbereiche ständig weiter vorangetrieben.

Ausgewählte Risiken mit hohem Schadenspotenzial unterliegen darüber hinaus in einem eigens aufgebauten quartalsweisen Maßnahmencontrolling einer besonderen Beobachtung durch die Entscheidungsträger.

Eine interdisziplinär tätige Arbeitsgruppe, die sich aus den Risikoverantwortlichen aller Unternehmensbereiche zusammensetzt, prüft die Ergebnisse des Erhebungsprozesses kritisch und steht als Expertenkommission den einzelnen Bereichsverantwortlichen unterstützend zur Verfügung.

Außerhalb der regelmäßigen Berichterstattung gibt es für unerwartete Risiken mit bestandsgefährdendem Schadenspotenzial eine ad-hoc Berichtspflicht.

Das Risikomanagementsystem wird in festgelegten Abständen durch die Interne Revision auf seine grundsätzliche Wirksamkeit und Angemessenheit überprüft.





**Risikoportfolio**

Das Risikoportfolio der rnv beinhaltet aktuell 80 gemeldete Einzelrisiken, grundsätzlich kategorisiert in 13 Risikofeldern und aufgelistet nach den mit ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit gewichteten Schadenspotenzialen. Der Netto-Schadenswert

des gesamten rnv-Risikoinventars sank im Vergleich zum Vorjahr um ca. 21 %, obwohl die absolute Anzahl der Risiken anstieg.

**Entwicklung der Kategorien des Risikoportfolios der rnv im Geschäftsjahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr**

Gesamt-Risikoportfolio	Abläufe Technik	Projektgeschäft	Personal Organisation	Politik Umfeld	Management Strategie	IT	Finanzen	Einkauf	Vertrieb
	Fahrzeugausfall aufgrund fehlender Ressourcen	Neubau Betriebshof Heidelberg	Höherbewertung von Stellen	Marktbeherrschende Stellung von Lieferanten	Prämissen aus der Wirtschaftsplannung nicht eingehalten	Ausfall EDV-Interplan	Verfahrensweise Zahlungspläne nicht eingehalten	Unzureichende Wareneingangsprüfung	Entwicklung URN-Einnahmen
	Gleichzeitiger Ausfall Unterflurdrehmaschine		Unvorhersehbare Entwicklung Krankenstand				Finanzierung Baugeschäft		
	Ausfall Klimaanlage Rechenzentrum		Gesundheitliche Einschränkungen Mitarbeiter				Liquiditätsrisiko	Fehlendes Lieferantenrisiko	
	Erlöschen Betriebslaubnis Fahrzeuge		Funktionstrennung nicht eingehalten				Verspätete Rechnungstellung		
	Schienenfahrzeugausfall durch Serenschäden		Risiko Arbeitsgerichtsprozesse						
	Beschädigung Werkstatt durch Brand								
	Dachsanieerung Betriebshof Käfertal								
	→	↑	→	→	↓	→	→	→	→
	→	→	→	Einzelrisikopotenzial gering		Einzelrisikopotenzial mittel		Einzelrisikopotenzial hoch	
	Risikopotenzial unverändert	Risikopotenzial gestiegen	Risikopotenzial gesunken						

Gegenwärtig liegen keine Hinweise auf Risiken vor, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand des Unternehmens gefährdet haben oder künftig gefährden könnten.

## Exemplarisch ausgewählte Einzelrisiken

### Fehlende Ressourcen in der Schwerpunktwerkstatt

In der Schwerpunktwerkstatt fehlt es derzeit sowohl an personellen Ressourcen als auch an einsatzbereiter technischer Ausstattung. Hierdurch entsteht ein Risiko der Erhöhung von Fahrzeugdurchlaufzeiten infolge wachsender Bearbeitungsstaus in Instandhaltung und Instandsetzung. Folge kann dabei eine qualitative Verschlechterung der Fahrzeugflotte sein. Die Gegenmaßnahmen beinhalten ein Konzept zur bedarfsgerechten qualitativen und quantitativen Weiterentwicklung der Ressourcen in Verbindung mit der Optimierung der Werkstattprozesse.

### Marktbeherrschende Stellung von Lieferanten

Gerade im Schienenfahrzeugbereich ist durch zunehmende Spezialisierung der Kreis der Anbieter von Teilen, Komponenten oder Ersatzteilen oftmals eingeschränkt. Die rnv kann der Marktmacht einzelner Anbieter oft nur wenig entgegensetzen. Dies führt zu fehlenden Handlungsalternativen bei Problemen in der Abwicklung von geschlossenen Verträgen wie auch zu schwierig prognostizierbaren Lieferzeiten und Preisen in der Zukunft. Die Auswirkungen sind u. a. Stillstände in der Fahrzeugflotte.

### Neubau Betriebshof Heidelberg

Der Neubau des Betriebshofs Heidelberg befindet sich weiter im Planungsstadium. Die unklare Finanzierungslage seitens des Landes Baden-Württemberg macht es erforderlich, dass weitere Varianten geprüft werden. So wird eine zweistufige Realisierung eines neuen Betriebshofs auf dem Gelände „Am Ochsenkopf“ geplant. Allerdings gibt es bislang noch keine konkreten Beschlüsse in Hinblick auf eine solche Lösung. Es besteht das Risiko, dass der bisherige Betriebshof in der Bergheimer Straße, Heidelberg, noch längere Zeit genutzt werden muss und es womöglich zu Funktionseinschränkungen aufgrund behördlicher Sicherheitsauflagen kommt.

