

# GESCHÄFTSBERICHT 2019



# Auf einen Blick

## GESCHÄFTSBERICHT 2019

	GJ 2019	GJ 2018	GJ 2017	GJ 2016	GJ 2015	GJ 2014
<b>Fahrgastzahlen in Mio.</b>	173,4	169,5	170,4	173,4	169,8	169,8
<b>Fahrgäste pro Tag in Tsd.</b>	ca. 580	ca. 570	ca. 570	ca. 580	ca. 570	ca. 570
<b>Kasseneinnahmen in Mio. € Netto</b>	155	144	140	138	131	127
Anteil Bartarif in %	24	21	21	22	22	22
Anteil Zeitkarten in %	76	79	79	78	79	78
<b>Jahreskartenkunden</b>						
Jahreskarten Jedermann	8.326	8.043	8.123	8.411	8.628	8.640
Rhein-Neckar-Ticket	13.130	13.019	12.399	12.430	12.640	12.540
Karte ab 60	40.269	40.725	41.189	41.846	42.449	42.996
Job-Ticket	42.661	41.403	40.052	39.067	37.365	37.274
MAXX-Ticket	52.464	53.711	54.855	56.618	57.119	58.466
Sonstige Abonnements	26	33	37	36	41	32
<b>Summe</b>	<b>156.876</b>	<b>156.934</b>	<b>156.655</b>	<b>158.408</b>	<b>158.242</b>	<b>159.948</b>
Job-Ticket Firmen	757	613	585	560	566	556
Verkaufsstellen	62	61	62	62	65	66
Fahrausweisautomaten	413	430	429	428	414	434
<b>Linien</b>	85	81	78	78	76	75
davon Bahn	25	25	25	25	22	22
davon Bus	60	56	53	53	54	53
<b>Linienlänge in km</b>	812	786	751	751	710	702
davon Bahn	301	301	299	299	254	254
davon Bus	511	485	452	452	456	448
<b>Fahrzeuge im Einsatz</b>						
Bahnen	187	187	187	187	186	186
eigene Busse	117	110	111	112	111	105
angemietete Busse	92	81	76	72	71	66
<b>Nutzwagenkilometer in Mio.</b>						
Bahn	13,4	13,1	13,2	13,1	12,6	12,6
Bus	11,9	10,8	10,7	10,8	11,0	10,7
<b>Verkehrsgebiet</b>						
Einwohner*	845.329	845.526	842.502	951.675	942.248	879.164
Fläche in ha*	62.147	62.147	62.147	79.814	79.814	73.696

\* Im Geschäftsjahr 2017 Anpassung der Methodik bei Abgrenzung des bedienten Verkehrsgebietes.

# Inhalt

Vorwort der Geschäftsführung	2–3
Das Geschäftsjahr	
Vom Zeichentisch zur Umsetzung: Gedacht, geplant, gemacht	4
Übergang in die Realität: Abschluss der Bauprojekte	5
Planen und bauen: Eine neue Fahrzeuggeneration	6
Fortschritt denken: Den Betrieb weiterentwickeln	7
Eine nachhaltige Vision: ÖPNV-Politik	8
Ein weiteres Planungsfeld: Digitalisierung im Werden	9
Agil bleiben: Neue Herausforderungen meistern	10
Ausblicke: Pläne für morgen und übermorgen	11
Lagebericht	12–37
Bilanz	38
Gewinn- und Verlustrechnung	39
Anhang	40–57
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	58–61
Bericht des Aufsichtsrats	62–63
Impressum	64

# Vorwort der Geschäftsführung

„Ohne Moos nichts los“ – mit dieser einfachen Binsenweisheit bringt es der Volksmund auf den Punkt. Eine ausreichende finanzielle Ausstattung ist die Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung von Projekten jedweder Art. Auch die vielbeschworene Verkehrswende stellt hier keine Ausnahme dar. Wenn man ernsthaft daran gehen möchte, eine nachhaltige, klima- und ressourcenschonende Verkehrspolitik zu gestalten, dann sind hierfür Investitionen in erheblicher Höhe erforderlich. Mit Absichtserklärungen und Sonntagsreden alleine lässt sich kein Meter Schiene bauen und kein einziges Fahrzeug beschaffen. Dabei sollten die Zeichen der Zeit längst bekannt sein. Nicht erst seit „Fridays for Future“ öffentlichkeitswirksam auf die drohende Klimakatastrophe hinweist und extreme Wetterereignisse sich häufen, liegen die Fakten auf dem Tisch. Der Verkehrssektor ist einer der Hauptverursacher von Treibhausgasen, schon seit Jahren werden die Minderungsziele der Bundesregierung klar verfehlt. Schlimmer noch, anstatt weniger CO<sub>2</sub> auszustoßen, nimmt die Belastung insbesondere durch den motorisierten Individualverkehr weiter zu.

