

GESCHÄFTSBERICHT 2018



Inhalt

Vorwort der Geschäftsführung	2–3
Das Geschäftsjahr	
Technik ist und bleibt ein Menschenwerk	4
Für das Netz von morgen – RNT 2020	5
Eine neue Qualität der Ausbildung	6
Für Luft und Umwelt – Elektro-Antriebe für Busse	7
Eine wachsende Ausbildungs- und Arbeitsgemeinschaft	8
Digitalisierung der Kommunikation – Mit „elvis“ auf dem Tablet	9
Hashtags und mehr im Unternehmensblog der rnv	10
Neues auf Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite	10
Sichtbare Veränderungen im Verkehrsgebiet	11
Spatenstiche und Mammutprojekte – die Baumaßnahmen 2018	11
Lagebericht	12–37
Bilanz	38
Gewinn- und Verlustrechnung	39
Anhang	40–57
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	58–61
Bericht des Aufsichtsrats	62–63
Impressum	64

Vorwort der Geschäftsführung

Mensch und Technik – diese beiden Begriffe werden gerne als Antagonismen benutzt. Hier der denkende und fühlende Mensch, dort die seelenlose, rationale und alles beherrschende Technik. Doch stehen diese beiden Pole einander wirklich diametral gegenüber oder ist es nicht eher so, dass eines ohne das andere nicht denkbar ist, dass der Mensch die Technik beeinflusst ebenso wie die Technik den Menschen?

Ein schönes Beispiel dafür bietet unsere Branche, der öffentliche Personennahverkehr. Ohne die Innovationen der letzten 150 Jahre wäre es undenkbar, derart große Menschenmengen Tag für Tag sicher und zuverlässig zu transportieren. Umgekehrt aber wären Straßenbahnen und Busse sinnlos ohne die Nutzung durch die Fahrgäste. Außerdem könnten die Fahrzeuge ohne den Einsatz und den Sachverstand unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter keinen Meter bewegt werden. Mensch und Technik bilden also im ÖPNV ein gut ausgewogenes Wechselspiel, das es zu erhalten und weiterzuentwickeln gilt.

Nicht nur im Verkehrssektor geht der technische Fortschritt mit Riesenschritten voran, so dass unsere Lebenswelt in den nächsten Jahrzehnten tiefgreifende Veränderungen erfahren wird. Manches erinnert dabei an das Dampfmaschinenzeitalter, welches für einen radikalen Wandel der räumlichen und zeitlichen Strukturen sorgte. Ein fast noch höheres Tempo schlägt die Digitalisierung und Elektronisierung an. Der heutige Stand der Technik schien noch vor Jahrzehnten unvorstellbar und so ist die Frage nach der zukünftigen Entwicklung schwer zu beantworten. Wohin wird uns die Reise führen und was bedeutet dies ganz konkret für den Einzelnen?

Damit beschäftigt sich zu einem großen Teil die Unternehmensstrategie der rnv. Es gilt die verschiedensten Belange zu berücksichtigen, angefangen von den technischen Innovationen über die Anforderungen unserer Fahrgäste und den Klimaschutz bis hin zur Qualifikation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Nur im Zusammenspiel aller Bausteine wird der Weg in die Zukunft erfolgreich beschritten werden können. Meilensteine hierbei sind die Beschaffung der Rhein-Neckar-Tram 2020, der Einsatz von Bussen mit emissionsfreiem Antrieb, elektronisches Ticketing und die Einrichtung einer eigenen Ausbildungswerkstatt.

Wenn wir allerdings den Blick weiter in die Zukunft richten, müssen wir uns mit der Frage beschäftigen, welche Rolle der Mensch in der Arbeitswelt des ÖPNV künftig einnehmen wird. Schon seit es das Gewerbe des Personentransportes gibt, haben sich die Berufe dem Fortschritt der Technik angepasst. Manche sind dabei komplett verschwunden, wie beispielsweise Postkutscher oder Dampflokkeizer, andere wiederum neu entstanden – in der Regel mit steigenden Anforderungen an die Qualifikation und die individuellen Fähigkeiten des Menschen. Dementsprechend wird sich auch der Wandel fortsetzen, wenn der Automatisierungsgrad im Verkehrswesen weiter zunimmt.

Schon heute gibt es in einigen europäischen Städten U-Bahn-Systeme, die komplett ohne Fahrer auskommen. Da U-Bahnen ein vom übrigen Verkehr komplett getrenntes Netz darstellen, ist dies technisch ohne Schwierigkeiten umsetzbar. Bei Straßenbahnen und Bussen sieht es dagegen anders aus. Aufgrund der zahlreichen Einflussfaktoren im oberirdischen Verkehr kann auf das Fahrpersonal als Sicherheitsfaktor derzeit nicht verzichtet werden. Erleichtert wird diese Aufgabe allerdings in zunehmendem Maß durch die Entwicklung von Assistenzsystemen, etwa zum sicheren Abbiegen oder zum Abstandhalten. Auch hier ist eine stete Entwicklung der Technik feststellbar mit dem Ziel, immer größere Sicherheit zu bieten und mögliche Risiken zu minimieren.

Der zunehmende Einsatz dieser Technologien lässt indessen die leise Befürchtung aufkommen, dass der Mensch hinter dem Lenkrad eines Busses oder im Führerstand einer Stadtbahn künftig gar nicht mehr benötigt werden könnte. Vollautonomes Fahren steht als großes Ziel – aber auch als großes Fragezeichen – am Horizont des Verkehrssektors. Wie schnell die Entwicklung hier voranschreitet, hängt nicht zuletzt auch von der Beurteilung ethischer und juristischer Fragen ab. Wird die Technik wirklich in der Lage sein, eine Gefahrensituation selbstständig beurteilen und daraufhin sicher handeln zu können? Werden in Zukunft die Systeme selbstlernend sein und sich damit immer weiter perfektionieren?

Mit Sicherheit wird das autonome Fahren für den ÖPNV neue Rahmenbedingungen bringen und für einen Wandel vieler Berufsbilder sorgen. Doch auch hier gilt: Ohne den Einsatz von qualifiziertem Personal wird es nicht gelingen, entsprechende Flotten zum Laufen zu bringen. Hierbei werden neue Tätigkeiten in der Planung, Überwachung und Steuerung der Flotten entstehen, während perspektiv in Zukunft die reine Fahrtätigkeit zurückgehen könnte. Dies wiederum setzt Ressourcen frei für die Schaffung zusätzlicher Angebote. Somit schließt sich auch hier wieder der Kreis zwischen Mensch und Technik.

Diesen Aufgaben der Zukunft stellen wir uns bei der rnv schon jetzt – sowohl mit unseren qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als auch mit den verfügbaren (und noch kommenden) Errungenschaften der Technik.



Christian Volz
Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten

Martin in der Beek
Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten

Technik ist und bleibt ein Menschenwerk



„Eines Tages werden Maschinen vielleicht nicht nur rechnen, sondern auch denken. Mit Sicherheit aber werden sie niemals Phantasie haben.“ – Theodor Heuss

Hinter jeder Maschine steht ein Mensch. Die Technik selbst ist kein eigenständiger Akteur, ihre Weiterentwicklung kein unabhängiger Prozess. Stattdessen bleibt sie weithin auf Menschen angewiesen, die Maschinen konzipieren oder warten, Computer mit den notwendigen Daten versorgen oder Algorithmen programmieren, die diese Daten weiterverarbeiten. Die Technik fordert vom Menschen auch weiterhin ein, ihren Zweck zu definieren. Sie ist schlicht kein Selbstläufer, die Technik ist und bleibt ein Menschenwerk.

An einem regulären Werktag befördert die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) durchschnittlich etwa 500.000 Personen. Im Geschäftsjahr 2018 entsprach dies rund 170 Millionen Fahrgästen. 2018 wurde mehr als zuvor vor einer interessierten Öffentlichkeit über den klima- und umweltpolitisch so notwendigen Wandel des Verkehrssektors diskutiert. Deutlich wird: Die Zukunft fährt im ÖPNV – mehr als je zuvor. Dass technische Neuerungen wie neuartige Antriebe oder der Megatrend Digitalisierung dabei eine Effizienzsteigerung und bessere Vernetzung bewirken können, steht außer Frage. Aber auch die menschliche Arbeitskraft dahinter wie auch die Infrastruktur und der Fuhrpark dürfen nicht aus den Augen verloren werden. Um ein ÖPNV-Angebot für menschliche Nachfrage zu schaffen, braucht es die Menschen: Um spontan und kreativ mit Problemen umzugehen, um im Umgang mit Fahrgästen richtig zu entscheiden und schließlich um in der Entwicklungsarbeit in die Zukunft zu blicken und Trends zu erahnen, möglicherweise noch bevor sie sich in Zahlen niederschlagen. Nur in der gelungenen Zusammenarbeit von Mensch und Technik können beide Seiten ihre Stärken ausspielen und den ÖPNV schneller, sicherer, weiter voranbringen.



Für das Netz von morgen – RNT 2020

Der ÖPNV muss ausgebaut werden. Dies zeigen deutlich gegenwärtige Umwelt- und Verkehrsstudien, aber auch allein wachsende Fahrgastzahlen in den vergangenen Jahren. Um die konstant steigende Nachfrage nach öffentlichem Nahverkehr abbilden zu können, ist die Beschaffung neuer Bahnen notwendig, die sich an den Anforderungen der nahen Zukunft messen. Dieses Unterfangen hat 2018 einen gewaltigen Schritt nach vorn gemacht. Die rnv setzt dabei auf den Erwerb kundenfreundlicher und kapazitätsstarker Bahnen mit leistungsstärkerer und gleichzeitig wartungsarmer Technik: Sie setzt auf die neue Rhein-Neckar-Tram 2020 (RNT 2020).

Auf diesem Feld hielt das Jahr 2018 einige Fortschritte für den ÖPNV in der Rhein-Neckar-Region parat: Nach einem europaweiten Ausschreibungsverfahren für die neue Straßenbahn der rnv erhielt Škoda Transportation den Zuschlag. Am 20. Juni 2018 wurde im Beisein von Vertretern des rnv-Aufsichtsrates und der Gesellschafterversammlung der Vertrag über die Lieferung von zunächst 80 Straßenbahnen für das Verkehrsgebiet der rnv mit der Option auf Lieferung von 34 weiteren Fahrzeugen unterzeichnet. Dieser Fahrzeugtyp der neuen Rhein-Neckar-Tram 2020 wurde in Finnland entwickelt und ist seit einigen Jahren unter der Bezeichnung „Artic“ in Helsinki erfolgreich im Einsatz. Die 80 bestellten Bahnen sind aufgeteilt in drei verschiedene Längensklassen: 30 Meter (31 Wagen), 40 Meter (37 Wagen) und 60 Meter (12 Wagen). Letztere werden damit die längsten Fahrzeuge im rnv-Fuhrpark sein.

Technisch wurde ein besonders innovatives, modulares Fahrzeugkonzept umgesetzt: So besteht ein Wagen der 40-Meter-Klasse aus zwei unabhängig fahrfähigen 20-Meter-Teilfahrzeugen, ein 60-Meter-Wagen aus zwei 30-Meter-Teilfahrzeugen, die dauerhaft „Rücken-an-Rücken“ gekuppelt verkehren und durchgehend begehbar sind. Mittels Schnelltrennstelle können die Fahrzeuge in der Werkstatt in die Teilfahrzeuge zerlegt werden. Im Fall von Wartungen oder Reparaturen können die nicht betroffenen Fahrzeughälften flexibel neu zusammengestellt und dann direkt wieder auf die Strecke geschickt werden.

Die in der RNT 2020 verbauten Drehgestell-Fahrwerke, die sich gegenüber dem Wagenkasten frei bewegen und ausdrehen können, ermöglichen hohen Komfort für die Fahrgäste und

reduzieren Verschleiß am Fahrzeug und an der Schiene. Durch die Niederflerbauweise wird ein bequemer und gleichzeitig weitgehend barrierefreier Zugang zum Fahrzeug möglich. Die großen Einstiegsbereiche der RNT 2020 mit einer zusätzlichen Rampe ermöglichen bei entsprechend ausgebauten Bahnsteigen einen komfortablen und nahezu stufenlosen Zugang zum Fahrzeug. Direkt an die Türbereiche schließen sich in den jeweiligen Endwagen die ebenerdig zugänglichen Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Personen sowie ein definierter Platz für Rollstühle mit niedrig angebrachtem Haltewunschtafter an.

Um die Entwicklung des Fahrzeugs so eng wie möglich an die tatsächlichen Kundenbedürfnisse anzupassen, bot die rnv ab Oktober 2018 ein strukturiertes Dialogverfahren an, um mit Kunden, Verbänden, Politik und Verwaltung bezüglich der RNT 2020 ins Gespräch zu kommen. Kernstück dieses Dialogs waren gemeinsame Begehungen des sogenannten Mock-Ups, eines maßgefertigten, 16 Meter langen 1:1-Modells des neuen Bahntyps. Mit einer mobilen Ausstellung der Sitzvarianten war die rnv zudem in den Einkaufsquartieren und Fußgängerzonen der Region von Ludwigshafen bis Heidelberg präsent, um möglichst breit Meinungen zur neuen RNT 2020 einfangen zu können. Die Ergebnisse des Dialogverfahrens wurden dann in den weiteren Beschaffungsprozess eingebracht. So wird Ende 2021 eine Straßenbahn durch das Herz der Metropolregion fahren, die eine Bahn für all ihre Bewohner sein kann.



Eine neue Qualität der Ausbildung

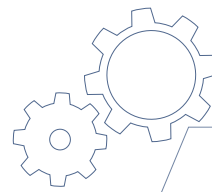
Eine Straßenbahn allein macht noch keinen öffentlichen Nahverkehr. Es braucht Menschen, die jeden Tag mit dem „Arbeitsgerät“ Straßenbahn umgehen können, so dass am Ende Mensch und Maschine optimal zusammenspielen. Die Ausbildung neuer Fahrerinnen und Fahrer sowie die Schulung der bestehenden ist daher ein wichtiger Meilenstein, der 2018 auf eine ganz neue Qualitätsstufe gehoben werden konnte.

Nach dreijähriger Entwicklungszeit konnte am 7. August 2018 mit dem „rnv-FahrSim“ eine der modernsten Fahrschul- und Trainingsanlagen Europas auf dem Mannheimer Betriebshof der rnv eingeweiht werden. In einer exakten virtuellen Replika von etwa 36 Kilometern des rnv-Streckennetzes können zukünftige Straßenbahnfahrerinnen und -fahrer verschiedenste Fahrsituationen simulieren und daran lernen. Mit drei Fahrerinnen und Fahrschüler realitätsnah und effektiv, gleichzeitig aber auch höchst kosteneffizient ausgebildet werden. Mit der intensiveren Ausbildung kommt die rnv dem ewigen Ziel näher, den öffentlichen Nahverkehr für das Rhein-Neckar-Delta weiter zu verbessern.

In der Simulation können auch Extremsituationen wie der Ausfall von Signalen oder besonders dichter Verkehr mit abgelenkten Verkehrsteilnehmern dargestellt werden, was im realen Fahrbetrieb einen erheblichen Aufwand oder gar eine Gefahr für den übrigen Verkehr darstellen würde. Der FahrSim macht es möglich, gleichzeitig mehr und nach dem didaktischen Prinzip „Gamification“ zu schulen. Diese Technik schafft eine komplett neue Lernsituation, in der die Teilnehmer und Teilnehmerinnen mit wohldosierter Überforderung in besonderen Verkehrsszenarien miteinander und voneinander lernen, da die Fahrerinnen und Fahrer mit einer Trainerstation vernetzt sind. Über ein Mitschau-Display kann die gesamte Gruppe den einzelnen FahrSim-Nutzern in den Szenarien über die Schulter schauen. Ein Gruppenarbeitsplatz für die gemeinsame Diskussion rundet das gemeinsame Lernen ab.

Auch am Tag der offenen Tür, an dem die rnv am 20. Oktober 2018 ihre Tore für Jedermann öffnete, waren der neu vorgestellte Fahrsimulator (wie auch das Mock-Up der Rhein-Neckar-Tram 2020) so starke Publikumsmagneten, dass lange Warteschlangen von interessierten Gästen keine Seltenheit waren.





Für Luft und Umwelt – Elektro-Antriebe für Busse

Die Etablierung alternativer Antriebe zum Verbrennungsmotor ist ein Schlüsselement, um eine Verkehrswende möglich zu machen. Ein Schwerpunkt der Innovationstätigkeit lag deshalb im Geschäftsjahr 2018 auf der Elektromobilität im Busbetrieb. Nach über 100 Jahren elektrischem Stadtbahnverkehr im Rhein-Neckar-Delta investiert die rnv auch in Busse mit abgasfreiem Elektroantrieb, um im Verkehrsgebiet der rnv sprichwörtlich für bessere Luft zu sorgen und in dieser Zukunftstechnologie am Ball zu bleiben.

Die Wahl fiel auf den eCitaro vom Hersteller Evobus aus Mannheim. Für den Einsatz auf neu eingerichteten Linien in der Heidelberger Altstadt sowie in Mannheim zur Erschließung des Benjamin-Franklin-Village wurden auf Ende 2018 sechs batterieelektrische eCitaro-Busse bestellt. Dabei wurde ein Gesamtpaket aus Fahrzeug, Lademanagement und Beratung geschnürt, um dann zu Beginn des neuen Jahres mit zwei elektrischen Buslinien in Heidelberg und Mannheim zu starten. Im Lauf des Jahres 2018 lag der Fokus dann ganz auf der Vorbereitung: In der Bushalle auf dem Mannheimer Werksgelände wurden bereits im August 2018 drei neue Heliox-Ladestationen

mit einer Leistung von je 150 Kilowatt installiert. Diese sind unkompliziert in der Bedienung mit einer automatischen Authentifikation von Fahrzeugen ohne gesonderte Ladekarte und haben eine besonders schnelle Ladeleistung. Vorgabe für die Elektrofahrzeuge ist dabei das Erreichen einer Laufleistung von 200 Kilometer und mehr je Fahrzeug, was durch einen schnellen Ladevorgang in den Betriebspausen erreicht werden kann. Während dieser Betriebspausen zum Laden eines Fahrzeugs muss dann an den Standorten Heidelberg und Mannheim jeweils ein weiterer eCitaro zum Einsatz kommen. Ende 2018 war es dann so weit und die sechs bestellten Fahrzeuge für die beiden elektrisch betriebenen Linien wurden angeliefert.