### Gleichzeitiger Ausfall der Unterflurdrehmaschinen

Die rnv setzt zur notwendigen wie vorgeschriebenen regelmäßigen Bearbeitung der Radreifensätze von Schienenfahrzeugen zwei unabhängig voneinander arbeitende Unterflurdrehmaschinen ein. Fallen aufgrund von Störungen beide Maschinen gleichzeitig aus, können die Radreifenprofile der Schienenfahrzeuge nicht mehr bearbeitet werden. Es drohen Fahrzeugausfälle, die nur schwer kompensiert werden können.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Instandhaltung der älteren Unterflurdrehmaschine „UFD104“ seitens des Herstellers bereits abgekündigt worden ist, da aufgrund des Alters der Maschine kein qualifiziertes Personal mehr vorhanden ist.

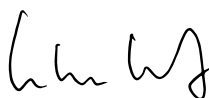
### Entwicklung der URN-Einnahmen

Die URN-Einnahmen der rnv könnten geringer ausfallen als geplant, falls z. B. die Kasseneinnahmen des Verbundes aufgrund des demografischen Wandels stagnieren oder zurückgehen oder falls sich die Verhältnisse innerhalb des Verbundes unvorhersehbar zu Ungunsten der rnv verschieben.

## 5. Erklärung zur Unternehmensführung

Zur Festlegung von Zielgrößen des Frauenanteils im Aufsichtsrat und der Geschäftsführung gemäß dem Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst vom 24. April 2015 hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung vom 19. November 2015 für den Aufsichtsrat eine Zielgröße von mindestens einer Frau von zwanzig Aufsichtsratsmitgliedern bis zum 30. Juni 2017 festgelegt. Für die Besetzung der Geschäftsführungspositionen wurde bis zu diesem Zeitpunkt eine Zielgröße von null beschlossen, da bestehende Geschäftsführerverträge zu beachten sind. Die Geschäftsführung hat in ihrer Sitzung vom 01.09.2015 für die erste und zweite Managementebene bis 30. Juni 2017 einen Frauenanteil von 23,1 % für die erste Managementebene (Bereichsleiter) und 28,2 % für die zweite Managementebene (Abteilungsleiter) als Zielgröße definiert.

Mannheim, den 30. März 2016



Christian Volz

Geschäftsführer  
Kaufmännische Angelegenheiten



Martin in der Beek

Geschäftsführer  
Technische Angelegenheiten

# BILANZ

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), Mannheim  
zum Stichtag 31.12.2015

Aktiva		31.12.2015	31.12.2014
	Anhang	in T€	in T€
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		3.579	3.630
Sachanlagen		139.381	140.089
Finanzanlagen		7.691	7.787
<b>Summe Anlagevermögen</b>		<b>150.651</b>	<b>151.506</b>
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	132.085	94.768
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	24.899	30.063
Flüssige Mittel	(4)	8.333	4.927
<b>Summe Umlaufvermögen</b>		<b>165.317</b>	<b>129.758</b>
Rechnungsabgrenzungsposten		641	19
<b>Summe Aktiva</b>		<b>316.609</b>	<b>281.283</b>

Passiva		31.12.2015	31.12.2014
	Anhang	in T€	in T€
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	10.500	10.500
Kapitalrücklage	(6)	44.919	44.919
Gewinnvortrag		3.688	3.119
Jahresüberschuss		1.261	569
<b>Summe Eigenkapital</b>		<b>60.368</b>	<b>59.107</b>
Fremdkapital			
Sonderposten	(7)	70	125
Rückstellungen	(8)	8.725	9.245
Verbindlichkeiten	(9)	244.998	210.192
<b>Summe Fremdkapital</b>		<b>253.793</b>	<b>219.562</b>
Rechnungsabgrenzungsposten	(10)	2.448	2.614
<b>Summe Passiva</b>		<b>316.609</b>	<b>281.283</b>



# GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), Mannheim

für das Geschäftsjahr vom 1.1.2015 bis 31.12.2015

		1.1. – 31.12.2015	1.1. – 31.12.2014
	Anhang	in T€	in T€
Umsatzerlöse	(11)	175.283	169.787
Bestandsveränderungen		38.019	30.910
Aktiviertete Eigenleistungen		974	840
Sonstige betriebliche Erträge	(12)	16.673	19.461
<b>Gesamtleistung</b>		<b>230.949</b>	<b>220.998</b>
Materialaufwand	(13)	151.269	147.767
Personalaufwand	(14)	41.256	36.348
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		15.916	13.834
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	16.698	16.904
Finanzergebnis	(16)	-4.927	-4.759
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>883</b>	<b>1.386</b>
Steuern	(17)	-378	817
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>(18)</b>	<b>1.261</b>	<b>569</b>

# ANHANG

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), Mannheim  
für das Geschäftsjahr vom 1.1.2015 bis 31.12.2015

## Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) – im Folgenden RNV genannt – für das Geschäftsjahr vom 1.1.2015 bis 31.12.2015 ist nach den handelsrechtlichen Vorschriften für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt.

Die Bilanz entspricht dem Gliederungsschema nach § 266 HGB. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gewählt.

Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, werden einzelne Posten der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst und in diesem Anhang gesondert aufgliedert und erläutert.

Angaben, für die ein Wahlrecht zum Ausweis in Bilanz bzw. Gewinn- und Verlustrechnung oder im Anhang besteht, sind grundsätzlich im Anhang dargestellt.

## Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren die nachstehenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen sind zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und um planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen vermindert. Bei voraussichtlich dauernder Wertminderung werden außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen. Die Herstellungskosten beinhalten neben den Einzelkosten auch angemessene Bestandteile der Gemeinkosten. Zinsen für Fremdkapital werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Abschreibungen erfolgen linear in Anlehnung an die steuerlichen Vorschriften, die nach Einschätzung der Geschäftsführung die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern widerspiegeln. Immaterielle Vermögensgegenstände werden über eine Laufzeit von fünf Jahren abgeschrieben. Für das Sachanlagevermögen gelten unverändert folgende Abschreibungsfristen:

Bauten auf fremden Grundstücken	14 - 20 Jahre
Fahrzeuge für Personenverkehr	9 - 25 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	10 - 15 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	5 - 8 Jahre

Geringwertige Wirtschaftsgüter mit Anschaffungskosten bis 410,00 € werden im Zugangsjahr in voller Höhe abgeschrieben. Bei Anschaffungskosten von mehr als 410,00 € gilt die reguläre Abschreibung über die Nutzungsdauer des Wirtschaftsgutes.

Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungswerten bilanziert; ggf. werden Abschreibungen auf den niedrigeren Wert vorgenommen.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind zu Durchschnittseinstandspreisen unter Beachtung des Niederstwertprinzips angesetzt. Die unfertigen Leistungen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert. Neben den Einzelkosten werden auch angemessene Bestandteile der Gemeinkosten als Herstellungskosten berücksichtigt. Darüber hinaus enthalten die unfertigen Leistungen Kostenbestandteile, die über den Fertigungsgrad der Projekte ermittelt wurden. Zinsen für Fremdkapital werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind unter Berücksichtigung erkennbarer Risiken mit den Nennwerten angesetzt.

Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten. Sie werden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags angesetzt. Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr werden nach Maßgabe der Rückstellungsabzinsungsverordnung (RückAbzinsV) abgezinst.

Die Bewertung der Rückstellungen für Sterbegeld und Jubiläen erfolgt in Anlehnung an internationale Standards nach der sogenannten Projected Unit Credit Method (PUC-Methode). Bei der Bewertung wurde ein Rechnungszinssatz von 3,89 % p. a. berücksichtigt. Künftige Gehaltsanpassungen werden mit einem Schätzwert von 2,5 % p. a. in die Bewertung einbezogen. Als biometrische Rechnungsgrundlagen kommen die Richttafeln 2005 G von Klaus Heubeck zur Anwendung.

Die Verbindlichkeiten sind mit den Erfüllungsbeträgen passiviert.

Bei den folgenden Aufgliederungen im Anhang kann es aufgrund von Rundungsdifferenzen zu Verschiebungen von +/- 1 T€ kommen.

# ANGABEN ZUR BILANZ

## (1) Anlagevermögen

Der Anlagenspiegel der RNV zeigt die Aufgliederung sowie die Entwicklung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen.

Die nach § 285 Nr. 11 HGB angabepflichtigen Anteile an Unternehmen sind im Folgenden dargestellt:

	Stand	Eigenkapital	Jahresergebnis	Anteil am Kapital
		in T€	in T€	in %
V-Bus GmbH, Viernheim	31.12.2015	1.257	20	99,5
Zentralwerkstatt für Verkehrsmittel Mannheim GmbH (ZWM GmbH), Mannheim	31.12.2015	4.227	0	94,9
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim	31.12.2014	236	0	22,8

Die Abschlüsse der V-Bus GmbH und der ZWM GmbH auf den 31.12.2015 sind zum Zeitpunkt der Erstellung des Anhangs geprüft, aber noch nicht festgestellt.

## (2) Vorräte

Aus noch nicht abgerechneten Baumaßnahmen im Rahmen vertraglicher Auftragsfertigungen für Gesellschafter und Dritte (insbesondere MVV Verkehr GmbH) entstehen unfertige Leistungen (114.755 T€). Daneben beinhaltet die Position Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe in Höhe von 17.330 T€.

	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
	in T€	in T€
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	17.330	18.032
Unfertige Leistungen	114.755	76.736
<b>Vorräte</b>	<b>132.085</b>	<b>94.768</b>

## (3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen lassen sich grob in zwei Gruppen unterteilen, Forderungen aus dem Baugeschäft und Forderungen aus dem Verkehrsgeschäft. Innerhalb der ersten Gruppe fallen insbesondere die Forderungen gegen das Altverkehrsunternehmen MVV Verkehr GmbH ins Gewicht. Diese betragen zum Bilanzstichtag 2.246 T€. Die Gruppe der Forderungen aus dem Verkehrsgeschäft umfasst verschiedene Komponenten: Forderungen aus der Endabrechnung der Arbeitnehmerüberlassung gegenüber der MVV Verkehr GmbH (3.604 T€), Forderungen aus Fahrgeldern (2.485 T€), Forderungen aus Finanzierungsvereinbarungen mit umliegenden Städten bzw. Kreisen (2.187 T€) sowie Forderungen aus Zuschüssen für die Schwerbehindertenbeförderung (1.542 T€).

Bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen handelt es sich im Wesentlichen um ein Darlehen (300 T€) an die Tochtergesellschaft V-Bus GmbH.

Die Forderungen gegen Gesellschafter umfassen hauptsächlich Forderungen aus der Endabrechnung der Arbeitnehmerüberlassung (531 T€) und der Übernahme des verbleibenden RNV-Defizits (1.289 T€) sowie Forderungen aus der Erbringung von Baudienstleistungen (1.438 T€). Weiterhin besteht ein Ausgleichsanspruch für die von der ZWM GmbH aus dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag übernommenen Verluste (201 T€).

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen werden hauptsächlich Forderungen aus Schadensfällen (2.740 T€), Steuerforderungen (1.688 T€) sowie der Ausgleichsanspruch gegenüber der MVV Verkehr GmbH für den ZWM-Verlust 2015 (362 T€) ausgewiesen.

	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
	in T€	in T€
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15.179	18.563
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	548	644
Forderungen gegen Gesellschafter	3.516	7.163
Sonstige Vermögensgegenstände	5.656	3.693
<b>Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>	<b>24.899</b>	<b>30.063</b>

Auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände wurden Einzelwertberichtigungen in Höhe von 391 T€ (Vorjahr: 507 T€) sowie Pauschalwertberichtigungen in Höhe von 20 T€ (Vorjahr: 20 T€) gebildet.