Zur Lösung dieses Problems stehen die Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs bereit. Alleine die rnv erbringt heute schon über drei Viertel ihrer gesamten Verkehrsleistung durch den Einsatz von umweltfreundlichem und klimaneutralem Ökostrom, viele andere Betriebe haben sich diesem Trend angeschlossen. Nun wäre es an der Zeit, dieses Angebot weiter auszubauen, um zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewinnen zu können. Doch viele Betriebe sind inzwischen an der Kapazitätsgrenze angelangt. Zuwächse lassen sich nur noch erreichen, wenn massiv in den Ausbau der Netze und der Fahrzeugflotten investiert wird. Aber hier gilt vielerorts leider das bewährte Sprichwort „Ohne Moos nichts los“. Anstatt die Mittel für den klimaschonenden Nahverkehr zu erhöhen, beschritt die Politik den umgekehrten Weg. Über viele Jahre herrschte bei einem der wichtigsten Finanzierungsinstrumente, dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), Stagnation. Rund zwei Jahrzehnte lang waren die Mittel nicht mehr erhöht worden, während auf der anderen Seite der Bedarf bei den Unternehmen stetig anstieg. Unrühmlicher Höhepunkt dieser Entwicklung war im Sommer 2017 die Änderung des Grundgesetz-Artikels 125c, welcher eine Erhöhung der GVFG-Mittel für weitere sieben Jahre ausschließen sollte und daher als „Versteinerungsklausel“ apostrophiert wurde.

Aber in diese für die ÖPNV-Branche geradezu katastrophale Situation ist nun Bewegung geraten. Der Artikel 125c erwies sich als keinesfalls in Stein gemeißelt. Mit der nötigen Zwei-Drittel-Mehrheit ebnete der Bundestag den Weg hin zu einer besseren Mittelausstattung für den ÖPNV. Diese wurde schließlich Ende 2019 auf den Weg gebracht und verheißt erheblich bessere Zeiten. Künftig stehen nicht nur zusätzliche Gelder zur Verfügung, es werden auch die Fördertatbestände ausgeweitet, beispielsweise auf Beschaffung von Schienenfahrzeugen und Grunderneuerung. Da nicht wenige Verkehrsbauwerke in die Jahre gekommen sind und dringend Ersatz benötigt wird, ist gerade letzteres wichtiger denn je. Auch das Land Baden-Württemberg hat sich dieser erfreulichen Entwicklung angeschlossen und eine Neufassung des Landes-GVFG-Gesetzes angestoßen.

Für uns gilt es nun, diesen Rückenwind zu nutzen und die Verkehrswende voranzutreiben. Die Handlungsfelder sind vielfältig und reichen vom Bau neuer Infrastruktur über die Beschaffung von Fahrzeugen bis zur weiteren Digitalisierung von Kundenservices und betrieblicher Prozesse. Um diese Herausforderungen meistern zu können, ist die rnv gut aufgestellt. Nun zählt es sich aus, dass auch in Zeiten knapper Kassen stets nach vorne geblickt, gedacht und geplant wurde. Großprojekte wie die Beschaffung der Rhein-Neckar-Tram 2020 und die Elektrifizierung der Busflotte sind erfolgreich auf den Weg gebracht, die Digitalisierungsstrategie befindet sich in Umsetzung und auch der Ausbau des Streckennetzes kann weitergehen. Mit dem Strategiepapier „rnv 2030“ wurden die Grundlagen auch für eine mögliche Erweiterung ins Umland der drei Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen geschaffen. Denn was vor 15 Jahren bei der Gründung der rnv ein wichtiger Gedanke war, ist auch heute noch aktuell: Verkehrsprobleme lassen sich nicht isoliert in einer Kommune lösen. Stattdessen muss der Blick auf die Gesamtzusammenhänge gerichtet werden. Nur so kann die Verkehrswende gelingen. Wir alle wollen hierfür unseren Beitrag leisten.