Parallel dazu wurde auch die Mischtechnologie vorangetrieben: So wurden am 10. August 2018 fünf neue Hybridbusse für den Einsatz im Ludwigshafener Stadtgebiet präsentiert, die den Fuhrpark der rnv weiter vergrößern. Mit einer Kombination aus Elektromotor und Dieselantrieb können die neuen Busse vom Modell Mercedes Citaro Stickoxidwerte in der Luft verbessern, da der E-Motor beim Schubbetrieb oder beim Bremsen gewonnene Energie zur Unterstützung des Dieselantriebs nutzt.



Eine wachsende Ausbildungs- und Arbeitsgemeinschaft

Um mit der technischen Weiterentwicklung der Fahrzeuge Schritt zu halten, wurde 2018 auch im Bereich der Aus- und Weiterbildung ein Meilenstein erreicht: Am 6. September wurde auf dem Betriebshof in Ludwigshafen eine eigene Ausbildungswerkstatt eröffnet. Mit deren Aufbau rüstet sich die rnv für die Bedarfe der Gegenwart, insbesondere aber auch für die Herausforderungen der Zukunft. In der Ausbildungswerkstatt werden die technischen Berufe Mechatroniker und Elektroniker für Betriebstechnik ausgebildet. Räumlich wurde der Ausbildungsbetrieb in die bestehenden Fahrzeugwerkstätten integriert.

Mit dem Projekt Ausbildungswerkstatt, das im Dezember 2017 ins Leben gerufen wurde, kann die rnv eine maßgeschneiderte Ausbildung anbieten, die perfekt auf die Anforderungen der eigenen Systeme abgestimmt ist und an deren Ende qualifizierte Fachkräfte für die rnv und den gesamten Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen. Für die Lehre in der Ausbildungswerkstatt wurden eigens zwei qualifizierte Ausbilder eingestellt, die sich um bis zu acht Kfz-Mechatroniker und bis zu zehn Elektroniker für Betriebstechnik beziehungsweise Systemplaner mit Schwerpunkt Elektrotechnik jedweden Geschlechts pro Ausbildungsjahr kümmern.



Zeitgleich zur Eröffnung der Ausbildungswerkstatt hat die rnv eine Ausbildungsinitiative ins Leben gerufen mit dem Ziel, die Zahl der Auszubildenden intern auf 60 zu erhöhen und damit im Vergleich zu 2015 fast zu verdoppeln. Doch auch in den anderen Personalbeständen ist 2018 Aufstocken die Devise.

Schließlich muss bei einem zukünftig wachsenden Netz ganz selbstverständlich auch die Arbeitsgemeinschaft der rnv wachsen. 2018 wurde daher eine Personalkampagne ausgerollt mit dem Ziel, offene oder in Kürze durch verrentete Kolleginnen und Kollegen freierwerdende Stellen möglichst zeitnah und qualifiziert besetzen zu können. Denn auch in der Domäne des öffentlichen Nahverkehrs zeigt sich ein immer knapper werdender Arbeitsmarkt – bei gleichzeitigen Angebotsausweitungen, wie neuen Linien oder dichteren Taktungen.

Aus diesem Grund setzt die rnv darauf, mit der Arbeitgeberkampagne die Aufmerksamkeit der Menschen in der gesamten Metropolregion zu gewinnen. Die Werbeaktivitäten wurden 2018 noch einmal sichtbar verstärkt. Prominentestes Beispiel ist die Vollbeklebung einer Stadtbahn mit Bildern von rnv-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeitern aus verschiedenen Bereichen: Vom Stadtbahnelektriker über den Ingenieur bis hin zur Kauf-frau für Dialogmarketing präsentiert sich auf der Bahn die Vielfalt der Berufe, die der Arbeitgeber rnv anzubieten hat. Seit Anfang September 2018 rollt die „Arbeitgeberbahn“ durch Mannheim und Ludwigshafen. Diese authentischen Markengesichter der Arbeitgeberkampagne der rnv wurden auch auf den Heckflächen von Bussen aufgebracht oder mit einem sogenannten „Blow-Up“ präsentiert, einem breiten Werbebanner, direkt am Eingang des Betriebshofs Mannheim. Daneben machen Bahn-Innenwerbung und Posts in den Social-Media-Kanälen auf die rnv als attraktiven Arbeitgeber in der Metropolregion aufmerksam. Mit einem neuen Höchststand in der Geschichte der rnv hinsichtlich der Neueinstellungen, beispielsweise 100 neuer Fahrerinnen und Fahrer, zeigten sich bereits 2018 erste Früchte der Kampagne.

Hashtags und mehr im Unternehmensblog der rnv

Bei allem Einfluss der Technologie: Kommunikation ist eine, wenn nicht die Schlüsselfähigkeit des Menschen. Um die Kontaktwege der rnv zu den vielen Tausend Fahrgästen, die sich täglich transportieren lassen, weiter zu verfeinern, wurde Ende Oktober 2018 der Unternehmensblog der rnv #hiekumme #hämkumme online geschaltet. Darin bieten wöchentlich Artikel – anders als der Titel vermuten lässt auf hochdeutsch, nicht kurpfälzisch – auf eine charmante, unkonventionelle und fahrgastnahe Erzählweise einen tieferen Einblick in die Themen, die die rnv bewegen. Gegliedert ist der Blog in die fünf Kategorien Mensch, Umwelt, Technik, Fortschritt und Freizeit. So konnte als eines der ersten Themen des Blogs direkt der Tag der offe-

nen Tür aufgearbeitet werden: Schließlich war dieser rekordverdächtig mit 8.000 Besuchern, die am 20. Oktober 2018 auf den Mannheimer rnv-Betriebshof strömten, um hinter die Kulissen zu blicken.

Um die zahlreichen Kanäle der rnv, ob Webseite, App oder Social Media wie Instagram, Facebook und Twitter, für den interessierten Nutzer zu bündeln, wurde zudem eine sogenannte Social Wall eingeführt. Ebenfalls unter dem Titel #hiekumme #hämkumme geführt, sind für den Nutzer die neuesten digitalen Posts in den Kanälen der rnv chronologisch auf einen Blick ersichtlich.

Neues auf Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite

Hinsichtlich neuer Funktionen entwickelte sich in der Arbeitsgemeinschaft rnv 2018 auch einiges: Zwischen 1. und 8. März 2018 wurden die Betriebsratswahlen der rnv abgehalten, die alle vier Jahre stattfinden und für die sämtliche Kolleginnen und Kollegen der rnv zur Wahlurne gebeten werden. Die Wahlbeteiligung von etwa 67 Prozent unterstreicht die lebendige Arbeitnehmerschaft in der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH. Am 3. April wurden in der konstituierenden Sitzung des neuen Betriebsrats der neue Vorsitzende, dessen Stellvertreter sowie die

Zusammensetzung der verschiedenen Betriebsratsausschüsse, vom Betriebsausschuss über die Fahrdienstausschüsse bis hin zum Kleiderausschuss, gewählt. Mit Stephan Fuhrmann wurde der bisherige Betriebsratsvorsitzende durch die versammelten Betriebsräte wiedergewählt. Seine beiden Stellvertreter sind Thomas Blase und Günter Haag.

Auch auf Arbeitgeberseite gab es eine neue alte Personalie: Am 28. November 2018 wurde Christian Volz durch den Aufsichtsrat zum Arbeitsdirektor für die rnv gewählt. Diese Funktion erfüllt er ergänzend zu seiner Position als Kaufmännischer rnv-Geschäftsführer. Die gemeinsame Geschäftsführung der rnv GmbH mit Martin in der Beek bleibt von diesem neuen Auftrag unberührt.



Sichtbare Veränderungen im Verkehrsgebiet

Der erste Kontaktpunkt eines jeden Fahrgasts mit dem Verkehrsdienstleister ist der Fahrgastunterstand. Auch in diesem Bereich hat die rnv neue Errungenschaften zu vermelden. Im Mannheimer Verkehrsgebiet begann im Juni 2018 der Austausch der rund 550 Fahrgastunterstände. Bei den neuen Fahrgastunterständen vom Modell „Avenue“ wurde besonderes Augenmerk auf vergrößerten Komfort und modernes Design gelegt. Gleichzeitig konnten die Fahrgastinformation zur erleichterten Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs und die Sicherheit optimiert werden.

Eigens für den Tausch der Fahrgastunterstände wurde online ein Portal eingerichtet, in dem alle Informationen zum Projekt in einem interaktiven Haltestellenplan gebündelt zu finden sind. Bis zum Ende des Jahres 2018 konnten bereits rund 200 Stück getauscht werden, der Austausch dauert voraussichtlich bis Ende des Jahres 2019 an.

Spatenstiche und Mammutprojekte – die Baumaßnahmen 2018

Auch 2018 waren seitens der Ingenieursteams der rnv einige Eingriffe in die Infrastruktur notwendig. Für die drei Städte Heidelberg, Ludwigshafen und Weinheim bedeutete die Modernisierung der Schieneninfrastruktur teils langwierige Baustellen.

Im Juli 2018 wurden in Heidelberg die Ausbaurbeiten der Haltestelle Hauptbahnhof und der westlichen Kurfürsten-Anlage begonnen: Am 16. Juli erfolgte mit dem Spatenstich der symbolische Startschuss für die Hauptarbeiten. Mit dem Abschluss dieses ersten Pakets des Projekts Mobilitätsnetz Heidelberg, der in der zweiten Hälfte des Jahres 2019 geplant ist, kann der Straßenbahnverkehr den Heidelberger Hauptbahnhof statt über zwei über vier Gleise anfahren. Für die Bewohner der Heidelberger Bahnstadt und Eppelheim kam es 2018 zudem zum Abschluss „ihrer“ Baustelle vor der Haustür. Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 wurden sowohl die neue Trasse durch die Bahnstadt als auch die neue Brücke über die Autobahn zwischen Heidelberg und Eppelheim für den Straßenbahnverkehr freigegeben. Eppelheim verfügt damit wieder – die Bahnstadt erstmalig – über eine Straßenbahnverbindung ins Zentrum Heidelbergs.

In Ludwigshafen wurden Ende September bis Anfang Oktober 2018 Arbeiten in einer der wenigen unterirdischen Stadtbahnhaltestellen im Verkehrsgebiet der rnv verrichtet: Im Bereich der Haltestelle LU Rathaus wurde die Zugsicherungsanlage zur Modernisierung der Signaltechnik erneuert. Damit wurde die

elektronische Bedienung des unterirdischen Stellwerks in Ludwigshafen aus Mannheim möglich gemacht. In der zweiten Hälfte des Jahres 2019 wird das Stellwerk samt Stellwerker zur Leitstelle nach Mannheim umziehen.

Für Weinheim begann im Oktober 2018 schließlich eine auf 40 Wochen angesetzte Baustelle, im Zuge derer die Haltestelle Weinheim Hauptbahnhof (ehemals Luisenstraße) modernisiert sowie barrierefrei ausgebaut und die Gleise in der Mannheimer Straße erneuert werden. Die rnv plant mit diesen und weiteren Maßnahmen nicht nur den Anforderungen an einen heute funktionierenden ÖPNV entsprechen zu können, sondern auch diesen für die Zukunft zu rüsten.



Lagebericht

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim für das Geschäftsjahr 2018

1. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

1.1 Geschäftsmodell

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH – im Folgenden kurz „rnv“ – mit Sitz in Mannheim ist der größte Mobilitätsdienstleister der Metropolregion Rhein-Neckar. Sie betreibt Stadtbahn-, Straßenbahn- 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 Verkehrsunternehmen, den sogenannten Altgesellschaften, die Nahverkehrsleistungen in den drei Städten sowie im 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 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern sowie die Verantwortung für die Infrastruktur. Das Infrastruktureigentum verbleibt jedoch nach wie vor bei den Altgesellschaften, ebenso wie ein Teil des Schienenfahrzeugparks. Neue Fahrzeuge werden ausschließlich von der rnv beschafft.

Mit 2.051 eigenen und überlassenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (ohne Auszubildende, Aushilfen, Praktikanten, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Altersteilzeit-Freiphase) sowie 187 Bahnen und 191 Bussen sorgt die rnv für optimale Verbindungen zwischen Metropole und Region. Dieses Angebot wurde im Geschäftsjahr 2018 von rund 170 Millionen Fahrgästen genutzt.

1.2 Forschung und Entwicklung

Als eine von vier Säulen der Unternehmensstrategie spielt das Thema Innovation auch im Geschäftsjahr 2018 eine wichtige Rolle. Es erfolgen vielfältigste Maßnahmen, um wie geplant die Innovationskraft bis 2020 um 20 % zu steigern. Der öffentliche Nahverkehr übernimmt eine wichtige Funktion bei der Luftreinhaltung in den Städten. Daher liegt ein Schwerpunkt der Innovationstätigkeit auf alternativen Antrieben, aber auch auf der Automatisierung des Verkehrs. Zweiter wichtiger Schwerpunkt ist die Digitalisierung. Dieser globale Megatrend hat erhebliche

Auswirkungen auf den ÖPNV, für den sich sowohl neue technische Möglichkeiten, als auch Herausforderungen ergeben. Intern kann die Leistungserstellung durch digital unterstützte Prozesse effizienter gestaltet werden. Außerdem werden die digitalen Informationskanäle für die Kundeninformation und den Kundendialog weiterentwickelt und vernetzt.

1.2.1 Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme

Digitalisierung bedeutet für nahezu alle Lebensbereiche eine immer stärkere Vernetzung und Beschleunigung von Informationen aller Art. Wo vor wenigen Jahren noch umständlich Umfragen an Papier bedruckt werden mussten, passt heute dieselbe Menge an Informationen auf ein handliches Ausgabemedium. Ebenso erfolgt die Verbreitung der Informationen erheblich schneller und effizienter. Digitale Technologien ermöglichen nicht nur die Übermittlung in Sekundenbruchteilen, sondern stellen überhaupt erst eine umfassende und allgegenwärtige Bereitstellung von Informationen sicher. Hierdurch werden dem öffentlichen Nahverkehr eine Vielzahl von Anwendungsmöglichkeiten eröffnet, allen voran die zuverlässige und allgegenwärtige Bereitstellung von Echtzeitdaten. Werden die Kunden zu jeder Zeit gut informiert, steigt die Zufriedenheit mit dem Angebot – und damit auch die Nachfrage. Auf dieser Überlegung aufbauend, hat die rnv im Geschäftsjahr 2018 Förderanträge im Programm Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme eingereicht, das von der Bundesregierung aufgelegt wurde, um rasche Erfolge bei der Reduzierung der Luftschadstoffe in besonders belasteten Regionen zu erzielen. Zwei Anträge wurden bereits positiv beschieden: Der weitere Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation „DFI light“ und die Ausstattung weiterer Fahrzeuge mit dem automatischen Fahrgastzählsystem AFZS. Letztere Maßnahme liefert zunehmend verlässlichere Daten über die Auslastung von Bahnen und Bussen, so dass perspektivisch eine Echtzeit-Info über den aktuellen Besetzungsgrad einer Fahrt vorstellbar ist. Des Weiteren strebt die rnv den Einbau von Fahrgast-Informationsmonitoren, die Neuentwicklung der rnv-App Start.Info und die Integration von

Regionalbussen in die Fahrgastinformation an. Bereits umgesetzt wurde darüber hinaus in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) eine Bündelung der Ruf-taxi-Verkehre. Hier haben die Kunden nun eine zentrale Buchungsmöglichkeit über eine einheitliche Rufnummer oder die VRN-App.

Parallel zu den Innovationen, welche den Kunden ansprechen und die Attraktivität des Angebots erhöhen, bietet die Digitalisierung auch die Chance, innerbetriebliche Prozesse neu zu definieren und dabei effizienter zu gestalten. Im Vordergrund steht dabei der Gedanke, dass Digitalisierung Mittel zum Zweck und kein Selbstzweck ist. Dies bedeutet, dass alle relevanten Abläufe dahingehend geprüft werden, inwieweit eine Digitalisierung von Prozessen im Einzelfall Verbesserungen bringt und sinnvoll ist. Um eine solche Verbesserung handelt es sich eindeutig bei der digitalen Fahrerkommunikation. Nach Abschluss des Pilotprojekts startete im März 2018 die App „elvis“. Diese Abkürzung steht für **effizientes, leistungsstarkes Verkehrsinformationssystem**. Seit Beginn des Rollouts werden auf diesem digitalen Weg dem Fahrpersonal die notwendigen dienstlichen Anweisungen sowie wertvolle Informationen bereitgestellt. Dafür erhalten alle Fahrerinnen und Fahrer ihr individuelles Tablet inklusive App. Die daraus resultierende Qualitätsverbesserung bei der Bereitstellung dienstlicher Anweisungen wird verknüpft mit der Steigerung der Auskunftqualität an die Kunden. Mit Hilfe der digitalen Bereitstellung von dienstlichen Anweisungen wird nicht nur die Qualität der Informationsübermittlung deutlich angehoben, sondern auch die Papierflut eingedämmt und die Optimierung beim Verteilungsprozess erreicht. Hinter „elvis“ steckt die Philosophie, prinzipiell allen Nutzern alle Informationen zugänglich zu machen, gleichzeitig aber auch eine bedienerfreundliche und anwenderbezogene Systematisierung und Filterung anzubieten.