Sämtliche Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

#### (4) Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel setzen sich hauptsächlich aus Guthaben bei Kreditinstituten zusammen.

	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
	in T€	in T€
Kassenbestand	545	643
Guthaben bei Kreditinstituten	7.788	4.284
<b>Flüssige Mittel</b>	<b>8.333</b>	<b>4.927</b>

#### (5) Gezeichnetes Kapital

Das Stammkapital der RNV beträgt 10,5 Mio. €. Hiervon hält die MVV GmbH 49,99 %, die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB) 27,83 %, die Verkehrsbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH (VBL) 18,36 %, die Rhein-Haardtbahn GmbH (RHB) 2,42 % und die Stadt Mannheim 1,40 %. Die Städte Heidelberg und Ludwigshafen am Rhein sind mit jeweils 100,00 € am Stammkapital beteiligt.

Das Stammkapital ist voll eingezahlt.

## (6) Kapitalrücklage

Zum 31.12.2015 beträgt die Kapitalrücklage unverändert 44.919 T€.

## (7) Sonderposten

Es handelt sich um Investitionszuschüsse des Landes Baden-Württemberg für die Ersatzbeschaffung von Bussen. Die Investitionszuschüsse werden über die Nutzungsdauer der Busse erfolgswirksam aufgelöst. Seit Beginn des Geschäftsjahres 2010/2011 werden neu gewährte Zuschüsse nicht länger im Sonderposten ausgewiesen, sondern von den Anschaffungs- und Herstellungskosten abgesetzt. Der vorhandene Sonderposten wird rätierlich aufgelöst.

## (8) Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Rückstellungen für Personalverpflichtungen (4,2 Mio. €), Rückstellungen für ausstehende Rechnungen (1,8 Mio. €), Rückstellungen für Haftpflichtversicherung (1,5 Mio. €) sowie Drohverlustrückstellungen für einen Dieselkontrakt (0,7 Mio. €) enthalten.

	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
	in T€	in T€
Steuerrückstellungen	435	653
Sonstige Rückstellungen	8.290	8.592
<b>Rückstellungen</b>	<b>8.725</b>	<b>9.245</b>

Aus der Ausübung des Beibehaltungswahlrechts nach Art. 67 Abs. 1 Satz 2 EGHGB ergibt sich zum 31.12.2015 eine Überdeckung der Rückstellungen von 8 T€.

## (9) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen betreffen Baumaßnahmen, die im Rahmen vertraglicher Auftragsfertigung für Gesellschafter und Dritte (insbesondere MVV Verkehr GmbH) ausgeführt werden.

Von den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entfallen 18.537 T€ auf Verbindlichkeiten für bezogene Leistungen im Rahmen des Baugeschäfts.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern beinhalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der Arbeitnehmerüberlassung (204 T€).

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen handelt es sich hauptsächlich um Verbindlichkeiten gegenüber der ZWM GmbH aus dem bestehenden Ergebnisabführungs-

vertrag (563 T€) und dem Erwerb bislang durch die RNV angemieteter Großkomponenten (451 T€).

Die sonstigen Verbindlichkeiten betreffen durch die MVV Verkehr GmbH gewährte Darlehen (26.342 T€), Verbindlichkeiten im Rahmen von Sale-and-lease-back-Verträgen (5.433 T€), Verbindlichkeiten gegenüber der URN GmbH (3.845 T€) und Steuerverbindlichkeiten (568 T€).

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden in Höhe von 55.469 T€ durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen und in Höhe von 16.469 T€ durch Bürgschaften abgesichert.

Die Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der MVV Verkehr GmbH wurden in Höhe von 26.342 T€ durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen abgesichert.

	<b>31.12.2015</b>	<b>davon mit einer Restlaufzeit</b>		<b>31.12.2014</b>	<b>davon mit einer Restlaufzeit</b>	
	<b>gesamt</b>	<b>bis 1 Jahr</b>	<b>über 5 Jahre</b>	<b>gesamt</b>	<b>bis 1 Jahr</b>	<b>über 5 Jahre</b>
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	72.127	10.268	29.991	70.793	9.949	34.376
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen (davon gegenüber Gesellschaftern)	106.459 (24.641)	106.459 (24.641)	0 (0)	66.730 (11.717)	66.730 (11.717)	0 (0)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	28.351	28.351	0	28.661	28.661	0
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	219	219	0	2.248	2.248	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.407	1.407	0	647	647	0
Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern)	36.435 (568)	6.658 (568)	21.608 (0)	41.113 (2.983)	9.344 (2.983)	23.628 (0)
<b>Verbindlichkeiten</b>	<b>244.998</b>	<b>153.362</b>	<b>51.599</b>	<b>210.192</b>	<b>117.579</b>	<b>58.004</b>



## (10) Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten wird für im Voraus bezahlte, langläufige Tickets (Abo-Tickets, Semestertickets) gebildet, deren Restlaufzeit über den Bilanzstichtag hinausreicht.

## Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Es bestehen zum Bilanzstichtag mehrjährige Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen. Sie resultieren insbesondere aus der Anmietung von Fahrzeugen, Grundstücken und Gebäuden sowie Infrastruktur. Weiterhin bestehen mehrjährige Verpflichtungen aus diversen Dienstleistungsverträgen. Hinzu kommen Verpflichtungen aus zum Bilanzstichtag rechtsverbindlich in Auftrag gegebenen Investitionsvorhaben.