**Christian Volz**  
Geschäftsführer  
Kaufmännische Angelegenheiten

**Martin in der Beek**  
Geschäftsführer  
Technische Angelegenheiten



## Vom Zeichentisch zur Umsetzung: Gedacht, geplant, gemacht

Eine Schlüsselfähigkeit des Menschen ist das Planen. Am Anfang steht die Übertragung einer Beobachtung oder eines Mechanismus aus der Realität auf eine reduzierte Abstraktionsebene. Dort kann eine Problemstellung dann wiederum gedanklich durchdrungen und planerisch gelöst werden. Obwohl ein Sachverhalt zunächst also lediglich auf dem Papier existiert, kann ein Mensch diese Planung nutzen und durch Abwägen verschiedener Handlungsalternativen die für ihn zukünftig beste Option umsetzen. Für eine künftige Handlung oder, weniger abstrakt, für ein Schienenfahrzeug, für eine Weiche sowie für eine Linientakung entsteht zunächst ein Plan. Dieser kann, noch auf der theoretischen Ebene, auf mögliche Schwächen hin überprüft werden, bevor er dann als Neuerung zurück in die Realität übertragen wird und als physische Konstruktion das Licht der Welt erblicken darf.

Im Öffentlichen Personennahverkehr mangelt es nicht an Planungen, an Konzepten für neue Fahrzeuge mit innovativen Antrieben, optimale Taktungen im Verkehrsnetz, auf neue Bedarfe angepasste Betriebsabläufe, barrierefrei zugängliche Haltestellen und einiges mehr. Auch die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH setzt sich die Aufgabe, das bestmögliche Angebot für ihre Kunden in der Metropolregion Rhein-Neckar bereitstellen zu können, weshalb sich viele verschiedene Unternehmensbereiche intensiv mit Planung befassen – stets auf der Suche nach noch mehr Kundenfreundlichkeit und kundenorientierten Angeboten für die Fahrgäste. An einem durchschnittlichen Werktag

befördert die rnv etwa 580.000 Menschen in ihrem Verkehrsgebiet, im Herzen der Metropolregion. Dafür werden 187 Straßenbahnen auf 25 Bahnlinien mit einer Linienlänge von insgesamt 301 Kilometern sowie 209 eigene nebst zusätzlich angemieteter Busse auf 60 Buslinien mit einer Linienlänge von insgesamt 511 Kilometern eingesetzt.

Die rnv plant jedoch nicht nur kleine Maßnahmen, damit ihre Kunden gemäß dem Kundenversprechen im Unternehmensclaim „mit gutem Gefühl unterwegs“ sind: Deutlich wird, dass für einen echten Klimaschutz eine grundlegende Verkehrswende und damit eine weit intensivere ÖPNV-Nutzung unerlässlich ist. Die rnv arbeitet als kommunales Verkehrsunternehmen der Städte Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen in enger Abstimmung mit den Gesellschaftern an zahlreichen Plänen und Planungen, die durchdacht, umsichtig ausgearbeitet und im besten Falle in die Realität überführt werden, um gemeinsam eine nachhaltige Zukunft zu gestalten. Das vergangene Geschäftsjahr 2019 zählt viele neue Infrastrukturprojekte – ob vollendet oder erst begonnen – sowie Konzepte für umweltfreundlichere und zugleich auch größere Fahrzeuge mit mehr Fassungsvermögen für noch mehr Fahrgäste. Zudem wurden Planungen für effizientere Betriebs- und Dienstabläufe erarbeitet und die Vernetzung mit Partnern aus Politik und anderen Verkehrsunternehmen intensiviert. Außerdem wurde durch die Implementierung neuer Technologien in Betriebsabläufen die Digitalisierung des Unternehmens erfolgreich vorangetrieben.