1.2.2 Autonomes Fahren

Selbstfahrende Autos sind auf den Straßen längst keine Utopie mehr. Der rasante technische Fortschritt ermöglicht es, die Assistenzsysteme in den Fahrzeugen so weit zu entwickeln, dass sie bereits in der Lage sind, weitestgehend die Steuerung zu übernehmen. Auf ausgewählten Testfeldern wird dieser Schritt bereits erprobt, wenn auch noch mit Sicherheitsfahrern. Auch der öffentliche Nahverkehr steht vor dieser Herausforderung. Autonom verkehrende Fahrzeuge können künftig als Ergänzung des bestehenden Angebots, beispielsweise zur Feinverteilung im Bereich niederschwelliger Nachfrage, eingesetzt werden. Überall dort, wo die berühmte „letzte Meile“ bis zur nächsten Haltestelle für Fußgänger zu weit ist, sich der Einsatz

eines konventionellen Standardbusses aber nicht lohnt, können fahrerlose Kleinbusse die Lücke im Mobilitätsangebot schließen.

Nachdem die rnv bereits durch den Einsatz angemieteter, hochautomatisierter Fahrzeuge bei Demonstrationsfahrten erste Erfahrungen sammeln konnte, fließen diese Erkenntnisse nun in ein erstes konkretes Projekt ein. Das „RoboShuttle FRANKLIN“ wird ab 2019 in einem neu entstehenden Mannheimer Stadtquartier auf die Strecke gehen. Hierfür wurden im Berichtsjahr zahlreiche Gespräche mit Planern, Fachbehörden und Fahrzeugherstellern geführt und ein Hersteller mit der Lieferung eines Fahrzeuges beauftragt.

Grundsätzlich hat die Beschäftigung mit autonomem Fahren für die rnv einen großen Stellenwert, denn diese Technik kann in absehbarer Zeit zu völlig neuen Bedingungen auf den Straßen sowie zum Entstehen neuer Geschäftsmodelle führen. Um die Chancen und Risiken rechtzeitig erkennen und bewerten zu können, ist für die rnv eine aktive Teilhabe an diesem Prozess schon im jetzigen Stadium erforderlich.

1.2.3 Wasserstofftechnologie

Um in den Innenstädten die vom Verkehr verursachten Luftschadstoffe und die Feinstaubemissionen zu senken, setzen viele Kommunen unter anderem auf die Elektrifizierung ihrer Linienbusflotten. Dies kann entweder durch batterieelektrische Busse oder durch Fahrzeuge mit Brennstoffzellen-Technologie erfolgen. Nachdem die rnv mit der Variante „Batterie“ bereits erste Erfahrungen sammeln konnte, ist die Wasserstoff-Technik eine weitere Variante der Energiespeicherung, die geprüft werden soll. Auch deren technische Möglichkeiten gilt es genauer zu untersuchen, ebenso wie die Übertragbarkeit auf die spezifischen Anforderungen einer ÖPNV-Flotte. Einen ersten Schritt in diese Richtung hat die rnv mit dem Projekt „Standortspezifische Umsetzungsplanung einer H2-Lade-Infrastruktur für Stadtbusse in Heidelberg“ – kurz „H2 SOUL“ – unternommen. Mit finanzieller Unterstützung durch das Umweltministerium Baden-Württemberg wird im Rahmen von H2 SOUL ein Konzept zur Umstellung der Busflotte der Stadt Heidelberg auf wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen-Busse entwickelt. Die Untersuchung erfolgt technologieoffen für Brennstoffzellenhybridbusse (BZ) und für Batteriebusse mit Brennstoffzellen-Range-Extender (BZ-REX). Zentrale Projekthalte sind die Ermittlung des H2- und Strombedarfs sowie die Auslegung der erforderlichen H2- und Ladeinfrastruktur. Weiterhin werden die Auswirkungen der Nutzung von H2-Technologie auf die Betriebsabläufe dargestellt. Der Förderbescheid des Landes für H2 SOUL wurde im Dezember 2018 erteilt.

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 Branchen- und unternehmensbezogene Rahmenbedingungen

2.1.1 Branche

Als Folge der Diskussion um einen kostenlosen Nahverkehr und der Auswahl von Modellstädten, in denen Maßnahmen zur kurzfristigen Reduzierung der NOx-Belastung getestet werden sollen, ist der ÖPNV im Berichtsjahr noch stärker in den Fokus der Öffentlichkeit und der Politik geraten. Mannheim ist als Modellstadt mit Tarif- und Angebotsmaßnahmen für den ÖPNV im Kreis der fünf bundesweit ausgewählten Städte vertreten und wird die Wirkung von Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der innerstädtischen Belastung testen. Obwohl langfristig vor allem ein gut ausgebautes Schienennetz und damit ein attraktives schienengebundenes Angebot entscheidend für einen Umstieg auf den ÖPNV sind, lassen sich mit den vom Bund geförderten Maßnahmen wichtige Erkenntnisse gewinnen. Angesichts weiterhin drohender Fahrverbote für Diesel-Pkw muss die Branche auch mit einem abrupten Anstieg der Nachfrage rechnen. Je nach örtlicher Ausprägung der möglichen Fahrverbote werden im ÖPNV kurzfristige Reaktionen im betrieblichen Ablauf notwendig, um den unter Umständen rapide ansteigenden Fahrgastzahlen gerecht zu werden. Hierauf sind die Gesamtsysteme derzeit möglicherweise nur unzureichend vorbereitet.

Insgesamt zeigt sich bei den aktuellen Auswertungen bundesweiter Studien, wie z. B. „Mobilität in Deutschland“ (MiD), dass sich das Verkehrsverhalten unterschiedlicher Zielgruppen auch unterschiedlich entwickelt. Während bei den jungen Erwachsenen im urbanen Umfeld eine tendenzielle Abkehr vom eigenen Pkw festzustellen ist, nimmt bei den älteren Menschen, insbesondere in den höheren Altersgruppen, die Automobilität eher zu. Dies liegt daran, dass aufgrund der demografischen Entwicklung in absoluter Zahl mehr Senioren und insbesondere Seniorinnen einen Pkw-Führerschein besitzen als früher sowie über ein Fahrzeug verfügen. Auch wenn die Gruppe der Seniorinnen und Senioren tendenziell größer wird, schlägt sich dies nicht in einer prozentualen Mehrnutzung des ÖPNV in diesem Kundensegment nieder. Bei der Gruppe der Erwachsenen bleibt die ÖPNV-Nutzung nahezu konstant. Während die Anzahl der Wege pro Tag gegenüber der letzten Erhebung von 2008 leicht zurückgeht, steigt die durchschnittliche Wegelänge in gleichem Maße an. Der ÖPNV gewinnt allerdings insbesondere in den Metropolen, in denen ein gut ausgebautes Netz und ein dichter Takt insgesamt eine hohe Angebotsqualität bedeuten und Bus und Bahn somit als echte Alternative zum eigenen Auto wahrgenommen werden.

Die Chancen für den ÖPNV steigen auch mit der Verfügbarkeit aktueller Echtzeit-Informationen, die als Basis für eine Verkehrsmittelwahl immer wichtiger werden.

Finanzierung

Mit der Aufstellung der Nahverkehrspläne für die nächsten fünf Jahre wird auch der Rahmen für eine Finanzierung mittelfristiger Maßnahmen abgesteckt und zur politischen Entscheidung vorgelegt. Die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit, wie sie im Personenbeförderungsgesetz bis 2022 gefordert ist, wird weiter vorangetrieben.

Die Planungen für eine Anbindung städtebaulich neu gewonnener Flächen in Mannheim an den bisherigen Bestand der Verkehrsinfrastruktur werden in einem Maßnahmenpaket zusammengefasst. Dadurch wird eine Infrastrukturförderung durch den Bund möglich und die rnv bzw. ihre Gesellschafter dürfen somit höhere Förderzusagen erwarten.

Für die Ersatzbeschaffung von Bahnen wurde von Seiten des Landes Baden-Württemberg ein Förderprogramm für die Jahre 2017–2019 aufgelegt, welches eine Förderung von 1 Mio. € pro Fahrzeugeinheit vorsieht. Im Rahmen der Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen in Heidelberg und Mannheim wird die rnv bei 13 Fahrzeugen von dieser Förderung profitieren können.

Mit den zu erwartenden Mitteln aus dem Dieselfonds, der von der Automobilindustrie und der Staatskasse bereitgestellt wird, ist ebenfalls eine neue Quelle für die umweltgerechte und zukunftsorientierte Verbesserung der Mobilität in Aussicht gestellt. Allerdings sind hier zunächst die Rahmenbedingungen und Förderrichtlinien zu prüfen, ehe sich die tatsächliche Bedeutung dieser neuen Finanzierungsquelle für den bisherigen Betrieb absehen lässt.

Auch künftig werden Investitionen in Infrastruktur und Fuhrpark Mittel in erheblichem Umfang binden, weshalb die Planungen für die kommunalen und überregionalen Haushalte auch langfristig eine Herausforderung darstellen dürften. Die rnv engagiert sich daher stark im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), um bei der Finanzierung des ÖPNV deutliche Verbesserungen zu erreichen.

2.1.2 Marktumfeld

Während der freie Zugang zu Informationen auf der einen Seite als wichtiger Erfolgsfaktor gesehen werden kann, birgt die freie Verfügbarkeit dieser Informationen auch Risiken für Verkehrsunternehmen. So bietet sich Global Playern im digitalen Vertriebsbereich immer stärker die Möglichkeit, Mobilitätsdienstleistungen auf ihren Plattformen anzubieten und damit in Konkurrenz zu klassischen ÖPNV-Unternehmen zu treten. Letztlich entscheidet aber auch hier die Qualität des Angebots über die Verkehrsmittelwahl durch die Kunden.

Konkurrenz droht dem ÖPNV auch im ländlichen Raum. Sogenannte On-Demand-Services, also die durch digitale Kanäle gestützte und gesteuerte Bestellung von Beförderungsleistungen durch den einzelnen Kunden in Echtzeit, können in Gebieten mit schwacher ÖPNV-Nachfrage teilweise wesentlich wirtschaftlicher agieren als Unternehmen mit einem klassischen, linien- und fahrplangebundenen Angebot. Im städtischen Raum werden diese Angebote die etablierten ÖPNV-Dienstleister absehbar allerdings nicht verdrängen.

2.2 Geschäftsverlauf

2.2.1 Wesentliche Ereignisse

Wenngleich auch die vergangenen Geschäftsjahre von einer weiteren Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Mobilitätsangebotes der rnv geprägt waren, wurden doch besonders im Geschäftsjahr 2018 Meilensteine beim Ausbau der Infrastruktur, bei der Weiterentwicklung des Fuhrparks und bei der Stärkung der Personalressourcen erreicht. Insbesondere vor dem Hintergrund der wachsenden gesellschaftspolitischen Anforderungen an den ÖPNV tragen diese Maßnahmen erheblich zur Zukunftsfähigkeit des Unternehmens bei.

In Heidelberg wurde im Juli 2018 mit dem Spatenstich für den Ausbau der Haltestelle Hauptbahnhof und der Kurfürsten-Anlage West das letzte große Projekt im ersten Paket des Mobilitätsnetz Heidelberg begonnen. Damit wird einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte Heidelbergs und der zentrale Umsteigepunkt zwischen Fern-, Regional- und Nahverkehr für die kommenden Jahrzehnte ertüchtigt. Unter anderem wird der Straßenbahnverkehr in Zukunft im Bereich des Hauptbahnhofes über vier statt zwei Gleise abgewickelt werden können. Gleichzeitig rückt die Haltestelle näher an das Bahnhofsgebäude, was die Verkehrssicherheit signifikant erhöht. Die Investitionssumme für das Projekt beläuft sich auf insgesamt knapp 30 Mio. € netto. Davon trägt die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH mit rund 17,8 Mio. € den Großteil. Die weiteren Kosten werden von der MV Mannheimer Verkehr GmbH (rund 5,6 Mio. €), der Stadt Heidelberg (rund 4 Mio. €) und den Stadtwerken Heidelberg (rund 1 Mio. €) getragen. Zur Finanzierung der Baumaßnahme wurden Fördermittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Bundesprogramm (GVFG) beantragt. Im Berichtsjahr lag ein Förderbescheid über bis zu 13,1 Mio. € vor.

Zwei weitere Vorhaben aus dem Mobilitätsnetz Heidelberg konnten im Berichtsjahr weitestgehend abgeschlossen werden. Mit dem Winterfahrplanwechsel am 9. Dezember konnten sowohl die neue Trasse durch die Heidelberger Bahnstadt als auch die neue Brücke über die BAB 5 zwischen Heidelberg und Eppelheim für den Straßenbahnverkehr freigegeben werden. Eppelheim verfügt nun wieder über eine Straßenbahnverbindung nach Heidelberg. Gleichzeitig haben Fahrgäste aus Richtung Eppelheim und aus Richtung Kirchheim über die Haltestelle Hauptbahnhof Süd erstmals eine direkte Anbindung an den Heidelberger Hauptbahnhof. Die gut 12.000 Menschen, die in der Heidelberger Bahnstadt leben und arbeiten, erhalten nun durch zwei Straßenbahnlinien, die Linien 22 und 26, Anschluss an die Heidelberger Innenstadt sowie die Stadtteile.

In Mannheim wurden im Jahr 2018 insbesondere Ertüchtigungen und Verbesserungen der bereits bestehenden Infrastruktur durchgeführt, die sowohl Betriebsabläufe wie auch die Attraktivität des Angebotes und den Komfort der Fahrgäste spürbar verbessern. Im Mannheimer Stadtteil Rheinau konnte beispielsweise die neue Wendeschleife nebst neuer barrierefreier Haltestelle im April 2018 fertiggestellt werden. Das Ziel, zukünftig einen Kompaktbahnhof für S-Bahn, Stadtbahn und Bus mit barrierefreiem Zu- und Übergang an den Bahnsteigen und einem neuen Park & Ride-Angebot herzustellen, konnte damit erreicht werden. Als moderner Verknüpfungspunkt wird der Bahnhof Rheinau künftig den Verkehr vernetzen.

Im Berichtsjahr begann außerdem der Austausch der gut 550 Fahrgastunterstände im Mannheimer Verkehrsgebiet der rnv. Nach Neuvergabe der Außenwerberechte für das Stadtgebiet wurde im Jahr 2018 an mehr als 180 Haltestellen das bisherige Haltestellenmobiliar durch den Fahrgastunterstand Typ „Avenue“ ersetzt.

Gleichzeitig wurde im Jahr 2018 auch der weitere Ausbau des Mannheimer Stadtbahnnetzes vorangetrieben. So wurden die Planungen für den Anschluss der Konversionsflächen auf den ehemaligen Arealen der US-Armee sowie im Bereich des Glückstein-Quartiers mit leistungsfähigen Schienenverbindungen vertieft und erstmals einer breiteren Öffentlichkeit vorgestellt. Neben dem konsequent vorangetriebenen Ausbau und Erhalt der Infrastruktur wurden im Berichtsjahr auch entscheidende Weichen für die Zukunft der Fahrzeugflotte der rnv gestellt. Nach erteiltem Zuschlag für die Lieferung neuer Straßenbahnen des Typs Rhein-Neckar-Tram 2020 (RNT 2020) an Škoda Transportation bot die rnv ab Mitte Oktober 2018 ein strukturiertes Dialogverfahren an, um mit Kunden, Verbänden, Politik und Verwaltung ins Gespräch zu kommen und über Details der neuen Rhein-Neckar-Tram 2020 zu diskutieren. Kernstück des Dialogs waren gemeinsame Begehungen des sogenannten Mock-Ups, eines 1:1-Modells des neuen Bahntyps, bei denen ein inhaltlicher Austausch stattfinden und Fahrzeugdetails gemeinsam erörtert und erklärt werden konnten. Hierfür hat die rnv eigens eine Halle unweit des Betriebshofs angemietet. Über diese funktionalen Fragestellungen hinaus lud die rnv auch die allgemeine Öffentlichkeit ein, sich bei der ästhetischen Gestaltung des Innenraums der neuen Rhein-Neckar-Tram 2020 einzubringen. So konnten Fahrgäste beispielsweise über das bevorzugte Design der Sitze abstimmen. Hierzu war die rnv ab Mitte Oktober 2018 mit einer mobilen Ausstellung der Sitzvarianten in den Herzen der großen Einkaufsquartiere und Fußgängerzonen der Region von Ludwigshafen bis Heidelberg präsent. Die Ergebnisse des Dialogverfahrens wurden systematisch ausgewertet und in den weiteren Beschaffungsprozess eingebracht. Damit wurde im Berichtsjahr der Grundstein für eine hohe Akzeptanz der neuen Fahrzeuge bei Fahrgästen und Öffentlichkeit gelegt.

Zusätzlich zu den erreichten Fortschritten im Bereich der Infrastruktur und des Fuhrparks wurde im Berichtsjahr auch eine zukunftsweisende Neuerung bei der Ausbildung des Fahrpersonals umgesetzt. Am 7. August 2018 wurde nach dreijähriger Entwicklungszeit mit dem „rnv-FahrSim“ eine der modernsten Fahrschul- und Trainingsanlagen Europas auf dem Mannheimer Betriebshof der rnv eingeweiht. Drei Fahrerinnen, die sowohl das Verkehrsgebiet als auch die Fahrzeugbedienung originalgetreu simulieren, eine vernetzte Trainerstation sowie ein Gruppenarbeitsplatz für die gemeinsame Diskussion der geschulden Situationen ermöglichen es in Zukunft, Fahrschülerinnen und Fahrschüler realitätsnah und effektiv, jedoch gleichzeitig auch höchst kosteneffizient, auszubilden. Auch für die Weiterbildung des Fahrpersonals wurden hierdurch zusätzliche Kapazitäten geschaffen. Durch die neue Anlage ist es außerdem möglich, komplexe Situationen wie beispielsweise den Ausfall von Signalen oder die Kommunikation mit Fahrgästen zu simulieren, was im regulären Fahrschulbetrieb nicht ohne erheblichen Aufwand darstellbar ist. Mit der Einführung des rnv-FahrSim stärkt die rnv die Ausbildungsqualität im Fahrbetrieb erheblich und erhöht gleichzeitig die Ausbildungskapazität des Unternehmens. Damit trägt die rnv den steigenden fachlichen Anforderungen an das Fahrpersonal ebenso Rechnung wie dem wachsenden Bedarf an qualifiziertem Personal.