	<b>gesamt</b>	<b>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</b>
	in T€	in T€
im Folgejahr	44.652	682
im zweiten bis fünften Jahr	159.190	2.366
mehr als fünf Jahre	165.669	2.680
<b>Sonstige finanzielle Verpflichtungen</b>	<b>369.511</b>	<b>5.728</b>

# ANGABEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

## (11) Umsatzerlöse

	1.1. – 31.12.2015	1.1. – 31.12.2014
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	143.575	136.132
Erlöse aus Bauleistungen	30.101	32.093
Sonstige Umsatzerlöse	1.607	1.562
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>175.283</b>	<b>169.787</b>

## (12) Sonstige betriebliche Erträge

	1.1. – 31.12.2015	1.1. – 31.12.2014
	in T€	in T€
Vertriebsanreiz	7.665	8.051
Kostenübernahme MVV Verkehr GmbH	1.834	2.139
Schadensersatz	1.525	4.706
Ausgleich RNV-Defizit	1.289	0
Übriger Ertrag	4.360	4.565
<b>Sonstige betriebliche Erträge</b>	<b>16.673</b>	<b>19.461</b>

Im Rahmen des Einnahmenaufteilungsmodells der URN GmbH wird ein Teil der Fahrgeldeinnahmen als Vertriebsanreiz verteilt. Dies bedeutet, dass die angeschlossenen Unternehmen auf die von ihnen erzielten Kasseneinnahmen eine Vorabzuscheidung in Höhe eines festgelegten Prozentsatzes erhalten.

Bei den an die MVV Verkehr GmbH weiterbelasteten Kosten handelt es sich um Kosten im Rahmen des Oberbauprogramms und des Programms höhengleicher Kreuzungen.

Das Verlustverrechnungspotenzial aus der Absenkung von Trassen- und Arbeitnehmerüberlassungsentgelten reicht nicht aus, um das Defizit aus dem RNV-Kerngeschäft zu decken. Der übersteigende Betrag wird von den Gesellschaftern durch Ertragszuschüsse ausgeglichen.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 443 T€ enthalten, die im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (225 T€), Erträge aus der Herabsetzung von Einzelwertberichtigungen (130 T€) sowie Buchgewinne aus Anlagenabgängen (60 T€) betreffen.

### (13) Materialaufwand

Der Materialaufwand beinhaltet u. a. Aufwendungen für die von den Gesellschaftern und Dritten beauftragten Baumaßnahmen sowie Aufwendungen aus der Arbeitnehmerüberlassung und dem Trassenentgelt.

	1.1. – 31.12.2015	1.1. – 31.12.2014
	in T€	in T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	32.339	30.094
Aufwendungen für bezogene Leistungen	118.930	117.673
<b>Materialaufwand</b>	<b>151.269</b>	<b>147.767</b>

### (14) Personalaufwand

Im Geschäftsjahr 2015 waren im Durchschnitt folgende Arbeitnehmer bei der RNV beschäftigt:

	2015	2014
	Anzahl	Anzahl
Kaufmännisches Personal	244	228
Technisches Personal	107	97
Fahrpersonal	471	445
<b>Anzahl Mitarbeiter</b>	<b>822</b>	<b>770</b>

Der Personalaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

	<b>1.1. – 31.12.2015</b>	<b>1.1. – 31.12.2014</b>
	in T€	in T€
Löhne und Gehälter	33.545	29.462
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung)	7.711 (1.036)	6.886 (919)
<b>Personalaufwand</b>	<b>41.256</b>	<b>36.348</b>

## (15) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	<b>1.1. – 31.12.2015</b>	<b>1.1. – 31.12.2014</b>
	in T€	in T€
Beiträge, Gebühren und Versicherungen	1.915	2.271
Mieten und Pachten	2.177	2.085
Werbung	1.136	1.407
Personal- und Sozialbereich	1.611	1.488
Dienstleistungsverträge	745	955
IT-Aufwendungen	2.351	2.314
URN-Eigenaufwand	2.019	1.899
Rechts- und Beratungskosten	2.034	1.606
Übriger Aufwand	2.710	2.879
<b>Sonstige betriebliche Aufwendungen</b>	<b>16.698</b>	<b>16.904</b>

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 415 T€ enthalten. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Abschreibungen auf in Vorjahren entstandene Forderungen (285 T€).

**(16) Finanzergebnis**

	<b>1.1. – 31.12.2015</b>	<b>1.1. – 31.12.2014</b>
	in T€	in T€
Erträge aus Verlustausgleichsanspruch	563	80
Aufwendungen aus Verlustübernahme ZWM GmbH	563	80
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	23	50
(davon verbundene Unternehmen)	(9)	(15)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	4.950	4.809
(davon Bankgebühren)	(645)	(128)
(davon verbundene Unternehmen)	(2)	(22)
(davon aus Rückstellungsaufzinsung)	(4)	(4)
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-4.927</b>	<b>-4.759</b>

Gegenüber der ZWM GmbH besteht aufgrund des Ergebnisabführungsvertrags eine Verlustübernahmeverpflichtung. Gleichzeitig besteht ein vertraglicher Ausgleichsanspruch in Höhe des ZWM-Verlusts gegenüber den Altgesellschaftern der ZWM GmbH.

Die im Geschäftsjahr angefallenen Bankgebühren betreffen im Wesentlichen Kreditanbahnungskosten und Bereitstellungszinsen.

**(17) Steuern**

Die Position beinhaltet Erträge aus Ertragsteuern in Höhe von 254 T€ (Vorjahr: Ertragsteueraufwand i. H. v. 797 T€). Dabei handelt es sich in Höhe von 22 T€ um laufenden Ertragsteueraufwand und in Höhe von 275 T€ um periodenfremde Erträge aus Ertragsteuern.

Die Erträge aus sonstigen Steuern in Höhe von 124 T€ (Vorjahr: Aufwendungen i. H. v. 20 T€) umfassen laufenden Aufwand aus sonstigen Steuern in Höhe von 37 T€ und periodenfremde Erträge aus sonstigen Steuern in Höhe von 161 T€.

**(18) Ergebnisverwendungsvorschlag**

Die Geschäftsführung schlägt Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung vor, den Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2015 zusammen mit dem Gewinnvortrag auf neue Rechnung vorzutragen.