## Übergang in die Realität: Abschluss der Bauprojekte

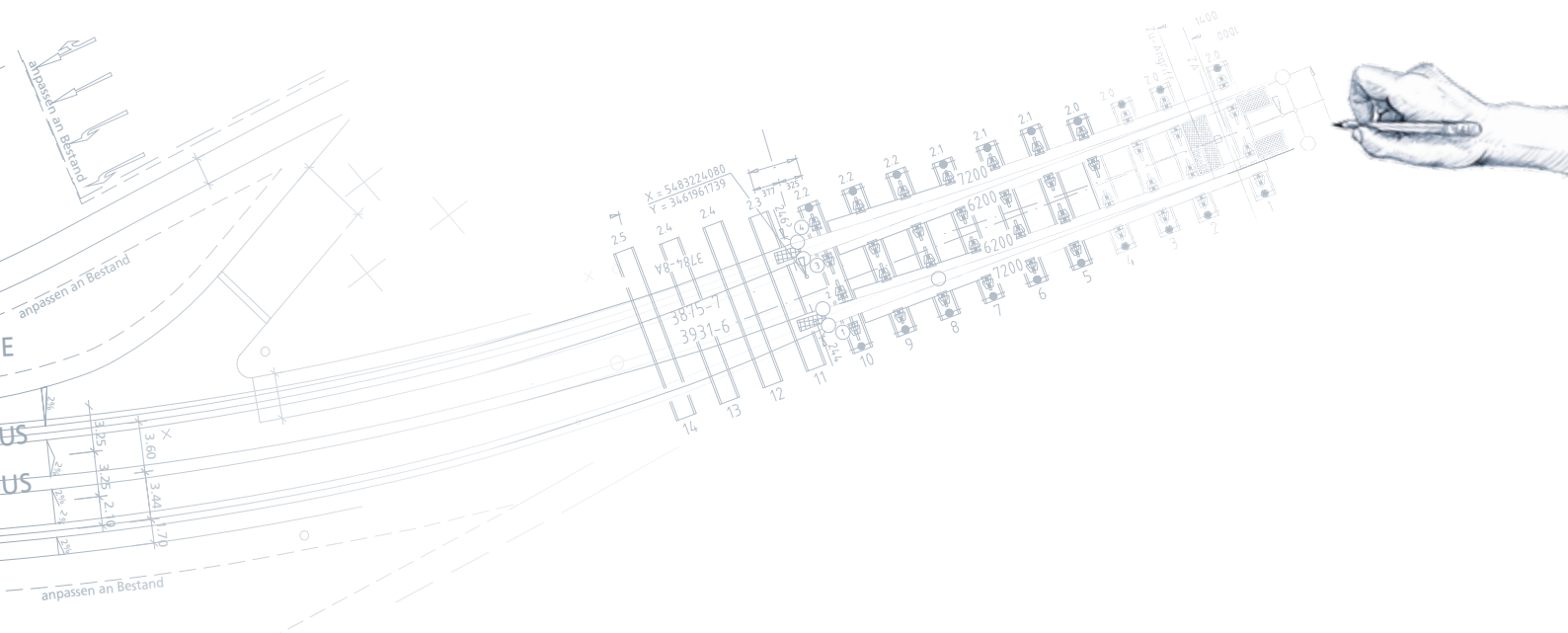
Stetes Ziel der rnv GmbH ist der Ausbau der Infrastruktur für Bus und Bahn in der Region, um die Verkehrswende und den gesellschaftlichen Wechsel vom Individualverkehr hin zum klimafreundlichen Öffentlichen Nahverkehr zu schaffen. Dafür konnten im Verkehrsgebiet der rnv im Jahr 2019 gleich mehrere Bauprojekte feierlich abgeschlossen werden.

Nach mehr als vierzig Jahren Bestandszeit wurden die Mannheimer Planken, die sehr belebte und mit Stadtbahnen sehr gut erschlossene Fußgängerzone zwischen Wasserturm und Paradeplatz, in den Jahren 2017 bis 2019 neugestaltet. Auch die Durchfahrt für Straßenbahnen war während der Voll- und Teilsperrungen der 800 Meter langen Einkaufsstraße nicht durchgehend möglich, der gesamte innerstädtische Stadtbahnverkehr musste umgeleitet werden. Nach zwei Jahren Umbau ließ die rnv im Rahmen der städtischen Feier anlässlich des Maßnahmenabschlusses am Eröffnungswochenende am 6. und 7. April 2019 die KulTOUR-Tram durch die Planken rollen: Eine Stadtbahn, die mit Außenwerbung wirksam auf die Attraktivität der neuen Planken aufmerksam macht und die zur Feierlichkeit festlich geschmückt und durch eine Band an Bord musikalisch begleitet wurde.

Etwas später im Jahr wurde auch in Heidelberg ein sehr bedeutendes Projekt vollendet: Nach fast eineinhalb Jahren Bauzeit wurde die auf vier barrierefreie Steige ausgebaute Haltestelle Heidelberg Hauptbahnhof am 11. September wieder für den Bus- und Bahnverkehr freigegeben. Diese umfassende Überarbeitung hat die Betriebsabläufe an diesem wichtigen Knotenpunkt, den pro Tag rund 35.000 Fahrgäste passieren, deutlich

vereinfacht. Bis zur Eröffnung wurde im Bereich der neuen Haltestelle, der Kreuzung an der Print Media Academy und der Kurfürsten-Anlage bis zum Römerkreis, unter Hochdruck gearbeitet. Zusammen mit dem Ausbau der Haltestelle Hauptbahnhof wurden auch die Gleise in der Kurfürsten-Anlage bis zum Römerkreis erneuert. Insgesamt wurden rund 1.100 Meter Doppelgleis verlegt, davon die Hälfte als Grünleis. Der Umbau der Haltestelle Hauptbahnhof ist der fünfte Baustein des Projekts Mobilitätsnetz Heidelberg. Hinter der Planung steckt das Ziel, das Heidelberger Straßenbahnnetz umfassend zu modernisieren und auszubauen.