2.2.2 Beförderungsleistungen

Entwicklung der Fahrgastzahlen

Das Geschäftsjahr 2018 war von intensiver Bautätigkeit geprägt. In Heidelberg, Ludwigshafen und Weinheim wurde die Schieneninfrastruktur weiter ausgebaut bzw. modernisiert. Dabei mussten unter anderem Straßenbahnlinien unterbrochen und durch Busverkehre ersetzt werden. Die Folge war ein Rückgang der rnv-Verkehre auf diesen Strecken. Lediglich in Mannheim konnte ein Zuwachs bei den Fahrgastzahlen erreicht werden. Insgesamt liegen die rnv-Fahrgastzahlen mit ca. 170 Mio. Fahrgästen auf Vorjahresniveau.

rnv-Kasseneinnahmen	1.1.–	1.1.–	±	±
	31.12.2018	31.12.2017		
	in T€	in T€	in T€	%
Einzelfahrscheine, MFK, Tageskarten	30.658	29.774	884	3,0
Allgemeine Zeitkarten	57.276	54.808	2.468	4,5
Ausbildungszeitkarten	37.205	36.863	342	0,9
Seniorenzeitkarten	19.784	19.546	238	1,2
Sonstige Tickets / Rückerstattungen	-755	-658	-97	-14,7
Summe	144.168	140.333	3.835	2,7

Entwicklung der Kasseneinnahmen

Bei einer Tarifierhöhung von 2,5 % sind die Kasseneinnahmen der rnv im Geschäftsjahr 2018 um 3,8 Mio. € bzw. 2,7 % gestiegen. Dies resultiert vor allem aus Preis- und Mengensteigerungen beim Job-Ticket (+ 2,0 Mio. €), Rhein-Neckar-Ticket (+ 0,8 Mio. €) und dem eTarif (+ 0,7 Mio. €).

Bei den Einzelfahrscheinen (ohne eTarif) sind die Verkäufe rückläufig (- 2,3 %), preisbedingt steigen die Einnahmen jedoch leicht an (+ 0,2 Mio. €). Bei den Mehrfahrtenkarten sind sowohl die Stückzahlen (- 6,8 %) als auch die Einnahmen (- 0,2 Mio. €) zurückgegangen. Diese Entwicklung ist zum Teil auf Verlagerungen zum eTarif zurückzuführen. Hier sind die Umsätze von 0,5 Mio. € auf 1,1 Mio. € rasant gestiegen.

Die Monatskarten entwickeln sich deutlich rückläufig (Stückzahlen - 8,5 %, Einnahmen - 0,5 Mio. €). Im Gegensatz zum Vorjahr sind beim Rhein-Neckar-Ticket im Geschäftsjahr 2018 die Nachfrage (+ 5,0 %) und die Einnahmen (+ 0,8 Mio. €) deutlich gestiegen. Bei den Job-Tickets setzt sich der Trend steigender Stückzahlen (+ 3,4 %) und Kasseneinnahmen weiter fort (+ 2,0 Mio. €). Dies geht zu Lasten der Jahreskarten, wo die Umsätze zwar leicht zunehmen (+ 1,8 % oder 0,1 Mio. €), die Verkaufszahlen aber rückläufig sind (- 1,0 %).

Wie bereits in den Vorjahren wurden weniger MAXX-Tickets und Karten ab 60 verkauft. Aufgrund der Tarifierhöhung ergab sich dennoch ein Einnahmenplus von 0,1 Mio. € beim MAXX-Ticket und 0,2 Mio. € bei der „Karte ab 60“. Auch beim Semester-Ticket haben die Kasseneinnahmen trotz rückläufiger Verkaufszahlen (- 2,7 %) zugenommen (+ 0,2 Mio. €). Die Zeitkarten-Angebote haben einen Anteil von 78,6 % an den gesamten rnv-Kasseneinnahmen.

rnv-Jahreskartenkunden	31.12.2018	31.12.2017	±	±
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	%
Jahreskarten Jedermann	8.043	8.123	-80	-1,0
Rhein-Neckar-Ticket	13.019	12.399	620	5,0
Karte ab 60	40.725	41.189	-464	-1,1
Job-Ticket	41.403	40.052	1.351	3,4
MAXX-Ticket	53.711	54.855	-1.144	-2,1
Sonstige Abonnements	33	37	-4	-10,8
Summe	156.934	156.655	279	0,2

Die Zahl der Abonnement-Kunden hat sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2017 um 0,2 % auf 156.934 Kunden leicht erhöht. 28 neue Firmen haben eine Job-Ticket-Vereinbarung unterschrieben. Die intensive Job-Ticket-Akquise erweist sich also weiterhin als erfolgreich. Insgesamt bestanden zum Stichtag 31. Dezember 2018 mit 613 Unternehmen Job-Ticket-Verträge. 41.403 Arbeitnehmer legten ihren täglichen Weg von und zur Arbeitsstätte mit dem ÖPNV zurück. Die Zahl der Rhein-Neckar-Ticket-Nutzer nahm mit 5,0 % ebenfalls deutlich zu. Die Kundenzahlen bei den Jahreskarten sind dagegen leicht rückläufig (- 1,0 %). 53.711 Schüler und Auszubildende, und damit 1.144 weniger Kunden dieser Zielgruppe als im Vorjahr, nutzten das MAXX-Ticket für ihren Schulweg und in der Freizeit. Die Zahl der Abo-Kunden, die mit der „Karte ab 60“ unterwegs sind, nahm um 464 Senioren ab.

Neben den Jahreskartenkunden waren 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 nahm gegenüber dem Vorjahr um 2,7 % ab und belief sich im Geschäftsjahr 2018 auf 23.862 Studierende.

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

2.3.1.1 Erträge

Die **Umsatzerlöse** der rnv haben sich im Berichtszeitraum um 12,1 Mio. € auf 250,3 Mio. € erhöht.

Differenziert nach Erlösarten stellt sich die Entwicklung wie folgt dar:

	1.1.– 31.12.2018	1.1.– 31.12.2017
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	165.908	160.379
Erlöse aus Bauleistungen	69.095	62.926
Sonstige Umsatzerlöse	15.262	14.878
Umsatzerlöse	250.265	238.183

Verkehrserlöse

Die Verkehrserlöse haben sich wie folgt entwickelt:

	1.1.– 31.12.2018	1.1.– 31.12.2017	±	±
	in T€	in T€	in T€	%
Linienverkehr	125.941	121.019	4.922	4,1
Schülerzuschüsse	16.591	16.625	-34	-0,2
Finanzierungsvereinbarungen	10.612	10.440	172	1,6
Schwerbehindertenabgeltung	6.100	6.426	-326	-5,1
ZRN-Zuschüsse	3.494	3.479	15	0,4
Sonstige Verkehrserlöse	3.170	2.390	780	32,6
Summe	165.908	160.379	5.529	3,4

Die Verkehrserlöse haben gegenüber dem Vergleichszeitraum deutlich zugenommen (+ 5,5 Mio. € bzw. + 3,4 %). Im Wesentlichen ist dieser Anstieg auf höhere Umsatzerlöse im Linienverkehr zurückzuführen. Hier ist ein Anstieg von 4,9 Mio. € bzw. 4,1 % zu verzeichnen. Die Wachstumsrate des VRN-Einnahmen-Pools von 2,1 % im Jahr 2018 wurde damit deutlich übertroffen. Auch im Geschäftsjahr 2018 konnte die rnv ihren Einnahmenanteil im VRN in Folge von Verkehrserhebungen weiter erhöhen. Insgesamt ist der Einnahmenanteil der rnv am VRN-Pool (ohne Vertriebsanreiz) gegenüber dem Vorjahr von 42,8 % auf 43,9 % gestiegen.

Die **Schülerzuschüsse** bei den baden-württembergischen Linienbündeln wurden weiterhin nach dem Pauschalierungsverfahren verteilt und liegen nahezu auf Vorjahresniveau. In Rheinland-Pfalz verzeichnen das Linienbündel Ludwigshafen (./.18 T€) und das Linienbündel RHB (./.17 T€) eine leichte Abnahme bei den Ausgleichsleistungen.

Die Steigerung der Erlöse aus **Finanzierungsvereinbarungen** (+ 0,2 Mio. € bzw. + 1,6 %) resultiert nahezu ausschließlich aus der Finanzierungsvereinbarung mit den OEG-Nachbargemeinden (+ 0,1 Mio. €) sowie aus der Finanzierungsvereinbarung HSB (+ 0,1 Mio. €), jeweils aufgrund angepasster Kostensätze (Ausgleichssätze pro Nutzzugkilometer).

Die Erlöse aus **Schwerbehindertenzuschüssen** haben gegenüber dem Vorjahr um 0,3 Mio. € auf 6,1 Mio. € abgenommen. Die vorläufige Auswertung der Schwerbehindertenzählung 2018 ergab sowohl für Rheinland-Pfalz als auch für Baden-Württemberg einen Rückgang. Die geringere Schwerbehindertenquote konnte durch den Anstieg der erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen nur zum Teil kompensiert werden.

Für den Anstieg der **sonstigen Verkehrserlöse** (+ 0,8 Mio. € bzw. + 32,6 %) sind insbesondere höhere VRN-Kombiticket-Einnahmen (+ 0,7 Mio. €) sowie gestiegene Erlöse aus erhöhtem Beförderungsentgelt (+ 0,1 Mio. €) verantwortlich.

Erlöse aus Bauleistungen

Der Anstieg der Umsatzerlöse aus dem Baugeschäft um 6,2 Mio. € auf 69,1 Mio. € ist in Verbindung mit den Bestandsveränderungen zu sehen. Im Berichtszeitraum gingen die Umsatzerlöse mit Bestandsminderungen von 3,5 Mio. € einher, im Vergleichszeitraum mit Bestandserhöhungen von 2,0 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 0,7 Mio. € auf 65,6 Mio. € angestiegen.

	1.1.– 31.12.2018	1.1.– 31.12.2017
	in T€	in T€
Umsatzerlöse aus Baugeschäft	69.095	62.926
Bestandsveränderungen aus Baugeschäft	-3.454	2.046
Sonstige Erträge aus Baugeschäft	0	-12
Gesamtleistung Baugeschäft	65.641	64.960

Im Berichtsjahr haben sich folgende Projekte aufgrund von Fertigstellung und Abrechnung in den Umsatzerlösen aus Bauleistungen niedergeschlagen: Bahnstadt Bauabschnitt 06 (11,1 Mio. €), RHB 2010 (8,9 Mio. €), Verknüpfungspunkt Rheinau Bahnhof (7,5 Mio. €), Neubau Bundesautobahnbrücke Eppelheim (6,4 Mio. €), Verlegung Zweigleisigkeit Linie 22 Eppelheim (2,5 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: Verlegung Haltestelle Hauptbahnhof Heidelberg (7,1 Mio. €), Erneuerung Zugsisicherungsanlage Tunnel Ludwigshafen (4,0 Mio. €), Gleiserneuerung Händelstraße (2,5 Mio. €), Neugestaltung Zentrum Seckenheim (1,7 Mio. €), Verlegung Haltestelle Weinheim-Luisenstraße (0,8 Mio. €), Erneuerung Leimen Kurpfalz-Centrum bis Endstelle Friedhof (0,6 Mio. €).

Sonstige Umsatzerlöse

Maßgebliche Größe innerhalb der sonstigen Umsatzerlöse ist der **Vertriebsanreiz** aus der Einnahmenabrechnung des VRN. Die Erlöse aus dem Vertriebsanreiz haben um 0,2 Mio. € auf 8,7 Mio. € zugenommen (+ 2,8 %). Der Vertriebsanreiz ist abhängig von der Entwicklung der rnv-Kasseneinnahmen (+ 2,7 %). Sowohl beim Bartarif (10 %) als auch im Abo-Bereich (4,5 %) ist der Prozentsatz für den Vertriebsanreiz konstant geblieben.

Aufgrund des gesunkenen Kostenvolumens sind die Erlöse aus der Weiterbelastung von Kosten an die MV im Rahmen des Oberbauprogramms und des Programms höhengleicher Kreuzungen um 0,2 Mio. € auf 1,9 Mio. € gesunken.

Die Erlöse aus der Vermietung von Werbeflächen blieben mit 1,2 Mio. € auf Vorjahresniveau.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** der rnv sind im Berichtsjahr um 1,1 Mio. € auf 5,7 Mio. € angestiegen. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf erhaltene Ertragszuschüsse zurückzuführen (+ 1,2 Mio. €). Das Verlustverrechnungspotenzial aus der Absenkung von Trassen- und Arbeitnehmerüberlassungsentgelten reichte im Geschäftsjahr 2018 nicht aus, um das Defizit aus dem rnv-Kerngeschäft zu decken. Der übersteigende Betrag wurde von den Gesellschaftern durch Ertragszuschüsse in Höhe von 2,4 Mio. € ausgeglichen. Weiterhin hat die rnv Ertragszuschüsse von der Stadt Mannheim zum Ausgleich von Angebots- und Tarifmaßnahmen im Rahmen der „Modellstadt Mannheim“ (0,3 Mio. €) erhalten.

Innerhalb der verbleibenden sonstigen betrieblichen Erträge ist ein Rückgang der Erträge aus Schadenersatz (./ 0,3 Mio. €) zu verzeichnen.

2.3.1.2 Aufwendungen

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

	1.1.– 31.12.2018	1.1.– 31.12.2017
	in T€	in T€
Materialaufwand	155.223	155.484
Personalaufwand	57.230	51.139
Abschreibungen	15.563	15.451
Sonstige betriebliche Aufwendungen	21.059	20.110
Summe	249.075	242.184

Materialaufwand:

Der Materialaufwand verringerte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum geringfügig um 0,3 Mio. € auf 155,2 Mio. €. Von dem im Geschäftsjahr angefallenen Materialaufwand entfallen 41,9 % (= 65,1 Mio. €) auf den Bereich Bauleistungen und 16,6 % (= 25,7 Mio. €) auf Aufwendungen für die Personalüberlassung.

Personalaufwand:

Der Personalaufwand ist gegenüber dem Vergleichszeitraum um 6,1 Mio. € auf 57,2 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:

Die Abschreibungen bewegen sich annähernd auf Vorjahresniveau.

Sonstige betriebliche Aufwendungen:

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind gegenüber dem Vergleichszeitraum um 0,9 Mio. € auf 21,1 Mio. € angestiegen.

Innerhalb folgender Bereiche ergibt sich ein Anstieg der Aufwendungen: Beiträge, Gebühren und Versicherungen (+ 1,4 Mio. €), IT-Aufwendungen (+ 0,8 Mio. €), Reinigung (+ 0,3 Mio. €), Werbung (+ 0,2 Mio. €).

Die Zunahme der Beiträge, Gebühren und Versicherungen resultiert im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen für die Zuführung zur Rückstellung der Haftpflichtversicherung HÖV (+ 1,2 Mio. €).

Verantwortlich für die höheren IT-Aufwendungen sind insbesondere gestiegene IT-Wartungsaufwendungen und Aufwendungen für digitale Fahrerkommunikation.

Der Anstieg der Aufwendungen für Reinigungsarbeiten ist im Wesentlichen auf eine höhere Taktung der Reinigung von Fahreraufenthaltsräumen sowie auf Mehraufwendungen durch einen Anbieterwechsel zurückzuführen.

Umfangreiche Maßnahmen der Außenkommunikation (z. B. „Tag der offenen Tür“) haben zu einem Anstieg der Aufwendungen für Werbung geführt.

Innerhalb folgender Bereiche ergibt sich ein Rückgang der Aufwendungen: Rechts- und Beratungskosten (./ 1,0 Mio. €), Buchverluste aus Anlagenabgängen (./ 0,4 Mio. €), Schadensaufwendungen (./ 0,3 Mio. €), VRN-Dienstleistungsentgelt (ehemals URN-Eigenaufwand) (./ 0,2 Mio. €).

Der deutliche Rückgang der Rechts- und Beratungskosten ist vor dem Hintergrund außerordentlich hoher Aufwendungen des Vorjahres zu sehen. Im Vorjahr waren umfangreiche externe Unterstützungsleistungen bei der Nachverfolgung rassistischer und sexistischer Vorwürfe in der rnv angefallen.

Modellbedingt ergeben sich bei der rnv keine Ergebniseffekte aus dem Verkehrs- und Baugeschäft. Der im Berichtsjahr erzielte **Jahresüberschuss** aus dem Drittgeschäft von 0,14 Mio. € (Vergleichszeitraum: 0,16 Mio. €) ist durch folgende Komponenten geprägt: Finanzierungsvereinbarungen mit umliegenden Städten bzw. Kreisen (0,10 Mio. €), sonstiges Drittgeschäft (0,16 Mio. €), Ertragsteueraufwand (0,12 Mio. €).

2.3.2 Vermögens- und Finanzlage

2.3.2.1 Kennziffern

Vermögensstruktur	31.12.2018		31.12.2017	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
Anlagenintensität				
Anlagevermögen	213.900	62,8 %	141.310	52,2 %
Gesamtvermögen	340.819		270.691	
Umlaufintensität				
Umlaufvermögen	125.910	36,9 %	127.882	47,2 %
Gesamtvermögen	340.819		270.691	

Die Bilanzsumme der rnv ist gegenüber dem Vergleichszeitpunkt 31. Dezember 2017 um 70,1 Mio. € auf 340,8 Mio. € angestiegen. Das Anlagevermögen erhöhte sich im relevanten Zeitraum um 72,6 Mio. € auf 213,9 Mio. €, während sich das Umlaufvermögen um 2,0 Mio. € auf 125,9 Mio. € verringerte.

Ursache für den deutlichen Anstieg des Anlagevermögens ist insbesondere die erste Anzahlung für die Bahnbeschaffung „Rhein-Neckar-Tram 2020“ in Höhe von 74,2 Mio. €. Gegenüber dem Vergleichszeitpunkt hat die Anlagenintensität um 10,6 Prozentpunkte auf 62,8 % zugenommen.