# Ergänzende Angaben

Im Berichtszeitraum betragen die Bezüge für den Aufsichtsrat 25 T€. Für die Angabe der Gesamtbezüge der Geschäftsführung wird § 286 Abs. 4 HGB angewandt.

## Angaben gemäß § 285 Nr. 3 HGB

Im Rahmen eines Factoringvertrags werden von der RNV Forderungen aus Abo-Ticketverkäufen sowie aus erhöhtem Beförderungsentgelt an eine Factoringgesellschaft verkauft. Im Berichtszeitraum wurden aus einem verkauften Forderungsvolumen von 881 T€ Zahlungseingänge in Höhe von 249 T€ erzielt. Weitere Risiken ergeben sich aus dem Forderungsverkauf für die RNV nicht, da das Ausfallrisiko vollständig durch den Käufer übernommen wird.

## Angaben gemäß § 285 Nr. 17 HGB

Für das Geschäftsjahr 2015 beträgt das vom Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar (ohne Umsatzsteuer) 382 T€.

	1.1.- 31.12.2015
	in T€
Abschlussprüfungsleistungen	74
Andere Bestätigungsleistungen	20
Steuerberatungsleistungen	169
Sonstige Leistungen	119
<b>Summe</b>	<b>382</b>

## Angaben gemäß § 285 Nr. 21 HGB

Die Angaben zu Geschäften mit nahe stehenden Unternehmen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

	Verkäufe	Käufe	Erbringen von Dienstleistungen	Bezug von Dienstleistungen	Positiver Beitrag Finanzergebnis	Negativer Beitrag Finanzergebnis
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Gesellschafter	0	0	20.020	8.861	1.490	0
Tochterunternehmen	234	0	492	15.231	9	565
Beteiligungen	0	0	0	2.047	0	0

## Angaben gemäß § 285 Nr. 14 HGB

Die RNV macht von der Befreiungsvorschrift des § 290 Abs. 5 i.V.m § 296 Abs. 2 HGB Gebrauch und verzichtet auf die Erstellung eines Konzernabschlusses. Die beiden Tochterunternehmen V-Bus und ZWM sind für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des RNV-Konzerns von untergeordneter Bedeutung.

Der Einzelabschluss der RNV wird in den Konzernabschluss der MVV GmbH, Mannheim, at-equity einbezogen. Die MVV GmbH ist in das Handelsregister des Amtsgerichts Mannheim unter HRB Nr. 1742 eingetragen. Der Konzernabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger offengelegt.

## Angaben gemäß § 285 Nr. 29 HGB

Die RNV befindet sich in einer ertragsteuerlichen Organschaft mit der ZWM GmbH. Latente Steuern der ZWM GmbH sind grundsätzlich bei der RNV als Organträger zu berücksichtigen. Aus den Jahresabschlüssen der ZWM GmbH und der RNV auf den 31.12.2015 ergibt sich jeweils ein Überhang aktiver latenter Steuern. Entsprechend § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB wird bei der RNV auf die Bilanzierung aktiver latenter Steuern verzichtet. Der kombinierte unternehmensindividuelle Steuersatz beträgt 30 %.

Bei der ZWM GmbH bestehen per 31.12.2015 folgende temporäre Abweichungen zwischen Handels- und Steuerbilanz: Rückstellungen für Altersteilzeit, Jubiläumsrückstellungen, Sterbegeldrückstellungen (jeweils Steuerbilanzwert < Handelsbilanzwert), Pensionsrückstellungen (Steuerbilanzwert > Handelsbilanzwert). Verlustvorträge bestehen bei der ZWM GmbH lediglich aus vororganschaftlicher Zeit und finden daher keine Berücksichtigung für die Berechnung latenter Steuern.

Bei der RNV ergeben sich per 31.12.2015 folgende temporäre Abweichungen zwischen Handels- und Steuerbilanz: Beteiligungsansatz ZWM GmbH, Ausgleichsposten ZWM GmbH in der Steuerbilanz, Sonderposten für Investitionszuschüsse in der Handelsbilanz, Jubiläumsrückstellungen, Sterbegeldrückstellungen, weitere sonstige Rückstellungen (jeweils Steuerbilanzwert < Handelsbilanzwert). Die RNV verfügt per 31.12.2015 über einen körperschaftsteuerlichen Verlustvortrag i. H. v. 74 T€.

## Haftungsverhältnisse gemäß § 251 HGB

Gegenüber der V-Bus GmbH, Viernheim, wurden für Rahmenkreditlinien und Darlehen Bürgschaften in Höhe von 276 T€ und für Mietkauf- und Leasingverpflichtungen Bürgschaften in Höhe von 27 T€ abgegeben.

Aufgrund der stabilen Geschäftsentwicklung der V-Bus GmbH wird zurzeit nicht von einer Inanspruchnahme ausgegangen.





# ORGANE DER GESELLSCHAFT

Angaben über die Mitglieder des Aufsichtsrats und die Geschäftsführung sind auf den folgenden Seiten ersichtlich.