Zum Ende des Jahres 2019 konnten auch in Weinheim wichtige Bauarbeiten abgeschlossen werden. Neben Gleiserneuerungen in der Ortsdurchfahrt wurde die ehemalige Haltestelle Luisenstraße verlegt und zur neuen Haltestelle Weinheim Hauptbahnhof barrierefrei ausgebaut. Zuvor konnte bereits im Sommer der Bogen der Rundstrecke der Linie 5 wieder geschlossen werden, nachdem 42 Wochen lang Busse für die auf etwa 800 Metern unterbrochene Straßenbahnlinie in Weinheim unterwegs waren. Zudem wurden im Auftrag der Stadt Weinheim auch Fahrbahn und Gehwege im Bereich am Postknoten im Rahmen der Maßnahme erneuert. Aufgrund der vielseitigen Aufgabe musste die Verkehrsführung im Ort mehrfach geändert und umgeleitet werden. Unter anderem durch zwei Sperrwochenenden konnte die rnv ihr Weinheimer Versprechen halten, die Verkehrseinschränkungen am Postknoten zum 11. November wieder aufheben zu können. Nach dem Abschluss kleinerer Restarbeiten wurde dann Anfang 2020 die offizielle Inbetriebnahme gefeiert.



## Planen und bauen: Eine neue Fahrzeuggeneration

Neben den unbeweglichen Bauwerken besteht ein Verkehrsunternehmen naturgemäß auch aus vielen beweglichen Teilen – schließlich kann die Verkehrswende nicht nur über die Planung und den Bau neuer Schienenverbindungen und Straßen gelingen. Ebenso wichtig ist es, den Fuhrpark, also Busse und Bahnen, stetig weiterzuentwickeln und bei Neubeschaffungen den aktuellen Stand der Technik und die speziellen Bedürfnisse im eigenen Verkehrsgebiet zu berücksichtigen. Gemeinsam mit Škoda Transportation gestaltet die rnv daher ihre eigene Straßenbahn: die Rhein-Neckar-Tram (RNT 2020). Für diese neuen kapazitätsstarken und wartungsarmen rnv-Bahnen wurde zu Beginn des Jahres 2019 der intensive Dialog mit der Öffentlichkeit abgeschlossen. Am 15. Januar wurde der finalisierte Sachstand des Fahrzeugs – nach dem Einarbeiten der Rückmeldungen, die im Beteiligungsverfahren im vorangegangenen Jahr eingegangen waren – den Vertretungen der Interessengruppen, wie dem Beirat von Menschen mit Behinderungen, Repräsentanten für Senioren, Familien und Fahrradfahrern, Kunden- und Fahrgastverbänden vorgestellt. Dabei hat sich insbesondere die Barrierefreiheit durch Veränderung der Innenraumaufteilung deutlich weiter optimiert, was ein wesentlicher Impuls der Interessengruppen während des Dialogverfahrens gewesen war. Deutlich wird, dass zur erfolgreichen Konzipierung eines Fahrzeugs im ÖPNV auch die Einbindung der Kunden gehört und dass sämtliche Bedarfsträgergruppen angehört und berücksichtigt werden. Entsprechend war die Planung der RNT 2020 regelmäßig auch Gegenstand und Thema bei Veranstaltungen im öffentlichen Raum, zum Beispiel im Rahmen des Mannheimer Maimarktes. Besucher konnten sich dort ganz unmittelbar und ohne jede Zugangshürde über den aktuellen Stand des Projektes sowie die Vorzüge der neuen Fahrzeuge informieren. Schon in naher Zukunft kann dieser Transfer einer Planung in die Realität für alle Kunden der rnv unmittelbar erfahrbar werden: Die neue RNT 2020 wird im ersten Drittel der Zwanzigerjahre zur Auslieferung gebracht.