Anlagendeckungsgrade	31.12.2018		31.12.2017	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
Anlagendeckung 1				
Eigenkapital	60.699	28,4 %	60.562	42,9 %
Anlagevermögen	213.900		141.310	
Anlagendeckung 2				
Eigenkapital	60.699	112,8 %	60.562	118,5 %
+ langfristiges Fremdkapital	180.604		106.891	
Anlagevermögen	213.900		141.310	

Zum 31. Dezember 2018 ist das Anlagevermögen zu 28,4 % (Vorjahr: 42,9 %) durch Eigenkapital sowie zu 112,8 % (Vorjahr: 118,5 %) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital finanziert. Langfristiges Fremdkapital ist hierbei definiert als langfristig finanziertes Kapital, unabhängig von der Restlaufzeit.

Kapitalstruktur

	31.12.2018		31.12.2017	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
Eigenkapitalanteil				
Eigenkapital	60.699	17,8 %	60.562	22,4 %
Gesamtkapital	340.819		270.691	
Fremdkapitalanteil				
Fremdkapital	276.939	81,3 %	207.345	76,6 %
Gesamtkapital	340.819		270.691	
Verschuldungskoeffizient				
Fremdkapital	276.939	456,2 %	207.345	342,4 %
Eigenkapital	60.699		60.562	
Korrigierter Eigenkapitalanteil				
Eigenkapital	60.699	19,8 %	60.562	26,0 %
Gesamtkapital	340.819		270.691	
- unfertige Leistungen	34.816		38.172	

Die Eigenkapitalquote beträgt zum 31. Dezember 2018 unbereinigt 17,8 % (Vorjahr: 22,4 %). Bereinigt um den Bestand an unfertigen Leistungen im Rahmen der Bautätigkeit für Gesellschafter und Dritte (insbesondere MV) liegt die Eigenkapitalquote bei 19,8 % (Vorjahr: 26,0 %).

Die Erhöhung des Eigenkapitals um 0,1 Mio. € ist ausschließlich auf den im Geschäftsjahr erwirtschafteten Jahresüberschuss zurückzuführen. Dem Anstieg des Fremdkapitals um 69,6 Mio. € liegen insbesondere höhere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (+ 75,2 Mio. €) und höhere Rückstellungen (+ 7,8 Mio. €) zugrunde. Gegenläufig haben die Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen um 13,0 Mio. € abgenommen. Die Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultiert hauptsächlich aus der Auszahlung der ersten Darlehensrate über 79,5 Mio. € im Rahmen der Finanzierung des Projekts „Rhein-Neckar-Tram 2020“.

2.3.2.2 Investitionen

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 88,4 Mio. € investiert. Dabei entfallen 0,3 Mio. € auf immaterielle Vermögensgegenstände und 88,1 Mio. € auf Zugänge im Sachanlagevermögen.

Der Großteil der Investitionen des Geschäftsjahres betrifft die Beschaffung neuer Bahnen im Rahmen des Projekts „Rhein-Neckar-Tram 2020“ (75,1 Mio. €). Im Wesentlichen handelt es sich um die erste Anzahlung an den Hersteller Škoda Transportation in Höhe von 74,2 Mio. €. Der Ausweis erfolgt unter den geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau und erhöht entsprechend das Sachanlagevermögen.

Weitere bedeutsame Investitionen des Geschäftsjahres betreffen den Kauf neuer Busse (3,4 Mio. €), Investitionen in den Betriebshof Heidelberg (0,9 Mio. €), die Ersatzbeschaffung von Fahrausweisautomaten (0,9 Mio. €), Triebfahrwerke und Laufwerkwerke (sog. A-Komponenten) (0,9 Mio. €), die Erneuerung des Gebäudes M7 (0,8 Mio. €) sowie das neue Betriebshofmanagementsystem (0,7 Mio. €).

2.3.2.3 Liquidität

Die Finanzierung der signifikanten Investitionen des Geschäftsjahres erfolgte zum einen aus Mitteln der am 12. März 2015 abgeschlossenen Konsortialfinanzierung („Club Deal“). Insgesamt wurden hieraus für Investitionen des Geschäftsjahres 2018 10,6 Mio. € abgerufen, wovon im Geschäftsjahr 2018 5,0 Mio. € zufließen und 5,6 Mio. € erst im Januar 2019.

Zum anderen wurden am 5. Juni 2018 Darlehensverträge mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) einerseits und einem Konsortium aus KfW IPEX-Bank und Nord-LB andererseits zur Finanzierung des Straßenbahn-Beschaffungsprojektes „Rhein-Neckar-Tram 2020“ abgeschlossen, aus denen der rnv, zur Begleichung insbesondere der ersten Zahlungsrechnung des Herstellers, im Geschäftsjahr 2018 bereits 79,5 Mio. € zufließen.

Aus einem durch eine der Hausbanken durchgereichten KfW-Förderkredit vom 6. April 2016 zur Finanzierung der Erneuerung einer Werkstatthalle (Gebäude M7) wurden bereits im Jahr 2016 insgesamt 8,2 Mio. € auf ein Sperrkonto gestellt, von denen im Geschäftsjahr 2018 weitere 1,1 Mio. € abgerufen und auf die laufenden Konten zur tatsächlichen Verwendung übertragen wurden.

Zur Finanzierung von Planungskosten des Betriebshofs in Heidelberg wurden durch die HSB im Jahr 2017 Gesellschafterdarlehen bereitgestellt, aus denen im Jahr 2018 insgesamt 1,2 Mio. € abgerufen wurden.

Alle weiteren Investitionen wurden aus dem laufenden Geschäftsbetrieb finanziert.

Zum Bilanzstichtag bestehen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 154,9 Mio. € (Vorjahr: 79,7 Mio. €) und Verbindlichkeiten gegenüber Leasinggebern in Höhe von 3,6 Mio. € (Vorjahr: 4,2 Mio. €).

Die gegenüber der MV bestehenden Darlehensverbindlichkeiten belaufen sich per 31. Dezember 2018 auf 22,1 Mio. € (Vorjahr: 23,5 Mio. €).

Aus den Abschreibungen des Geschäftsjahres ergab sich ein Innenfinanzierungspotenzial in Höhe von 15,6 Mio. €.

Die Zahlungsfähigkeit war im Berichtsjahr jederzeit gegeben.

Zum Bilanzstichtag verfügte die rnv über Kontokorrent-Kreditlinien bei den am Konsortialdarlehensvertrag vom 12. März 2015 beteiligten Banken in Form eines sog. „revolvierenden Darlehens“ in Höhe von insgesamt 6,0 Mio. €. Darüber hinaus bestand auch weiterhin eine Tagesgeld-Kreditlinie bei der Tochtergesellschaft ZWM über zusätzliche 2,5 Mio. €.

Die bestehenden Kreditlinien wurden per 31. Dezember 2018 nicht beansprucht.

2.4 Gesamtaussage zu Geschäftsverlauf und Lage des Unternehmens

Die rnv konnte die Umsatzziele aus der Unternehmensplanung für 2018 deutlich übertreffen. Mit 165,9 Mio. € übersteigen die Verkehrserlöse den geplanten Umsatz in Höhe von 163,5 Mio. € um + 2,4 Mio. € (+ 1,5 %).

Vor allem aufgrund des Ergebnisses der Verkehrserhebung anderer Verbundunternehmen stieg der Anteil der rnv an den VRN-Pooleinnahmen von 42,8 % im Vorjahr auf 43,9 %, sodass die Erlöse aus Linienverkehr eine Plan-Ist-Abweichung von + 1,7 Mio. € aufweisen. Hinzu kommen deutlich gestiegene Erlöse aus Kombi-Ticket-Vereinbarungen (+ 0,7 Mio. €).

Mit + 0,14 Mio. € liegt das Ist-Ergebnis des abgeschlossenen Geschäftsjahres um ca. 0,3 Mio. € unter dem prognostizierten Ergebnis von + 0,46 Mio. €. Die Abweichung gegenüber dem ursprünglichen Planwert resultiert insbesondere aus niedrigeren Überschüssen aus Finanzierungsvereinbarungen (- 0,4 Mio. €) und geringerem Aufwand aus Ertragsteuern (+ 0,1 Mio. €).

Im Geschäftsjahr 2018 wurden rnv-eigene Investitionen in Höhe von 88,4 Mio. € getätigt. Damit wurde das geplante Investitionsvolumen von 32,3 Mio. € deutlich überschritten. Das höhere Investitionsvolumen in 2018 basiert vor allem auf der ersten, in ihrer Höhe zum Planungszeitpunkt nicht prognostizierbaren, Anzahlung sowie den weiteren Investitionen für die Beschaffung von 80 neuen Bahnen (+ 66,0 Mio. €). Ohne die Bahnbeschaffung läge die Investitionsausschöpfung für das Jahr 2018 bei 57,2 %, vor allem bedingt durch geänderte Planungen bei Neubauvorhaben und Projektverzögerungen bei Bestandsbauvorhaben (./. 7,0 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

Im Geschäftsjahr 2018 setzten sich positive Trends aus den Vorjahren hinsichtlich der Qualifikation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und auch bei Ausbildung und Personalgewinnung fort. Gleichzeitig steigen sowohl die Anforderungen an die Mitarbeiter wie auch der Personalbedarf weiter an.

Angebotsausweitungen, wie beispielsweise neue Linien oder dichtere Taktungen, sorgen genauso wie baustellenbedingte Umleitungen für einen wachsenden Bedarf an qualifiziertem Personal. Hinzu kommt, dass aufgrund der Auswirkungen des Demografie-Tarifvertrages viele lebensältere Fahrerinnen und Fahrer ihren Dienst in reduziertem Umfang versehen. Um diesen steigenden Bedarfen gerecht zu werden, wurden im Laufe des Geschäftsjahres die Maßnahmen zur Ausbildung, zur Weiterbildung und auch zur Neueinstellung von qualifiziertem Personal kontinuierlich vorangetrieben.

Auch die Anforderungen an die technische Qualifikation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im gewerblichen Bereich steigen fortwährend. Deshalb hat die rnv im Geschäftsjahr 2018 am Standort Ludwigshafen eine Ausbildungswerkstatt für die technischen Berufe Mechatroniker und Elektroniker für Betriebstechnik aufgebaut und damit die Ausbildung in diesen Bereichen nachhaltig gestärkt. Die Ausbildungswerkstatt wurde räumlich in die bestehenden Fahrzeugwerkstätten integriert und in neun Monaten fertiggestellt. Neben der Ausbildung für den rnv-eigenen Bedarf wird Ausbildung erstmals auch als Dienstleistung für Dritte angeboten.

Auch die Weiterentwicklung der Beschäftigten ist eine wichtige Aufgabe, um den steigenden Bedarf an qualifizierten Fach- und Führungskräften im Umfeld der dynamischen Mobilitätsbranche zu decken. Für die interne Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stehen zahlreiche Unterstützungsangebote wie Seminare, Fortbildungen und künftig verstärkt auch eLearning-Angebote zur Verfügung. In einem speziellen Programm werden hochqualifizierte und -motivierte Fachkräfte auf spätere Führungsaufgaben in der rnv vorbereitet und schrittweise an sie herangeführt.

Um die Aufmerksamkeit der Menschen in der gesamten Metropolregion für die rnv als attraktiven Arbeitgeber zu erhalten, wurden die Werbeaktivitäten im Jahr 2018 noch einmal verstärkt. Hierzu zählt beispielsweise die Gestaltung einer Stadtbahn mit den Markengesichtern der Arbeitgeberkampagne der rnv. Unter anderem als Folge der Personalmarketingmaßnahmen der rnv konnte, beispielsweise im Fahrbetrieb mit insgesamt 100 Neueinstellungen, ein neuer Höchststand in der Geschichte der rnv erreicht werden. Daneben beteiligt sich die rnv auch an der Branchen-Arbeitgeberkampagne des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Die in Zusammenarbeit mit der Agentur für Arbeit im Geschäftsjahr 2017 gestartete Integration geflüchteter Menschen im Prüfdienst wurde im Geschäftsjahr 2018 mit großem Erfolg weitergeführt. Für das Geschäftsjahr 2019 wurden bereits weitere Gespräche mit Bewerbern geführt, so dass dieses Projekt auch in den nächsten Jahren fortgesetzt werden kann.

Die bereits im Geschäftsjahr 2017 begonnene Einrichtung eines Vielfalts-Managements wurde im Geschäftsjahr 2018 fest in der Organisation verankert. Zum Aufgabenfeld gehören unter anderem Fragen, die durch den Migrationshintergrund von Beschäftigten entstehen oder die sich zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf stellen. Neben der betrieblichen Sozialberatung wurde damit ein weiterer wichtiger Baustein eines breiten Beratungs- und Unterstützungsangebotes etabliert.

Mit einer breiten Palette von Sport- und Gesundheitsmaßnahmen war auch im Geschäftsjahr 2018 die Gesunderhaltung und körperliche Fitness der Belegschaft ein wichtiger Faktor des innerbetrieblichen Zusammenlebens. Über das ganze Jahr hinweg erstreckten sich Sportveranstaltungen der Betriebssportgruppen und gemeinsame Aktivitäten mit dem Polizeipräsidium Mannheim. Der Krankenstand der Mitarbeiter in der rnv zeigt sich im Berichtsjahr trotz einer Grippewelle in den Monaten Februar und März im Vergleich zum Vorjahr stabil. Die in den vergangenen Jahren eingeleiteten Maßnahmen greifen und zeigen nachhaltige Wirkung.

Die wiederholte Auszeichnung der rnv als „TOP-Nationaler Arbeitgeber 2018“ durch die Zeitschrift FOCUS-Business zeigt, dass die rnv sowohl bei der Belegschaft als auch bei Bewerberinnen und Bewerbern ein geschätzter Arbeitgeber ist.

Die Anzahl der Teilnehmer am im Jahr 2017 eingeführten Demografiemodell hat im Berichtsjahr zugenommen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nutzen die Vorteile des Modells zunehmend und das Interesse an der Inanspruchnahme wächst weiter. Mit der Einführung von Zeitwertkonten wurde im Geschäftsjahr 2018 zudem ein Arbeitszeitmodell eingeführt, an dem alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der rnv partizipieren können. Durch das Einzahlen von Überstunden oder Gehaltsanteilen auf ein individuelles Konto erhalten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Möglichkeit, sich längere Auszeiten zu nehmen oder ihre Arbeitszeit vorübergehend an geänderte Lebensbedingungen anzupassen.

Der sogenannten Zentralen Serviceeinheit waren im Geschäftsjahr 2018 im Jahresdurchschnitt weiterhin etwa 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zugeordnet. Für diese zeitweise oder dauerhaft fahrdienst- bzw. arbeitsplatzuntauglichen Kolleginnen und Kollegen vermittelt der Personalbereich alternative Einsatzmöglichkeiten und entwickelt neue Perspektiven im gesamten Unternehmen.

2.5.2 Kundenqualitätsmanagement

Mit der Wiederaufnahme des Stadtbahnbetriebs in den Planken im Herbst 2017 konnte in Mannheim, im Herzen der Innenstadt, wieder eine zentrale Achse des ÖPNV in neuem Erscheinungsbild in Dienst gestellt werden. Der Ausbau moderner Fahrgastunterstände ging im Berichtsjahr weiter und wird auch im Geschäftsjahr 2019 fortgesetzt. Die hiermit verbundenen Sperrungen einzelner Haltestellen konnten auf ein Mindestmaß reduziert werden. In Heidelberg hat gleichzeitig der Umbau der Haltestelle Hauptbahnhof mit diversen Bauphasen und Umleitungsverkehren die Kunden zeitweise vor große Herausforderungen gestellt. Während mit der Inbetriebnahme der Strecken nach Eppelheim und in die Bahnstadt der Fahrbetrieb im Winter in besserer Qualität wieder aufgenommen werden konnte, wird die Maßnahme im Bereich des Hauptbahnhofs und in der Kurfürstenanlage noch bis 2019 die Fahrgäste belasten, bevor hier eine verbesserte und barrierefreie Gesamtabwicklung des Verkehrs an diesem wichtigen Knotenpunkt erfolgen kann.

Die diesjährige Befragung im Rahmen des Kundenbarometers lieferte insgesamt eine gute Bewertung für die Leistungen der rnv. Mit einem Mittelwert von 2,61 bzw. einem Anteil von 89 % zufriedener Kunden konnte die Bewertung gegenüber dem Vorjahr und dem bundesweiten Trend verbessert werden. Diese Tendenz spiegelt sich auch in der Bewertung einzelner Leistungsmerkmale wieder, die insgesamt eine positive Tendenz zeigen. Allerdings müssen bei der weiteren Entwicklung tendenziell steigender Fahrgastzahlen die wichtigen Basisfaktoren, wie z. B. die Pünktlichkeit, laufend kontrolliert und nachgesteuert werden. Insbesondere während der Baumaßnahmen liegt hierin eine besondere Herausforderung für die Planung und den Betrieb, weswegen die aktuellen Werte und Maßnahmen zur Verbesserung in regelmäßigen Sitzungen intensiv behandelt werden. Nur so lässt sich der erreichte Standard auch sichern.

Fuhrpark

Bei der Gestaltung der Verkehrswende spielt der öffentliche Personennahverkehr eine zentrale Rolle. Wenn ausreichend Platzkapazitäten in den Bahnen und Bussen zur Verfügung stehen, sind die Chancen gut, den Modal Split nachhaltig zugunsten des Umweltverbundes verändern zu können. Nicht minder wichtig für die Entscheidung zum Umstieg auf den ÖPNV ist die Qualität der Fahrzeuge. Eine komfortable Ausstattung, umfassende Fahrgastinformation, barrierefreie Zugangsmöglichkeiten und hohe Verfügbarkeit zählen zu den Grundanforderungen an einen modernen Fuhrpark.