## Aufsichtsrat

### Thomas Blase

Freigestellter Betriebsrat  
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

### Boris Juszczak

IT-Manager  
bis 23.07.2015

### Klaus Dillinger

Beigeordneter der Stadt Ludwigshafen  
Vorsitzender des Aufsichtsrats

### Ernest Kellner

Fahrer  
ab 23.07.2015

### Kristina Essig

Rechtsanwältin

### Martin Kirchhoff

Fahrer  
ab 23.07.2015

### Michael Frankmann

Koordinator Projektorganisation

### Ingrid Klepp

Kaufmännische Angestellte  
bis 23.07.2015

### Wolfgang Frey

Freigestellter Betriebsrat  
bis 23.07.2015

### Nikolas Löbel

Geschäftsführer

### Stephan Fuhrmann

Betriebsratsvorsitzender

### Hans Mindl

Rentner  
Stadtrat der Stadt Ludwigshafen

### Georg Haas

Fahrer  
ab 23.07.2015

### Hermann Pfisterer

Technischer Angestellter

### Hans-Jürgen Heiß

Kämmerer der Stadt Heidelberg  
ab 1.01.2015

### Lothar Quast

Bürgermeister der Stadt Mannheim

### Peter Holschuh

Verwaltungsbeamter

### Wolfgang Raufelder

Mitglied des Landtags Baden-Württemberg

### Michael Jäger

Geschäftsführer  
Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH  
bis 23.07.2015

### Dr. Thomas Schell

Selbstständiger Rechtsanwalt  
bis 23.07.2015

### Andreas Jung

Gewerkschaftssekretär  
ab 23.07.2015

**Sabine Schlorke**

Gewerkschaftssekretärin  
ab 23.07.2015

**Manfred Schwarz**

Pensionär

**Tobias Weisbrod**

Rechtsanwalt  
ab 23.07.2015

**Christian Specht**

Erster Bürgermeister der Stadt Mannheim

**Rudi Wolf**

Fahrer  
bis 23.07.2015

**Gerhard Tietz**

Assistent des Betriebsrats  
bis 23.07.2015

**Geschäftsführung**

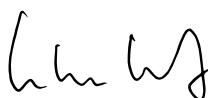
**Christian Volz**

Geschäftsführer  
Kaufmännische Angelegenheiten

**Martin in der Beek**

Geschäftsführer  
Technische Angelegenheiten

Mannheim, den 30. März 2016



Christian Volz



Martin in der Beek

# ANLAGENSPIEGEL

## Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), Mannheim Entwicklung des Anlagevermögens

### Immaterielle Vermögensgegenstände

	Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte
	in T€
Bruttowerte 01.01.2015	9.147
Investitionen Zugänge	1.113
Abgänge	0
Umbuchungen	173
Zuschüsse	0
<b>Bruttowerte 31.12.2015</b>	<b>10.433</b>
Abschreibungen 01.01.2015	5.517
Abschreibungen	1.337
Abgänge	0
Umbuchungen	0
Abschreibungen 31.12.2015	6.854
<b>Nettowerte 31.12.2015</b>	<b>3.579</b>
Nettowerte 31.12.2014	3.630

## Sachanlagen

	Grund- stücke u. Bauten (einschl. der Bauten auf fremden Grund- stücken)	Fahrzeuge für Personen- verkehr	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäfts- ausstat- tung	Geleistete Anzahlun- gen und Anlagen im Bau	Summe	Gesamt immateri- elle Vermö- gensge- genstände und Sach- anlagen
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Bruttowerte 01.01.2015	5.276	149.611	19.783	15.051	8.852	<b>198.573</b>	<b>207.720</b>
Investitionen Zugänge	52	4.944	3.850	1.104	4.286	<b>14.236</b>	<b>15.349</b>
Abgänge	0	-1.100	-521	-98	0	<b>-1.719</b>	<b>-1.719</b>
Umbuchungen	0	2.951	197	1.343	-4.664	<b>-173</b>	<b>0</b>
Zuschüsse	0	-183	0	0	0	<b>-183</b>	<b>-183</b>
<b>Bruttowerte 31.12.2015</b>	<b>5.328</b>	<b>156.223</b>	<b>23.309</b>	<b>17.400</b>	<b>8.474</b>	<b>210.734</b>	<b>221.167</b>
Abschreibungen 01.01.2015	1.244	39.402	9.745	8.093	0	<b>58.484</b>	<b>64.001</b>
Abschreibungen	350	9.960	2.120	2.149	0	<b>14.579</b>	<b>15.916</b>
Abgänge	0	-1.100	-516	-94	0	<b>-1.710</b>	<b>-1.710</b>
Umbuchungen	0	0	0	0	0	<b>0</b>	<b>0</b>
Abschreibungen 31.12.2015	1.594	48.262	11.349	10.148	0	<b>71.353</b>	<b>78.207</b>
<b>Nettowerte 31.12.2015</b>	<b>3.734</b>	<b>107.961</b>	<b>11.960</b>	<b>7.252</b>	<b>8.474</b>	<b>139.381</b>	<b>142.960</b>
Nettowerte 31.12.2014	4.032	110.209	10.038	6.958	8.852	<b>140.089</b>	<b>143.719</b>

## Finanzanlagen

	Anteile an verbundenen Unternehmen	Beteiligungen	Sonstige Ausleihungen	Summe	Gesamt Anlagen
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Bruttowerte 01.01.2015	7.563	27	197	<b>7.787</b>	<b>215.507</b>
Investitionen Zugänge	0	0	0	<b>0</b>	<b>15.349</b>
Abgänge	0	0	-96	<b>-96</b>	<b>-1.815</b>
Umbuchungen	0	0	0	<b>0</b>	<b>0</b>
Zuschüsse	0	0	0	<b>0</b>	<b>-183</b>
<b>Bruttowerte 31.12.2015</b>	<b>7.563</b>	<b>27</b>	<b>101</b>	<b>7.691</b>	<b>228.858</b>
Abschreibungen 01.01.2015	0	0	0	<b>0</b>	<b>64.001</b>
Abschreibungen	0	0	0	<b>0</b>	<b>15.916</b>
Abgänge	0	0	0	<b>0</b>	<b>-1.710</b>
Umbuchungen	0	0	0	<b>0</b>	<b>0</b>
Abschreibungen 31.12.2015	0	0	0	<b>0</b>	<b>78.207</b>
<b>Nettowerte 31.12.2015</b>	<b>7.563</b>	<b>27</b>	<b>101</b>	<b>7.691</b>	<b>150.651</b>
Nettowerte 31.12.2014	7.563	27	197	<b>7.787</b>	<b>151.506</b>

# BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), Mannheim, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der Geschäftsführung der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und

der wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsführung sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

## **Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.**

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV). Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Mainz, den 30. März 2016

KPMG AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Bauer  
Wirtschaftsprüfer

Peitz  
Wirtschaftsprüferin

# BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2015 die ihm nach Gesetz und Gesellschaftsvertrag obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Über alle wichtigen Ereignisse im Unternehmen wurden wir von der Geschäftsführung regelmäßig, zeitnah und umfassend informiert und in sämtliche für die Entwicklung des Unternehmens bedeutende Entscheidungen eingebunden. Wir haben die Geschäftsführung im Berichtsjahr entsprechend dem Gesellschaftsvertrag überwacht und beratend begleitet.