Auch bei neuen Antriebstechnologien ist es wichtig, sich an den neuesten Entwicklungen zu beteiligen – selbst wenn diese nicht unmittelbar durch die rnv beeinflusst werden. Um eigene Erfahrungen mit den neuen Technologien sammeln und hieraus wichtige Ableitungen für die Zukunft vornehmen zu können, investiert die rnv in neue Elektrobusskonzepte, die entweder Batterien oder Wasserstoff als Energiespeicher nutzen. Für den Elektromotor im Verkehrsgebiet der rnv GmbH war 2019 ein herausragendes Jahr: In Heidelberg nahm am 28. Januar 2019 die erste vollelektrische Stadtbuslinie ihren Betrieb auf, am 27. April wurde dann auch die Linie 67 in Mannheim auf Busse mit Elektromotor umgestellt. Jeweils drei eCitaros verkehren



auf den Linien mit einer täglichen Laufleistung von mindestens 200 Kilometern, die durch einen schnellen Ladevorgang als Zwischenladungen in den Betriebspausen erreicht werden kann. Während zwei Busse „auf Linie sind“, wird der jeweils dritte eCitaro geladen. In Heidelberg fährt die Linie 20 vom Hauptbahnhof in die Altstadt und wieder zurück. In Mannheim verkehren die eCitaros zwischen dem neuen Stadtquartier Franklin und der Haltestelle Käfertal Bahnhof. Die Elektrobusse sind Bestandteil des gemeinsamen „Masterplans Nachhaltige Mobilität“ der Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen, mit dem die Luftqualität in der Region nachhaltig verbessert werden soll. Am Ende des Jahres 2019 wurde das Engagement für umweltfreundliche Technologien umfangreich gefördert. Das Bundesumweltministerium hat der rnv rund 10 Millionen Euro für die Anschaffung von 30 weiteren Elektrobussen zugesagt. Diese sollen in den Jahren 2021 und 2022 in Betrieb gehen.





## Fortschritt denken: Den Betrieb weiterentwickeln

Bei der Konzeption von Öffentlichem Personennahverkehr kommt es darauf an, das Zusammenspiel von Fahrpersonal, Fahrzeugen und Fahrgästen möglichst effizient zu planen und abzustimmen. Gerade im Hinblick auf wachsende Fahrgastzahlen – durch ein größeres Streckennetz, die wachsende Attraktivität des ÖPNV und steigende Pendlerströme zwischen Städten – und den damit einhergehenden Anforderungen für zukünftige Mobilitätslösungen muss die rnv ihr Betriebskonzept beständig überarbeiten und bedarfsabhängig verändern.

Im Verlauf des Sommers 2019 wurde ein wichtiger Prozess, der mit der Gründung der rnv im Jahr 2005 angestoßen wurde, zu



Ende geführt: die Zentralisierung der Stellwerke des rnv-Verkehrsgebiets in der Betriebszentrale in Mannheim. Schon 2008 waren die Leitstellen Heidelberg und Ludwigshafen sowie das Stellwerk Schriesheim nach Mannheim umgezogen. 2011 und 2014 folgten dann die Stellwerke Edingen und Käfertal, die nun elektronisch aus der Ferne gesteuert werden konnten. Das Stellwerk Ludwigshafen, welches in der C-Ebene unter der Haltestelle Rathaus besetzt wurde und 2016 neben den Tunnelabschnitten in Ludwigshafen auch den Abschnitt nach Bad Dürkheim überwachte, war 2019 der Schlussstein auf dem Weg der Zentralisierung. Nachdem im Sommer die vorhandene Signaltechnik in den Ludwigshafener Tunnelstrecken durch eine moderne Zugsicherungsanlage ersetzt wurde, konnte der Umzug des Stellwerks in Ludwigshafen nach Mannheim eingeläutet werden. Seit 1. Oktober kann das gesamte rnv-Netz vollständig aus der Mannheimer Betriebszentrale gesteuert und überwacht werden.