Alle diese Aspekte sind bei der rnv in die Entwicklung einer neuen Generation von Stadtbahnen eingeflossen, der Rhein-Neckar-Tram 2020. Nachdem die Zustimmung aller kommunalen Gremien eingeholt und die Finanzierung gesichert war, erfolgte im Juni die Vertragsunterzeichnung mit Škoda Transportation. Dieses Unternehmen ist sowohl in wirtschaftlicher als auch qualitativer Hinsicht als bester Bieter aus dem Ausschreibungsverfahren hervorgegangen. Insgesamt hat die rnv bei Škoda 80 auf der Basis des Typs ForCity Smart entwickelte Fahrzeuge fest bestellt und eine Option auf 34 weitere Fahrzeuge vereinbart. Dieser Fahrzeugtyp wurde in Finnland entwickelt und ist seit einigen Jahren unter der Bezeichnung „Artic“ in Helsinki erfolgreich im Einsatz. Die 80 Bahnen sind aufgeteilt in die Längenklassen 30 Meter (31 Wagen), 40 Meter (37 Wagen) und 60 Meter (12 Wagen). Letztere Fahrzeuggröße ist neu im Fuhrpark der rnv. Dieser Entwicklung liegt der Gedanke zugrunde, dass ein 60-Meter-Fahrzeug mehr Kapazität bietet als eine Traktion von zwei 30-Meter-Bahnen. Zudem können durch Einsparung von zwei Führerständen die Kosten optimiert werden. Damit die RNT 2020 universell an allen Standorten eingesetzt werden kann, sind ausschließlich Zweirichtungsfahrzeuge vorgesehen. Wenn eine Türseite nicht benötigt wird, kann diese verriegelt und mit zusätzlichen Klappsitzen genutzt werden. Um ausreichend Platz für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität sowie für Kinderwagen und Fahrräder zu bieten, verfügen die neuen Fahrzeuge über großzügige Mehrzweckabteile. Ein weiteres Qualitätsmerkmal der neuen Fahrzeuggeneration ist die Konstruktion in der bewährten Drehgestelltechnik. Diese erlaubt es, die Bahnen sowohl kundenfreundlich als auch technisch zuverlässig, wartungsoptimiert und wirtschaftlich zu ge-

stalten. Zudem reduziert die Drehgestellbauweise den Verschleiß an den Gleisanlagen signifikant. Mit dem Einsatz der ersten Fahrzeuge des Typs RNT 2020 wird ab dem Jahr 2021 gerechnet.

Aber auch der vorhandene Fahrzeugpark wird weiter verbessert. Zur Erzielung einer höheren Datenqualität über die individuelle Nutzung der Bahnen und Busse baut die rnv das automatische Fahrgastzählssystem weiter aus. Hierfür wurden 2018 Fördermittel aus dem Programm Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme bewilligt. Im selben Programm hat die rnv außerdem Fördermittel für die Ausstattung des Fuhrparks mit TFT-Innenmonitoren beantragt. Dieses Projekt trägt in erheblichem Maß zur Optimierung der Fahrgastinformation bei.

Im Busfuhrpark hat die rnv die kontinuierliche Beschaffung von Fahrzeugen mit der umweltfreundlichen Euro-VI-Norm weitergeführt. 2018 wurden sieben neue Fahrzeuge in Dienst gestellt, so dass sich der Gesamtbestand an Euro-VI-Fahrzeugen zum Jahresende auf 38 Busse beläuft. Die neuen Busse weisen als Besonderheit ein Mild-Hybrid-Modul auf, welches erstmals bei der rnv zum Einsatz kommt. In diesem Modul wird beim Bremsen elektrische Energie erzeugt, zwischengespeichert und beim Beschleunigen zur Unterstützung des Verbrennungsmotors eingesetzt. Hierdurch kann der Kraftstoffverbrauch im Schnitt um rund zwei Liter pro 100 Kilometer und damit auch der CO₂-Ausstoß reduziert werden. Darüber hinaus sind alle neuen Busse niederflurig, vollklimatisiert und mit Videoausrüstung ausgestattet.

Parallel zur Beschaffung von Dieselmotoren hat die rnv den nächsten Schritt hin zur Elektrifizierung der Busflotte unternommen. Für den Einsatz auf neu eingerichteten Linien in der Heidelberger Altstadt sowie in Mannheim zur Erschließung des Benjamin-Franklin-Village im Stadtbahn-Vorlaufbetrieb wurden sechs batterieelektrische eCitaro-Busse bestellt. Damit diese Fahrzeuge über Nacht im Betriebshof aufgeladen werden können, war zudem die Installation entsprechender Ladeinfrastruktur in den Betriebshöfen Mannheim und Heidelberg erforderlich. Die ersten Busse sollen Anfang 2019 ausgeliefert werden und zunächst in Heidelberg zum Einsatz kommen. Ab Frühjahr 2019 werden dann auch die ersten eCitaros in Mannheim ihren Betrieb aufnehmen.

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

3.1 Prognosebericht

Im Zuge der Debatte um erhöhte Stickoxid- und Feinstaubbelastung in Innenstädten und der daraus resultierenden Auswahl Mannheims als Modellstadt zur Erprobung von Gegenmaßnahmen sollen in Mannheim Menschen, unter anderem mit einem Mix aus Tarif- und Angebotsmaßnahmen, zum Umstieg auf den ÖPNV bewegt werden. Bei den Tarifmaßnahmen erfolgte aufgrund der besonderen Situation in der Großwabe Mannheim/Ludwigshafen eine Ausweitung auf Ludwigshafen. Zusätzlich beteiligt sich die rnv mit mehreren Maßnahmen in Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen am Programm „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ des Bundesverkehrsministeriums.

Der Herausforderung, die Attraktivität des Verkehrsangebots zu steigern, stellt sich die rnv gemeinsam mit ihren Gesellschaftern bereits seit vielen Jahren, u. a. durch die großen Ausbauprojekte Stadtbahn Mannheim Nord, Mobilitätsnetz Heidelberg und RHB 2010. Auch zukünftig sind weitere große Ausbauprojekte wie das Konversionsnetz in Mannheim und die Verlängerung der Stadtbahnlinie in Heidelberg zum Patrick-Henry-Village in Heidelbergs Südwesten geplant. Zudem wird eine mögliche Erweiterung des Stadtbahnnetzes im linksrheinischen Teil des rnv-Verkehrsgebiets, wie beispielsweise von Ludwigshafen nach Mutterstadt, in die Pfingstweide oder nach Neuhofen bzw. Waldsee untersucht. Ausgehend vom Jahr 2018 steigert die rnv bis 2023 bspw. die km-Leistung ihres Angebots um 8,9 %. In den ersten Jahren findet die Angebotsausweitung vor allem im Busverkehr statt. Ab Anfang der 20er-Jahre wird das Angebot mit der Beschaffung der „Rhein-Neckar-Tram 2020“ auch im Stadtbahnverkehr ausgeweitet.

rnv-eigene Investitionen

In der im November 2018 durch die Gesellschafterversammlung verabschiedeten Wirtschafts- und Mehrjahresplanung ist der Investitionsplan der rnv in den nächsten Jahren vor allem durch die Beschaffung von 80 Bahnen des Typs „Rhein-Neckar-Tram 2020“ sowie durch geplante Investitionen in die Standorte Heidelberg und Mannheim geprägt. Der rnv-Investitionsplan umfasst zwischen 2019 und 2023 ein Volumen von 337,2 Mio. €. Bei erwarteten Zuschüssen von 51,4 Mio. € verbleibt ein Netto-Investitionsvolumen von 285,8 Mio. €.

Den mit Abstand größten Anteil am Investitionsvolumen hat dabei die Bahnbeschaffung. Das Gesamtprojektvolumen für die Festbestellung liegt bei 265 Mio. €, wobei die erste große Anzahlung im Geschäftsjahr 2018 geleistet wurde und die letzte Lieferung und Inbetriebnahme für das Jahr 2024 vorgesehen ist, so dass im Planungszeitraum 2019–2023 das Brutto-Investitionsvolumen bei über 150 Mio. € liegt. 34 weitere Bahnen können bis 2027 als Option beschafft werden. Hinzu kommt die kontinuierliche Modernisierung der Busflotte, für die ab 2020 ausschließlich Elektro-Busse beschafft werden sollen. Pilotprojekte zur nachhaltigen Mobilität mit Elektrobussen finden vorgelagert im Benjamin-Franklin-Village in Mannheim und in Heidelberg zur Erschließung der Altstadt statt. Zur Wartung, Instandhaltung und Abstellung von Bussen und Bahnen ist darüber hinaus die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Betriebshofstandorte, vor allem in Heidelberg und Mannheim, mit über 100 Mio. € geplant.

Erlössteigerungen

Für das Geschäftsjahr 2019 erwartet die rnv weiter steigende Verkehrserlöse in Höhe von insgesamt 171,4 Mio. €.

Die prognostizierten Erlöse aus dem Linienverkehr für 2019 belaufen sich auf 130,8 Mio. €. Es ist ein Wachstum des VRN-Einnahmenpools von 2,5 % in 2019 und je 2,5 % in den Folgejahren unterstellt.

Unter Berücksichtigung der Umsetzung verschiedener Großprojekte, wie der laufenden Realisierung des Mobilitätsnetzes Heidelberg und des anstehenden Großprojekts der Stadtstraße Ludwigshafen sowie aus Effekten des Strategiemoduls „Modal Split“ (Akquise Job-Ticket, Ausbau Mobilitätszentralen), werden ab 2019 zusätzliche Mehreinnahmen von 2,0 Mio. € und in 2023 von 5,3 Mio. € gegenüber 2018 erwartet.

Bei den **Schwerbehindertenzuschüssen** ist in 2019 eine Steigerung auf 6,9 Mio. € in der Planung enthalten.

Bei den Erlösen aus **Schülerzuschüssen** wurde ein konstantes Niveau von rund 16,6 Mio. € p. a. bis 2023 unterstellt. In Rheinland-Pfalz wird weiterhin nach dem Preis-Preis-Ausgleich abgerechnet. Dieses Landesgesetz gilt nicht für Eisenbahnverkehre. Das Linienbündel RHB wird nach dem „alten“, bundesgesetzlichen Antragsverfahren abgerechnet. In Baden-Württemberg wurden die Ausgleichsleistungen zum 1. Januar 2018 unter Beibehaltung der bisherigen Verteilung je Aufgabengebiet vollständig kommunalisiert. Zum 31. Dezember 2020 endet diese Status-quo-Verteilung. Danach erfolgen die Zuweisungen nach einem weiterentwickelten Verteilungsschlüssel, der von 2021 bis 2023 stufenweise wirksam wird. Gleichzeitig wird in den drei Jahren das Gesamtvolumen der Mittel um jeweils 16,7 Mio. € erhöht.

Die erwartete Steigerung der Erlöse aus **Finanzierungsvereinbarungen** um 0,5 Mio. € von 2018-Ist auf 2019 beruht vor allem auf gestiegenen Erlösen bei der OEG-Finanzierungsvereinbarung. Sowohl bei den Finanzierungsvereinbarungen der OEG als auch der HSB werden die Ausgleichssätze für die Jahre 2019 und 2020 noch verhandelt. In allen Planjahren ist aus diesen Verhandlungen ein Überschuss für die rnv unterstellt. Bei der Finanzierungsvereinbarung RHB existiert eine Preisfestschreibung bis 2022.

Ergebnis

Das Ergebnis 2019 der rnv wird vor allem durch die Ergebnisse aus den Finanzierungsvereinbarungen mit den Nachbargemeinden der Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen sowie den Überschüssen aus Sonderverkehren bestimmt. Gegenläufig wirkt der Ertragsteueraufwand. Die rnv prognostiziert für 2019 einen Überschuss von 0,1 Mio. €.

3.2 Chancen- und Risikobericht

Das bei der rnv implementierte Risikomanagementsystem sichert mit vierteljährlich stattfindenden Risikoinventuren eine kontinuierliche, verlässliche und vollständige Überwachung der Unternehmensrisiken. Über die Erfüllung der Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) hinaus, dient es dem frühzeitigen Erkennen sowie der Steuerung von Risiken, die potenziell die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der rnv gefährden. Das Risikomanagementsystem ist damit ein strategischer Hauptprozess und integraler Bestandteil der Unternehmensführung.

Risikomanagementsystem

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

Unter dem Ansatz integrierter Managementsysteme wird die Einbindung des Risikomanagementsystems in den Steuerungskontext der rnv weiter vorangetrieben. Die Ausprägung einer EDV-basierten Unterstützung der Systemintegration wird derzeit geprüft.

Innerhalb des Risikomanagementsystems unterliegt die aktuelle Unternehmenssituation in jedem Quartal einer regelmäßigen Risikorevision und Risikoanalyse. Neue wie alte Chancen und Risiken werden mit Potenzial, Eintrittswahrscheinlichkeit und möglichen Gegenmaßnahmen erfasst und fortlaufend in mehreren Ebenen plausibilisiert.

Der Chancen- und Risikobericht und die Kontrollen aus dem rechnungslegungsbezogenen Teil des internen Kontrollsystems werden der Geschäftsführung der rnv zur Information und als Wirksamkeitsnachweis beider Systeme regelmäßig zur Verfügung gestellt.

Ausgewählte Risiken mit hohem Potenzial unterliegen in einem eigens aufgebauten, quartalsweisen Maßnahmencontrolling einer besonderen Beobachtung durch die Entscheidungsträger.

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

Die Anzahl der gemeldeten Einzelrisiken im Risikoportfolio der rnv ist im Vergleich zum Vorjahr leicht zurückgegangen und lag zum Ende des Geschäftsjahres 2018 bei 73 Risiken (Vorjahr 2017: 76 Risiken), grundsätzlich kategorisiert in 12 Risikofelder und aufgelistet nach den mit ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit gewichteten Schadenspotenzialen. Dieser Netto-Schadenswert

des gesamten Risikoinventars sank im aktuellen Geschäftsjahr im Vergleich zum Vorjahr von 8,1 Mio. € auf 5,7 Mio. €. Verursacht wurde die Reduzierung im Wesentlichen durch die Wirkung eingeleiteter Gegenmaßnahmen.

Entwicklung der Risikokategorien im Geschäftsjahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr anhand des Netto-Schadenspotentials

	Gesamt-Risikoportfolio rnv	Abläufe Technik	Personal Organisation	Rechtslage Umfeld	IT	Finanzen Steuern	Vertrieb
Grundsätzliche Entwicklung	→	→	→	→	→	→	→
Einzelrisiken (Auszug)		Geschwindigkeitsbegrenzungen Stadtgebiet	Personalbeschaffung Fahrdienst	Marktbeherrschung Lieferanten	Ausfall EDV Interplan	Verluste aus Finanzierungsvereinbarungen	Entwicklung Verbund-Einnahmen (VRN)
		Ausfall Unterflurdrehmaschinen	Höherbewertung von Stellen	Prognosefehler bei Angeboten		RNT2020 : Abstimmung Mittelzu- und -abflüsse	
		Bauabwicklung Erneuerung Gebäude M7					

→ Risikopotenzial unverändert	↗ Risikopotenzial gestiegen	↘ Risikopotenzial gesunken	Einzelrisikopotenzial gering	Einzelrisikopotenzial mittel	Einzelrisikopotenzial hoch
----------------------------------	--------------------------------	-------------------------------	------------------------------	------------------------------	----------------------------

Grafik : Risikoentwicklung 2018

Alle im Geschäftsjahr 2018 im Portfolio geführten Risiken werden als beherrschbar angesehen. 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

Geschwindigkeitsbegrenzung (Langsamfahrstellen)

Sowohl in innenstädtischen Bereichen als auch in Umlandgemeinden nimmt die Fläche verkehrsberuhigter oder geschwindigkeitsreduzierter Zonen zu. Hinter diesen Geschwindigkeitsbegrenzungen ist das Bestreben der Verwaltungen erkennbar, das direkte Umfeld der Anwohner durch Beschränkungen im Verkehr sicherer zu machen und Lärmbelastigungen zu reduzieren.

Von diesen Beschränkungen ist, z. B. bei Neueinrichtung einer Tempo-30-Zone, der öffentliche Personennahverkehr direkt betroffen, weil hierdurch die auf höhere Geschwindigkeiten ausgelegten Umläufe nicht mehr eingehalten werden können und es zu Verspätungen kommt. Eine gleichbleibende Taktung kann dann nur durch einen erhöhten Fahrzeugeinsatz sichergestellt werden.

Entwicklung der Verbund-Einnahmen

Es besteht nach wie vor das Risiko, dass Verbund-Einnahmen geringer als geplant ausfallen, z. B. durch Stagnation oder Rückgang der Kasseneinnahmen in der Region aufgrund des demografischen Wandels oder aufgrund des Nachweises höherer P/PKM-Werte bei Mitbewerbern in Relation zur rnv. Die Einnahmen aus der Umverteilung der Verbunderlöse können ebenfalls durch Streiks mit Einnahmeausfällen oder auch durch nachträgliche Abrechnungskorrekturen des VRN beeinflusst werden. Der Demografiefaktor wirkt im Einnahmen-Aufteilungsvertragsmodell stark zugunsten der Region/Peripherie.

Gleichzeitiger Ausfall der Unterflurdrehmaschinen

Die rnv setzt zur notwendigen und 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, da sich die Reservequote zur Verfügung stehender Fahrzeuge weiter verringert hat. Erschwerend kommt hinzu, dass die Instandhaltung der älteren Unterflurdrehmaschine „UFD104“ seitens des Herstellers bereits gekündigt worden ist, da aufgrund des Alters der Maschine dort kein qualifiziertes Wartungspersonal mehr vorhanden ist. Die Suche nach Alternativlieferanten für diese Wartungsarbeiten gestaltet sich aufgrund der technischen Komplexität schwierig.

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.

Personalbeschaffung für den Fahrdienst

Die derzeitige Arbeitsmarktlage bedingt einen deutlich höheren Aufwand bei der Besetzung offener Stellen, insbesondere beim Fahrpersonal. Bei gleichbleibender Leistung besteht daher das Risiko, dass es zu temporären Personalunterdeckungen kommt, die dann zu Fahrtausfällen führen können. Gleichzeitig wird das bestehende Fahrpersonal durch die offenen Stellen mehr belastet, was weitere Probleme nach sich zieht.

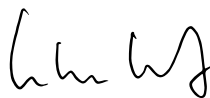
Die rnv steuert mit innovativen Konzepten diesen Personalunterdeckungen entgegen. Neben intensivierten Personalgewinnungsmaßnahmen, wie z. B. Werbeaktivitäten, wird auch die Stärkung der Arbeitgebermarke fokussiert. Gleichzeitig werden Überlegungen zur Integration geflüchteter Menschen in den Fahrdienst der rnv weiter ausgearbeitet.