Die Geschäftsführung informierte uns regelmäßig über Geschäftslage und -entwicklung der RheinNeckar-Verkehr GmbH und die Entwicklung der Finanzlage. Ebenso erhielten wir Kenntnis über die Risikolage sowie über die Finanz-, Investitions- und Personalplanung wie auch die strategische Planung. Darüber hinaus haben wir die Wirtschaftsplanung für die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH für das Geschäftsjahr 2016 und die nähere Zukunft eingehend behandelt. Neben den Präsentationen und Unterlagen der Sitzungen gingen uns mündliche und schriftliche Berichte über bedeutende Vorgänge und notwendige Beschlüsse zu.

Bei zustimmungspflichtigen Entscheidungen und Maßnahmen haben die Mitglieder des Aufsichtsrats die Beschlussvorlagen in den Sitzungen geprüft und Entscheidungen getroffen. Im Berichtszeitraum fanden vier Aufsichtsratssitzungen statt.

In der Besetzung des Aufsichtsrats hat es folgende personelle Wechsel gegeben:

Herr Hans-Jürgen Heiß wurde ab 01.01.2015 als Nachfolger für Herrn Dr. Eckart Würzner in den Aufsichtsrat entsandt. Die Herren Michael Jäger, Dr. Thomas Schell, Boris Juszczak, Gerhard Tietz, Rudi Wolf, Wolfgang Frey sowie Frau Ingrid Klepp sind am 23.07.2015 nach Ende der Amtszeit des bisherigen Aufsichtsrates ausgeschieden. Seit 23.07.2015 gehören Frau Sabine Schlorke sowie die Herren Tobias Weisbrod, Martin Kirchhoff, Andreas Jung, Georg Haas und Ernest Kellner dem am gleichen Tag neu konstituierten Aufsichtsrat an.



### Schwerpunktt Themen der Beratungen

Beratungsschwerpunkte in den Aufsichtsratsitzungen waren die strukturierte Finanzierung, der Grundsatzbeschluss zum Bahnerhaltungskonzept, die Auswahl des künftigen Wirtschaftsprüfungsunternehmens zur Prüfung des Jahresabschlusses, den künftigen Verzicht zur Aufstellung des Konzernabschlusses, die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst, die Ausstattung der neuen Fahrausweisautomaten mit einer Notruffunktion, die Wirtschafts- und Mehrjahresplanung und der Jahresabschluss des letzten Geschäftsjahres der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH.

### Billigung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss 2015 und der Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH wurden nach handelsrechtlichen Vorschriften (HGB) für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt. Die KPMG AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Mainz, hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH geprüft und einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH wurden uns rechtzeitig vor der Aufsichtsratsitzung vorgelegt. Der Aufsichtsrat hat diese Unterlagen geprüft und im Beisein der Wirtschaftsprüfer umfassend erörtert. Aufgrund unserer eigenen Prüfung erheben wir keine Einwände und schließen uns den Prüfungsergebnissen der KPMG AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Mainz, an. Der Aufsichtsrat billigte den Jahresabschluss 2015 und den Lagebericht in seiner Sitzung am 7. Juli 2016 und empfahl der Gesellschafterversammlung, diesen festzustellen.

Im Namen des Aufsichtsrats danke ich der Geschäftsführung sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH für ihr Engagement und die Erfolge, die sie im vergangenen Geschäftsjahr erzielt haben.

Mannheim, im Juli 2016



Klaus Dillinger  
Aufsichtsratsvorsitzender





# IMPRESSUM

## **Herausgeber**

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH  
Möhlstraße 27  
68165 Mannheim  
[www.rnv-online.de](http://www.rnv-online.de)

## **Verantwortlich**

Unternehmenskommunikation  
Susann Becker  
Telefon: 0621 465 14 91  
Telefax: 0621 465 34 90  
[s.becker@rnv-online.de](mailto:s.becker@rnv-online.de)

## **Rechnungswesen und Controlling**

Lars Haiduk  
Telefon: 0621 465 14 53  
Telefax: 0621 465 34 55  
[l.haiduk@rnv-online.de](mailto:l.haiduk@rnv-online.de)

## **Redaktion**

Melanie Wolf  
Telefon: 0621 465 14 96  
Telefax: 0621 465 34 90  
[m.wolf3@rnv-online.de](mailto:m.wolf3@rnv-online.de)

## **Fotos**

Nikola Neven Haubner  
[www.haubnerfotografie.de](http://www.haubnerfotografie.de)

Seite 25 und Seite 43  
Miriam Diaz  
[www.cameradiaz.de](http://www.cameradiaz.de)

Seite 53  
René Weintz

## **Gestaltung**

Digitale PrePress GmbH | Ludwigshafen  
[www.digitale-prepress.de](http://www.digitale-prepress.de)

## **Druck**

ABT Print und Medien GmbH | Weinheim  
Auflage: 450

Gedruckt mit 100 % Ökostrom  
und Ökofarben.



RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH  
Möhlstraße 27  
68165 Mannheim  
[www.rnv-online.de](http://www.rnv-online.de)