Wichtig für den Fortschritt im Betrieb ist zudem die Weiterentwicklung des Standortkonzepts, vor allem also die bauliche und räumliche Definition der Betriebshöfe. In Heidelberg hat der derzeitige Betriebshof im Stadtteil Bergheim seine Kapazitätsgrenzen bereits seit Langem erreicht und entspricht auch technisch nicht mehr den Anforderungen an einen modernen ÖPNV-Betriebshof. Zugleich wollen neue Stadtteile und Orte im Umland an das Schienennetz der rnv GmbH angebunden sein. Nachdem im Dezember 2018 per Gemeinderatsbeschluss die notwendige Zustimmung für den Bau eines Betriebshofs auf der als Gewerbegebiet ausgewiesenen Fläche „Großer Ochsenkopf“ erteilt worden war, wurde am 21. Juli 2019 per Bürgerentscheid in Heidelberg darüber abgestimmt, ob der Betriebshof an diesem Ort auch gebaut werden kann. Da das erforderliche Quorum im Bürgerentscheid jedoch nicht erreicht wurde, ging die Entscheidung zurück in die Zuständigkeit des Heidelberger Gemeinderates, der sich im Herbst – neu konstituiert – mit einer einzigen Stimme Mehrheit gegen den bereits geplanten Betriebshof am „Ochsenkopf“ entschied. Hier zeigt sich, dass trotz größter Sorgfalt bei Planungen und trotz intensiver Vermittlung von Vorhaben Entscheidungen über die Entwicklung der rnv letztendlich doch auch von äußeren Faktoren und mitunter nicht absehbaren Veränderungen der Bedingungen abhängig sind. Nicht zuletzt durch wechselnde Mehrheiten in der Politik ist gerade bei großen Planungsprojekten mit immensem Zeitvorlauf immer ein gewisses Potenzial an Ungewissheit unvermeidbar. Gleichzeitig zur Entscheidung gegen einen Betriebshofneubau auf dem „Großen Ochsenkopf“ beauftragte der Heidelberger Gemeinderat die rnv aber auch damit, den Ausbau des aktuellen Standorts in der Bergheimer Straße mit einer Erweiterung des aktuellen Betriebshofareals bis zur Czernybrücke unter Berücksichtigung des beschlossenen Entwicklungskonzepts Bergheim West zu prüfen. Auch wenn sich die Eröffnung eines neuen Betriebshofs in Heidelberg mehrere Jahre in die Zukunft verschiebt, hat die rnv damit einen klaren Planungsauftrag für einen modernen Betriebshof, um auch in Zukunft einen stabilen Betrieb sowie zukünftige Angebotsverbesserungen in Heidelberg und dem Umland zu ermöglichen.



## Eine nachhaltige Vision: ÖPNV-Politik

Der Klimawandel bedeutet eine gewaltige Herausforderung für Politik, Gesellschaft, Wirtschaft und Staat, dessen Folgen nur durch nachhaltige und umweltfreundlichere Lösungen in allen Lebensbereichen kontrollierbar werden. In der Welt des ÖPNV gilt es unter anderem, die verschiedenen Entscheider auf die enorme Klimafreundlichkeit und das besondere Zukunftspotenzial von öffentlichem Personennahverkehr hinzuweisen. Durch umweltbewusste Konzepte und Planung der verschiedenen Verkehrsunternehmen könnte in den kommenden Jahren die nachhaltige Vision eines von breiten Bevölkerungsteilen genutzten Nahverkehrs in ganz Deutschland Realität werden. Da deutschlandweit wohl alle Verkehrsbetriebe eine ähnliche Position teilen, teilen diese auch weitestgehend dieselbe Vision, wie ÖPNV in Zukunft aussehen könnte – zur Bewältigung einer der größten Aufgaben, die vor der Menschheit liegen. Aus diesem Grund ist die erfolgreiche Vernetzung aller Akteure in diesem Feld ganz besonders entscheidend.

Zum gemeinsamen Austausch fand deshalb am 2. und 3. April 2019 das erste Betriebssymposium des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Mannheim statt. Dabei trafen sich Betriebsleiter und Führungskräfte zahlreicher Verkehrsunternehmen aus ganz Deutschland und Österreich bei der rnv. Besonders die digitale Ausbildung des Fahrpersonals mittels des rnv-Fahrsimulators stand für viele Gäste dabei im Fokus.

Dem Treffen der Vertreter zahlreicher ÖPNV-Betriebe in Mannheim folgte vom 17. bis 19. Juni die Jahrestagung des VDV, die ebenfalls in Mannheim stattfand. Dabei diskutierten 850 Gäste aus Politik, Wirtschaft und der Verkehrsbranche unter dem Leitthema „Zukunft gestalten: Innovationen für die Verkehrswende“ aktuelle Perspektiven und künftige Herausforderungen eines modernen öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs in Deutschland. Interessiert betrachtet wurden unter anderem das Pilotprojekt Modellstadt Mannheim, welches unter anderem untersucht, ob die vergünstigten „GreenCity“-Einzelfahrtscheine Menschen zum Umstieg in Bus und Bahn bewegen können, sowie die Idee eines 365-Euro-Tickets. Darüber hinaus wurden die Anforderungen von öffentlichem Personennahverkehr an Infrastruktur und Kapazitäten und die Personalgewinnung als Erfolgsfaktor für einen leistungsfähigeren öffentlichen Verkehr besprochen. Für neue Formen der Mobilität, beispielsweise Sharing- oder On-demand-Modelle, in denen auch die rnv eigene Pilotprojekte plant, wurde im Zuge der Tagung das „VDV New Mobility Forum“ als diesbezügliche Austauschplattform für Verkehrsunternehmen gegründet.