4. Erklärung zur Unternehmensführung

Gemäß dem Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst vom 24. April 2015 wurden nachstehende Zielgrößen des Frauenanteils im Aufsichtsrat und der Geschäftsführung festgelegt. Für den Planungszeitraum bis zum 30. Juni 2022 hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 28. Juni 2017 eine Zielgröße von mindestens zwei Frauen im Aufsichtsrat (10 %) und nach wie vor null für die Geschäftsführung beschlossen. Unter den 21 Aufsichtsratsmitgliedern befanden sich im Berichtsjahr vier Frauen. Damit beträgt der Frauenanteil im Aufsichtsrat mittlerweile 19 %.

In ihrer Sitzung am 30. Mai 2017 hat die Geschäftsführung für den Planungszeitraum bis 30. Juni 2022 beschlossen, eine am tatsächlichen Gesamtbeschäftigtenanteil der Frauen angelehnte Zielgröße in der ersten und zweiten Führungsebene von 25 % einheitlich für beide Führungsebenen zu verfolgen. Zum Jahresende 2018 betrug der Anteil von Frauen in Führungspositionen 23,2 %.

Mannheim, den 29. März 2019



Christian Volz
Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten



Martin in der Beek
Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten

Bilanz

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim
zum Stichtag 31.12.2018

Aktiva		31.12.2018	31.12.2017
	Anhang	in T€	in T€
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		4.333	5.900
Sachanlagen		201.976	127.808
Finanzanlagen		7.591	7.602
Summe Anlagevermögen		213.900	141.310
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	49.741	54.066
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	47.509	56.066
Flüssige Mittel	(4)	28.660	17.750
Summe Umlaufvermögen		125.910	127.882
Rechnungsabgrenzungsposten		1.002	1.499
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	(5)	7	0
Summe Aktiva		340.819	270.691
Passiva		31.12.2018	31.12.2017
	Anhang	in T€	in T€
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	10.500	10.500
Kapitalrücklage	(7)	44.919	44.919
Gewinnvortrag		5.143	4.981
Jahresüberschuss		137	162
Summe Eigenkapital		60.699	60.562
Fremdkapital			
Sonderposten	(8)	0	19
Rückstellungen	(9)	28.843	20.996
Verbindlichkeiten	(10)	248.096	186.330
Summe Fremdkapital		276.939	207.345
Rechnungsabgrenzungsposten	(11)	3.181	2.784
Summe Passiva		340.819	270.691

Gewinn- und Verlustrechnung

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

für das Geschäftsjahr vom 1.1.2018 bis 31.12.2018

		1.1.– 31.12.2018	1.1.– 31.12.2017
	Anhang	in T€	in T€
Umsatzerlöse	(12)	250.265	238.183
Bestandsveränderungen		-3.357	2.029
Aktivierte Eigenleistungen		1.473	1.783
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	5.688	4.594
Gesamtleistung		254.069	246.589
Materialaufwand	(14)	155.223	155.484
Personalaufwand	(15)	57.230	51.139
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		15.563	15.451
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	21.059	20.110
Finanzergebnis	(17)	-4.683	-4.096
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(18)	121	119
Ergebnis nach Steuern		190	190
Sonstige Steuern	(19)	53	28
Jahresüberschuss	(20)	137	162

Anhang

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim
für das Geschäftsjahr vom 1.1.2018 bis 31.12.2018

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH – im Folgenden rnv genannt – für das Geschäftsjahr vom 1.1.2018 bis 31.12.2018 ist nach den handelsrechtlichen Vorschriften für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt.

Die Gesellschaft ist in das Handelsregister B des Amtsgerichts Mannheim unter HRB Nr. 8674 eingetragen.

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 aufgeführt 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 drei bis 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	7–15 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3–13 Jahre

Geringwertige Wirtschaftsgüter mit Anschaffungskosten bis 800,00 € werden im Zugangsjahr in voller Höhe abgeschrieben. Bei Anschaffungskosten von mehr als 800,00 € gilt die reguläre Abschreibung über die Nutzungsdauer des Wirtschaftsgutes.

Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungswerten bilanziert; ggf. werden Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden 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 Fertigstellungsgrad 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.

Mit Tarifvertrag vom 6.6.2018 wurde die Einführung von Zeitwertkonten vereinbart. Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der rnv wird damit die Möglichkeit eröffnet, bestimmte Ansprüche zur Finanzierung von späteren Freistellungszeiten von der Arbeitsleistung anzusparen. Das im Rahmen eines doppelten Treuhandmodells auf den Debeka Lebensversicherungsverein auf Gegenseitigkeit, Koblenz, übertragene Vermögen dient dem Insolvenzschutz gemäß § 7e SGB IV sowie der Werterhaltungsgarantie gemäß § 7d SGB IV der Zeitwertguthaben. Als Treuhänder fungiert dabei der PensTrust e. V., Frankfurt am Main. Das Treuhandvermögen ist als sogenanntes Planvermögen gemäß § 246 Abs. 2 S. 2 HGB zu qualifizieren und zwingend mit der Versorgungsverpflichtung aus dem Zeitwertguthaben zu saldieren. Die Bewertung des Planvermögens erfolgt mit dem beizulegenden Zeitwert (§ 253 Abs. 1 S. 4 HGB). Ein die Anschaffungskosten des Planvermögens übersteigender Zeitwert unterliegt der Ausschüttungs- und Abführungssperre gemäß § 268 Abs. 8 S. 1 HGB. Aufgrund der Saldierungspflicht von bewertetem Planvermögen und bewerteter Rückstellung kann es zu einem Aktivüberhang kommen. Dieser Überhang ist gemäß § 246 Abs. 2 S. 3 HGB unter einem gesonderten Posten als „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ auszuweisen (§ 266 Abs. 2 Buchst. E HGB).

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, Jubiläen, Zeitwertkonten und das Demografie-Modell erfolgt in Anlehnung an internationale Standards nach der sogenannten Projected Unit Credit Method (PUC-Methode). Bei der Bewertung der Rückstellungen wurde ein Rechnungszinssatz von 2,32 % p. a. (Sterbegeld, Jubiläen, Zeitwertkonten) bzw. 1,40 % p. a. (Demografie-Modell) berücksichtigt. Künftige Gehaltsanpassungen werden mit einem Schätzwert von einheitlich 2,5 % p. a. in die Bewertung einbezogen. Als biometrische Rechnungsgrundlagen kommen die Richttafeln 2018 G (Sterbegeld, Jubiläen, Zeitwertkonten) bzw. 2005 G (Demografie-Modell) von Prof. Dr. Klaus Heubeck zur Anwendung. Aus der erstmaligen Anwendung der Richttafeln 2018 G ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft.

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 rnv hat zum Ende des Geschäftsjahres 2018 die Anlageklassen innerhalb des Anlagevermögens neu strukturiert.

In diesem Zusammenhang ergaben sich Umbuchungen innerhalb des Anlagevermögens, ohne dass daraus jedoch Ergebniseffekte resultierten.

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 (V-Bus)	31.12.2018	1.418	12	100,0
Zentralwerkstatt für Verkehrsmittel Mannheim GmbH, Mannheim (ZWM)	31.12.2018	4.227	0	94,9

Die Jahresabschlüsse der V-Bus und der ZWM auf den 31.12.2018 sind zum Zeitpunkt der Erstellung des Anhangs geprüft, aber noch nicht festgestellt.

Mit Verschmelzungsvertrag und den Versammlungsbeschlüssen der beteiligten Rechtsträger vom 18.6.2018 wurde die Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim, rückwirkend zum 1.1.2018 auf die

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH), Mannheim, verschmolzen. Alle Gesellschafter der URN GmbH haben in notarieller Form gegenüber der VRN GmbH auf die Gewährung von Geschäftsanteilen an der VRN GmbH verzichtet. Entsprechend hat die rnv ihre Beteiligung an der URN GmbH in Höhe von 11 T€ ausgebucht. Der Ausweis erfolgt unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen.

(2) Vorräte

Aus noch nicht abgerechneten Baumaßnahmen im Rahmen vertraglicher Auftragsfertigungen für Gesellschafter und Dritte (insbesondere MV Mannheimer Verkehr GmbH (MV)) bestehen

unfertige Leistungen in Höhe von 34.816 T€. Daneben beinhaltet die Position Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe in Höhe von 14.925 T€.

	31.12.2018	31.12.2017
	in T€	in T€
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14.925	15.894
Unfertige Leistungen	34.816	38.172
Vorräte	49.741	54.066

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen lassen sich im Wesentlichen in zwei Gruppen unterteilen, Forderungen aus dem Baugeschäft und Forderungen aus dem Verkehrsgeschäft. Innerhalb der Forderungen aus dem Baugeschäft sind insbesondere die Forderungen gegen das Altverkehrsunternehmen MV zu nennen. Diese betragen zum Bilanzstichtag 8.785 T€. Im Zeitpunkt der Inbetriebnahme einer Baumaßnahme wird dem Auftraggeber aufgrund gesetzlicher Anforderungen neben dem bereits auf dem jeweiligen Bauprojekt aufgelaufenen Ist-Kostenvolumen auch das für die Zukunft noch zu erwartende, prognostizierte Kostenvolumen in Rechnung gestellt, selbst wenn Bauleistungen von Subunternehmern noch nicht erbracht worden sind, diese aber nach Inbetriebnahme einer Baumaßnahme gemäß der aktuellen Projektplanung voraussichtlich noch anfallen werden. Durch diese vorverlagerte Abrechnung des Prognosekostenanteils einer Baumaßnahme bereits im Zeitpunkt der Inbetriebnahme werden entsprechende Forderungen und Umsatzerlöse ausgewiesen und die darauf fällige Umsatzsteuer abgeführt. Gleichzeitig werden aufwandsseitig die noch zu erwartenden, prognostizierten Baukosten durch entsprechende sonstige Rückstellungen abgegrenzt, so dass aus der beschriebenen Abrechnungssystematik der Bauleistungen kein Ergebniseffekt resultiert.

Um Liquiditätsengpässe bei den Auftraggebern zu vermeiden, kann die rnv mit diesen in Einzelfällen und insbesondere bei Großprojekten vereinbaren, dass zunächst lediglich der Umsatzsteueranteil der erstellten Prognosekostenrechnung unmittelbar bei Rechnungsstellung an die rnv zu begleichen ist. Der ausgewiesene Nettobetrag der Prognosekostenrechnung kann in diesen Fällen gestundet werden, so dass sich insbesondere bei wesentlichen Bauprojekten dadurch kein Einfluss auf die Finanzlage der rnv ergibt. Die nicht sofort bei Rechnungsstellung fälligen Beträge der zukünftig anfallenden Prognosekosten werden entsprechend dem Liquiditätsabfluss bei der rnv im weiteren Projektfortschritt über entsprechende Zahlungspläne bzw. Mittelabrufe bei den Auftraggebern abgerufen.

Die Gruppe der Forderungen aus dem Verkehrsgeschäft umfasst verschiedene Komponenten. Hierbei handelt es sich insbesondere um Forderungen aus Fahrgeldern (4.507 T€), Forderungen aus Finanzierungsvereinbarungen mit umliegenden Städten bzw. Kreisen (2.301 T€) sowie Forderungen aus Zuschüssen für die Schwerbehindertenbeförderung (1.114 T€).

Bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen handelt es sich im Wesentlichen um Darlehen an die Tochtergesellschaft V-Bus (200 T€).

Die Forderungen gegen Gesellschafter umfassen hauptsächlich Forderungen aus der Erbringung von Baudienstleistungen (15.522 T€). Auch hier schlägt sich die Abrechnung zu Prognosekosten nieder. Weiterhin bestehen Forderungen aus der Übernahme des verbleibenden rnv-Defizits (2.428 T€), Forderungen aus der Endabrechnung der Arbeitnehmerüberlassung (837 T€), ein Ausgleichsanspruch für die von der ZWM aus dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag übernommenen Verluste (381 T€), Forderungen gegen die Stadt Mannheim im Zusammenhang mit Angebots- und Tarifmaßnahmen betreffend „Modellstadt Mannheim“ (259 T€) sowie verbleibende Forderungen aus der Kostenübernahme angefallener Planungskosten für den Betriebshof Heidelberg (221 T€).

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen werden hauptsächlich Steuerforderungen (1.512 T€), Forderungen aus Schadensfällen (1.095 T€), Kautionsguthaben (770 T€) sowie der Ausgleichsanspruch gegenüber der MV für den ZWM-Verlust 2018 (686 T€) ausgewiesen.

	31.12.2018	31.12.2017
	in T€	in T€
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	22.825	32.310
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	389	984
Forderungen gegen Gesellschafter	19.671	18.659
Sonstige Vermögensgegenstände	4.624	4.113
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	47.509	56.066

Auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände wurden Einzelwertberichtigungen in Höhe von 359 T€ (Vorjahr: 264 T€) sowie Pauschalwertberichtigungen in Höhe von 20 T€ (Vorjahr: 20 T€) gebildet.

Mit Ausnahme einer Forderung aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 59 T€ haben sämtliche übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

(4) Flüssige Mittel

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

	31.12.2018	31.12.2017
	in T€	in T€
Kassenbestand	817	890
Guthaben bei Kreditinstituten	27.843	16.860
Flüssige Mittel	28.660	17.750

(5) Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Aus der Saldierung des auf den Debeka Lebensversicherungsverein auf Gegenseitigkeit, Koblenz, übertragenen Treuhandvermögens mit der Rückstellung für Versorgungsverpflichtungen aus Zeitwertguthaben gemäß § 246 Abs. 2 S. 2 HGB ergibt sich ein aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung. Der beizulegende Zeitwert des Treuhandvermögens entspricht mit 223 T€ den Anschaffungskosten.

Dem Treuhandvermögen wurden für das Geschäftsjahr 2018 laufende Anlageerträge von 1 T€ gutgeschrieben. Der Erfüllungsbetrag der Versorgungsverpflichtungen aus Zeitwertguthaben beträgt 216 T€.

(6) Gezeichnetes Kapital

Das Stammkapital der rnv beträgt 10,5 Mio. €. Hiervon hält die MKB Mannheimer Kommunalbeteiligungen GmbH (MKB) 49,99 %, die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB) 27,83 %, die Verkehrsbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH (VBL) 18,36 %, die Rhein-Haardtahn 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.

(7) Kapitalrücklage

Zum 31.12.2018 beträgt die Kapitalrücklage unverändert 44.919 T€.

(8) Sonderposten

Es handelte sich im Vorjahr um Investitionszuschüsse des Landes Baden-Württemberg für die Ersatzbeschaffung von Bussen. Die Investitionszuschüsse wurden 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 verbleibende Sonderposten wurde im Geschäftsjahr 2018 vollständig aufgelöst.

(9) Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Rückstellungen für noch zu erbringende Bauleistungen im Rahmen der Abrechnung zu Prognosekosten (14,7 Mio. €), Rückstellungen für Personalverpflichtungen (7,1 Mio. €), Rückstellungen für ausstehende Rechnungen (3,4 Mio. €) sowie Rückstellungen für Haftpflichtversicherung (2,9 Mio. €) enthalten.

	31.12.2018	31.12.2017
	in T€	in T€
Steuerrückstellungen	220	0
Sonstige Rückstellungen	28.623	20.996
Rückstellungen	28.843	20.996

(10) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten haben gegenüber dem Vorjahr deutlich um 75.186 T€ zugenommen. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die Auszahlung der ersten Darlehensrate über 79.500 T€ im Rahmen der Finanzierung des Projekts „Rhein-Neckar-Tram 2020“ zurückzuführen. Die zugeflossenen Mittel wurden unmittelbar, in Höhe von 74.157 T€, zur Begleichung der ersten Zahlungsrechnung des Herstellers Škoda Transportation verwendet. In entsprechender Höhe haben die Anlagen im Bau zugenommen.

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

Von den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entfallen 20.942 T€ auf Verbindlichkeiten für bezogene Leistungen im Rahmen des Baugeschäfts, 179 T€ auf Verbindlichkeiten aus der Endabrechnung der Trasse für den Anteil OEG gegenüber der MV sowie 123 T€ auf Verbindlichkeiten aus der Endabrechnung der Arbeitnehmerüberlassung gegenüber der MV.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern beinhalten im Wesentlichen Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der HSB (1.200 T€).

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen handelt es sich hauptsächlich um Verbindlichkeiten gegenüber der V-Bus aus der bestehenden umsatzsteuerlichen Organschaft (276 T€) und der Durchführung von Linienverkehren (266 T€) sowie gegenüber der ZWM aus dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag (1.068 T€).

Die sonstigen Verbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen durch die MV gewährte Darlehen (22.091 T€), Verbindlichkeiten im Rahmen von Sale-and-lease-back-Verträgen (3.604 T€), Verbindlichkeiten gegenüber der VRN GmbH (2.135 T€) und Steuerverbindlichkeiten (1.173 T€).

	31.12.2018	davon mit einer Restlaufzeit		
	31.12.2017	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
	gesamt			
	in T€	in T€	in T€	in T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	154.908	10.696	41.734	102.478
<i>im Vorjahr</i>	79.722	10.618	38.939	30.165
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen (davon gegenüber Gesellschaftern)	28.688	28.688	0	0
<i>im Vorjahr</i>	(22.157)	(22.157)	(0)	(0)
<i>(im Vorjahr davon gegenüber Gesellschaftern)</i>	41.718	41.718	0	0
	(15.998)	(15.998)	(0)	(0)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31.086	31.086	0	0
<i>im Vorjahr</i>	26.991	26.991	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	1.958	1.958	0	0
<i>im Vorjahr</i>	3.236	3.236	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.611	1.611	0	0
<i>im Vorjahr</i>	900	900	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern)	29.845	6.190	8.211	15.444
<i>im Vorjahr</i>	(1.173)	(1.173)	(0)	(0)
<i>(im Vorjahr davon aus Steuern)</i>	33.763	8.075	8.322	17.366
	(3.261)	(3.261)	(0)	(0)
Verbindlichkeiten	248.096	80.229	49.945	117.922
<i>im Vorjahr</i>	186.330	91.538	47.261	47.531

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden in Höhe von 54.857 T€ durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen und in Höhe von 91.851 T€ durch Bürgschaften abgesichert.

Die Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der MV wurden in Höhe von 22.091 T€ durch die Sicherungsübereignung von Fahrzeugen abgesichert.

(11) Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten wird für im Voraus bezahlte, langläufige Tickets (Abo-Tickets, Semestertickets) gebildet, deren Restlaufzeit über den Bilanzstichtag hinausreicht (2.858 T€). Weiterhin werden Vorauszahlungen auf eine langfristige Nutzungsvereinbarung über den passiven Rechnungsabgrenzungsposten abgegrenzt (323 T€).

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. Hinzu kommen Zinszahlungsverpflichtungen aus langfristigen Darlehensverträgen. Weiterhin bestehen mehrjährige Verpflichtungen aus diversen Dienstleistungsverträgen sowie Verpflichtungen aus zum Bilanzstichtag rechtsverbindlich in Auftrag gegebenen Investitions- bzw. Instandhaltungsmaßnahmen.

	gesamt	davon gegenüber verbundenen Unternehmen
	in T€	in T€
im Folgejahr	48.391	441
im zweiten bis fünften Jahr	297.952	1.467
mehr als fünf Jahre	86.018	603
Sonstige finanzielle Verpflichtungen	432.361	2.511

Des Weiteren ist die Gesellschaft als Arbeitgeber Mitglied bei der Zusatzversorgungskasse des Kommunalen Versorgungsverbandes Baden-Württemberg in Karlsruhe. Während der Zeit der Beschäftigung der Arbeitnehmer besteht für die Gesellschaft eine Beitragspflicht die Versorgungsrentenverpflichtung betreffend. Einzelheiten hierzu regelt die Satzung der Zusatzversorgungskasse. Die Summe der beitragspflichtigen Gehälter im Geschäftsjahr 2018 beträgt etwa 42.824 T€ bei einem Beitragsatz von 5,90 % (bis 30.06.2018) bzw. 6,10 % (ab 01.07.2018) aus dem ZVK-pflichtigen Entgelt.

Aufgrund der Tatsache, dass bei der Zusatzversorgungskasse nur durch kommunale und öffentlich-rechtliche Trägerschaften abgesicherte Unternehmen ihre Arbeitnehmer versichern können, ist ein Ausfallrisiko bezüglich der Leistungen gegenüber den Versicherten als sehr gering einzuschätzen.

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

(12) Umsatzerlöse

	1.1.– 31.12.2018	1.1.– 31.12.2017
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	165.908	160.379
Erlöse aus Bauleistungen	69.095	62.926
Sonstige Umsatzerlöse	15.262	14.878
Umsatzerlöse	250.265	238.183

In den sonstigen Umsatzerlösen sind u.a. folgende Sachverhalte enthalten:

Im Rahmen des Einnahmenaufteilungsmodells der VRN 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. Diese beträgt im Berichtsjahr 8.673 T€.

An die MV wurden im Rahmen des Oberbauprogramms und des Programms höhengleicher Kreuzungen Kosten in Höhe von 1.935 T€ weiterbelastet.

(13) Sonstige betriebliche Erträge

	1.1.– 31.12.2018	1.1.– 31.12.2017
	in T€	in T€
Schadensersatz	1.447	1.765
Ertragszuschüsse	2.687	1.451
Übrige Erträge	1.554	1.378
Sonstige betriebliche Erträge	5.688	4.594

Im Geschäftsjahr 2018 reichte das Verlustverrechnungspotenzial aus der Absenkung von Trassen- und Arbeitnehmerüberlassungsentgelten nicht aus, um das Defizit aus dem rnv-Kerngeschäft zu decken. Der übersteigende Betrag wurde deshalb von den Gesellschaftern durch Ertragszuschüsse ausgeglichen (2.428 T€). Weiterhin hat die rnv Ertragszuschüsse von der Stadt Mannheim erhalten zum Ausgleich von Angebots- und Tarifmaßnahmen im Rahmen der „Modellstadt Mannheim“ (259 T€).

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 662 T€ enthalten, die im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (592 T€), Erträge aus der Herabsetzung von Einzelwertberichtigungen (50 T€) sowie Buchgewinne aus Anlagenabgängen (15 T€) betreffen.

(14) 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.– 31.12.2018	1.1.– 31.12.2017
	in T€	in T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	32.237	36.959
Aufwendungen für bezogene Leistungen	122.986	118.525
Materialaufwand	155.223	155.484

(15) Personalaufwand

Im Geschäftsjahr 2018 waren im Durchschnitt folgende Arbeitnehmer bei der rnv beschäftigt:

	2018	2017
	Anzahl	Anzahl
Kaufmännisches Personal	316	287
Technisches Personal	133	126
Fahrpersonal	591	545
Anzahl Mitarbeiter	1.040	958

Der Personalaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1.– 31.12.2018	1.1.– 31.12.2017
	in T€	in T€
Löhne und Gehälter	46.076	41.182
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung)	11.154 (1.764)	9.957 (1.580)
Personalaufwand	57.230	51.139

(16) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	1.1.– 31.12.2018	1.1.– 31.12.2017
	in T€	in T€
Beiträge, Gebühren und Versicherungen	3.652	2.285
Mieten und Pachten	2.837	2.696
Werbung	1.791	1.567
Personal- und Sozialbereich	1.668	1.669
IT-Aufwendungen	4.078	3.245
VRN-Dienstleistungsentgelt (ehemals URN-Eigenaufwand)	2.241	2.435
Rechts- und Beratungskosten	1.209	2.178
Übrige Aufwendungen	3.583	4.035
Sonstige betriebliche Aufwendungen	21.059	20.110

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 228 T€ enthalten. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Zuführungen zur Einzelwertberichtigung (145 T€).

(17) Finanzergebnis

	1.1.– 31.12.2018	1.1.– 31.12.2017
	in T€	in T€
Erträge aus Verlustausgleichsanspruch	1.068	479
Aufwendungen aus Verlustübernahme ZWM	1.068	479
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	7	6
(davon verbundene Unternehmen)	(5)	(1)
(davon Anlageerträge Treuhandvermögen)	(1)	(0)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	4.690	4.102
(davon Bankgebühren)	(344)	(185)
(davon Gesellschafter)	(37)	(12)
(davon verbundene Unternehmen)	(14)	(8)
(davon aus Rückstellungsaufzinsung)	(11)	(8)
Finanzergebnis	-4.683	-4.096

Gegenüber der ZWM besteht aufgrund des Ergebnisabführungsvertrags eine Verlustübernahmeverpflichtung. Gleichzeitig besteht ein vertraglicher Ausgleichsanspruch in Höhe des ZWM-Verlusts gegenüber den Altgesellschaftern der ZWM. Aus dem Treuhandvermögen zur Absicherung der Versorgungsverpflichtungen aus Zeitwertguthaben ergaben sich lau-

fende Anlageerträge in Höhe von 1 T€, die dem Treuhandvermögen gutgeschrieben wurden.

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

(18) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Position beinhaltet Aufwendungen aus Ertragsteuern in Höhe von 121 T€ (Vorjahr: 119 T€). Dabei handelt es sich in Höhe von 265 T€ um laufenden Ertragsteueraufwand und in Höhe von 144 T€ um gegenläufige, periodenfremde Erträge aus Ertragsteuern.

(19) Sonstige Steuern

Die Aufwendungen aus sonstigen Steuern in Höhe von 53 T€ (Vorjahr: 28 T€) umfassen laufende Aufwendungen aus Kraftfahrzeugsteuer in Höhe von 41 T€ und laufenden Umsatzsteueraufwand in Höhe von 12 T€.

(20) Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung vor, den Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2018 zusammen mit dem Gewinnvortrag auf neue Rechnung vorzutragen.

Ergänzende Angaben

Im Berichtszeitraum betragen die Bezüge für den Aufsichtsrat 24 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 861 T€ Zahlungseingänge in Höhe von 260 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 2018 beträgt das vom Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar (ohne Umsatzsteuer) 266 T€.

	1.1.–31.12.2018
	in T€
Abschlussprüfungsleistungen	64
Andere Bestätigungsleistungen	30
Steuerberatungsleistungen	92
Sonstige Leistungen	80
Summe	266

Angaben gemäß § 285 Nr. 14 und 14a 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 MKB at-equity einbezogen. Die MKB ist in das Handelsregister des Amtsgerichts Mannheim unter HRB Nr. 1742 eingetragen. Sie stellt den Konzernabschluss für den größten und den kleinsten Kreis von Unternehmen auf. Der Konzernabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger offengelegt.

Angaben gemäß § 285 Nr. 29 HGB

Die rnv befindet sich in einer ertragsteuerlichen Organschaft mit der ZWM. Latente Steuern der ZWM sind grundsätzlich bei der rnv als Organträger zu berücksichtigen. Aus den Jahresabschlüssen der ZWM und der rnv auf den 31.12.2018 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 bestehen per 31.12.2018 folgende temporäre Abweichungen zwischen Handels- und Steuerbilanz: Pensionsrückstellungen (passive latente Steuern), Rückstellungen für Altersteilzeit, Jubiläumsrückstellungen, Sterbegeldrückstellungen, Rückstellungen für das Demografiemodell (jeweils aktive latente Steuern). Verlustvorträge bestehen bei der ZWM lediglich aus vororganschaftlicher Zeit und finden daher keine Berücksichtigung für die Berechnung latenter Steuern.

Bei der rnv ergeben sich per 31.12.2018 folgende temporäre Abweichungen zwischen Handels- und Steuerbilanz: Beteiligungsansatz ZWM, Ausgleichsposten ZWM in der Steuerbilanz (jeweils passive latente Steuern), Jubiläumsrückstellungen, Sterbegeldrückstellungen, Rückstellungen für das Demografiemodell, Rückstellungen für Haftpflichtversicherung, Rückstellungen für Zeitwertkonten (jeweils aktive latente Steuern). Die rnv verfügt per 31.12.2018 über einen körperschaftsteuerlichen Verlustvortrag i. H. v. 964 T€.

Haftungsverhältnisse gemäß § 251 HGB

Gegenüber der V-Bus wurden für Rahmenkreditlinien Bürgschaften in Höhe von 256 T€ abgegeben. Aufgrund der stabilen Geschäftsentwicklung der V-Bus wird zurzeit nicht von einer Inanspruchnahme ausgegangen.

Nachtragsbericht

Nach dem Bilanzstichtag sind keine Vorgänge von wesentlicher Bedeutung für das Geschäftsjahr 2018 eingetreten.

Organe der Gesellschaft

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

Aufsichtsrat

Gabriele Baier

Freiberufliche Dipl.-Biologin

Thomas Blase

Freigestellter Betriebsrat der rnv

Klaus Dillinger

Beigeordneter der Stadt Ludwigshafen
Vorsitzender des Aufsichtsrats der rnv

Kristina Essig

Rechtsanwältin bei Weber & Partner
Rechtsanwälte & Steuerberater GbR

Michael Frankmann

Koordinator Projektorganisation bei der rnv

Stephan Fuhrmann

Betriebsratsvorsitzender der rnv

Christine Grimm

(ab 01.06.2018)
Freigestellte Betriebsrätin der rnv

Georg Haas

Betriebshofmanager bei der rnv

Hans-Jürgen Heiß

Bürgermeister der Stadt Heidelberg

Peter Holschuh

Verwaltungsbeamter beim Regierungspräsidium
Karlsruhe; ab 01.04.2018 Pensionär

Andreas Jung

Gewerkschaftssekretär bei der Gewerkschaft ver.di
Fachbereich Verkehr Rheinland-Pfalz-Saarland

Ernest Kellner

Straßenbahnfahrer und Triebfahrzeugführer
der rnv

Martin Kirchhoff

Busfahrer der rnv

Nikolas Löbel

MdB
Geschäftsführer der Löbel Projektmanagement
GmbH

Hans Mindl

Rentner

Hermann Pfisterer

(bis 31.05.2018)
Beauftragter für Abfall und Entsorgung der rnv

Lothar Quast

Bürgermeister der Stadt Mannheim

Sabine Schlorke

Gewerkschaftssekretärin der Gewerkschaft
ver.di Rhein-Neckar
Stellv. Vorsitzende des Aufsichtsrats der rnv

Manfred Schwarz

Dipl.-Ingenieur
Pensionär

Christian Specht

Erster Bürgermeister der Stadt Mannheim

Tobias Weisbrod

Syndikusanwalt bei der rnv

Geschäftsführung

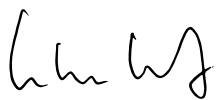
Christian Volz

Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten

Martin in der Beek

Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten

Mannheim, den 29. März 2019



Christian Volz



Martin in der Beek

Anlagenspiegel

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim Entwicklung des Anlagevermögens

Immaterielle Vermögensgegenstände

	Bruttowerte 01.01.2018	Investitionen Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2018
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	15.768	321	0	213	0	16.302

Sachanlagen

	Bruttowerte 01.01.2018	Investitionen Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2018
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Grundstücke u. Bauten (einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken)	6.040	281	0	15	-66	6.270
Fahrzeuge für Personenverkehr	158.737	4.501	-432	4.258	-135	166.929
Technische Anlagen und Maschinen	25.420	51	-502	-8.855	0	16.114
Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäftsausstattung	18.935	1.998	-354	6.595	-11	27.163
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	11.439	81.240	0	-2.226	0	90.453
Summe	220.571	88.071	-1.288	-213	-212	306.929
Gesamt immaterielle Vermögens- gegenstände und Sachanlagen	236.339	88.392	-1.288	0	-212	323.231

Finanzanlagen

	Bruttowerte 01.01.2018	Investitionen Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2018
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Anteile an verbundenen Unternehmen	7.573	0	0	0	0	7.573
Beteiligungen	29	0	-11	0	0	18
Summe	7.602	0	-11	0	0	7.591
Gesamt Anlagen	243.941	88.392	-1.299	0	-212	330.822

Abschreibungen 01.01.2018	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2018	Nettowerte 31.12.2018	Nettowerte 31.12.2017
in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
9.868	2.106	0	-5	11.969	4.333	5.900

Abschreibungen 01.01.2018	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2018	Nettowerte 31.12.2018	Nettowerte 31.12.2017
in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
2.348	404	0	-3	2.749	3.521	3.692
64.182	8.810	-430	4.242	76.804	90.125	94.555
14.597	1.707	-489	-6.827	8.988	7.126	10.823
11.636	2.536	-353	2.593	16.412	10.751	7.299
0	0	0	0	0	90.453	11.439
92.763	13.457	-1.272	5	104.953	201.976	127.808
102.631	15.563	-1.272	0	116.922	206.309	133.708

Abschreibungen 01.01.2018	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2018	Nettowerte 31.12.2018	Nettowerte 31.12.2017
in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
0	0	0	0	0	7.573	7.573
0	0	0	0	0	18	29
0	0	0	0	0	7.591	7.602
102.631	15.563	-1.272	0	116.922	213.900	141.310

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2018 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die im Abschnitt 4 im Lagebericht enthalten ist, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2018 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
 - beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
 - beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
 - führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.
- Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Mannheim, den 29. März 2019
 KPMG AG
 Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Bauer
 Wirtschaftsprüfer

Orth
 Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2018 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 Rhein-Neckar-Verkehr GmbH und die Entwicklung der Finanzlage. Ebenso erhielten wir Kenntnis über die Risikolage sowie über die Finanz-, Investitions- und Personal- wie auch die strategische Planung. Darüber hinaus haben wir die Wirtschaftsplanung für die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH für das Geschäftsjahr 2019 und die nähere Zukunft eingehend behandelt. Neben den Präsentationen und Unterlagen der Sitzungen gingen uns mündliche und schriftliche Berichte über bedeutende Vorgänge sowie 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 drei Aufsichtsratssitzungen statt.

In der Besetzung des Aufsichtsrats hat es folgenden personellen Wechsel gegeben:

Herr Herrmann Pfisterer ist am 31.05.2018 aus dem Unternehmen und damit als Arbeitnehmervertreter aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Frau Christine Grimm wurde bei der letzten Wahl der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat als Nachfolgerin für Herrn Pfisterer gewählt und folgt ihm damit ab 01.06.2018 in den Aufsichtsrat der rnv GmbH nach.

Schwerpunkthemen der Beratungen

Beratungsschwerpunkte in den Aufsichtsratssitzungen waren der Aufgabenkatalog und die Bestellung eines Arbeitsdirektors, die Verlängerung der Bestellung des kfm. Geschäftsführers, die Nachwahl eines Arbeitnehmervertreter in den Personalausschuss, die Auswahl des künftigen Wirtschaftsprüfungsunternehmens zur Prüfung des Jahresabschlusses, die Wirtschafts- und Mehrjahresplanung des folgenden Geschäftsjahres und der Jahresabschluss des letzten Geschäftsjahres der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH.

Billigung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss 2018 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 Aufsichtsratssitzung 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 2018 und den Lagebericht in seiner Sitzung am 3. Juni 2019 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 Juni 2019


Klaus Dillinger
Aufsichtsratsvorsitzender

Impressum

Herausgeber

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH
Möhlstraße 27
68165 Mannheim
www.rnv-online.de

Verantwortlich

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

Rechnungswesen und Controlling

Tanja Fischl
Telefon: 0621 465 14 53
Telefax: 0621 465 34 55
t.fischl@rnv-online.de

Redaktion

Florian Benz
Telefon: 0621 465 74 96
Telefax: 0621 465 34 90
presse@rnv-online.de

Fotos

Nikola Neven Haubner
www.haubnerfotografie.de

Umschlag, Seite 4
Ben Van Skyhawk
www.benvanskyhawk.com

Gestaltung

Digitale PrePress GmbH | Ludwigshafen
www.digitale-prepress.de

Druck

ABT Print und Medien GmbH | Weinheim
Auflage: 450
Gedruckt mit 100 % Ökostrom
und Ökofarben.