Eine für den ÖPNV im Verkehrsgebiet der rnv relevante Entwicklung hat sich auch in einem juristischen Handlungsfeld ergeben: Bei der Klage gegen das Schienenkartell um den Stahlkonzern Thyssenkrupp hat das Oberlandesgericht Karlsruhe die Berufung der Kartellmitglieder gegen das positive Urteil des Landgerichts Mannheim zurückgewiesen. Der Berufung der rnv hingegen wurde stattgegeben. Die Kartellanten strengen hiergegen derzeit eine Nichtzulassungsbeschwerde beim Bundesgerichtshof an, deren Ergebnis abzuwarten bleibt. Damit rücken Entschädigungszahlungen von mehr als 10 Millionen Euro an die rnv beziehungsweise ihre Gesellschafter in reale Nähe. Bei der Rechtssache geht es für die rnv unter anderem um Schadenersatz für die Altgesellschaften und Fördermittelgeber, da aufgrund von Absprachen ein zu hoher Preis für Schienen und Weichen bezahlt worden sein soll.



## Ein weiteres Planungsfeld: Digitalisierung im Werden

Zu einem modernen ÖPNV gehört auch ein zum Fahrtenangebot passendes Digitalangebot, mit dem Informationen und Tickets schnell, direkt und ohne Zugangshürden zur Verfügung gestellt werden. Auch hier hat sich mit den neuen technischen Entwicklungen der letzten Jahre ein weites Feld für Planerinnen und Planer aus allen Fachbereichen aufgetan. Dementsprechend wurde 2019 bei der rnv die Digitalstrategie konsequent vorangetrieben: So bietet die rnv ihren Fahrgästen Tickets und Abfahrtszeiten per App und interaktive Liniennetzpläne.

Des Weiteren hat die rnv ab September 2019 auch Jahreskartenkunden die Möglichkeit eingerichtet, ihre Fahrscheine auf dem Smartphone abzurufen. Dies ist via Abo-Online über die neu eingerichtete „Abo aufs Handy“-Funktion mit der App „Handy-Ticket“ von rnv und VRN möglich. Sowohl allgemeine Jahreskarten als auch „Job-Ticket“, „Rhein-Neckar-Ticket“ und die „Karte ab 60“ sind über Abo-Online nicht mehr nur bestellbar, sondern können auch als digitales Ticket auf dem Handy mitgeführt werden. Dies bedeutet einen kleinen, aber nicht unbedeutenden weiteren Schritt in Richtung Klimaschutz, da keine Plastikkarte mehr für Jahreskarteninhaber mit der App notwendig ist und außerdem mancher neue Fahrgast durch diese zusätzliche Zugangsmöglichkeit für den ÖPNV gewonnen wird. Mit der App „Handy-Ticket“ können Fahrscheine unterwegs bequem und bargeldlos direkt auf das Smartphone geladen werden. Über diesen Digitalkanal sind neben den genannten Abos Einzelfahrscheine, Mehrfahrtenkarten, Bahn-Card-Tickets, Tageskarten, Jugendgruppen-Karten, Wochenkarten, Monatskarten und Semester-Tickets verfügbar. Zudem können Wochenkarten, Monatskarten und Semester-Tickets, die im rnv-Onlineshop erworben wurden, ebenfalls in der App abgerufen werden.

Auch der digitale Auftritt der rnv auf PCs, Tablets und Smartphones wurde 2019 überholt: Seit März 2019 ist unter [www.rnv-online.de](http://www.rnv-online.de) eine neue Website zu finden. Die überarbeitete Website der rnv bietet mehr Service und Benutzerfreundlichkeit für Besucher. Dabei wurde die Navigation vereinfacht, indem unter anderem das Menü von sechs auf drei Punkte reduziert wurde: Fahrtinfo, Tickets und Karriere. Die Neugestaltung der digitalen Navigation basiert auf einer Auswertung des Nutzerverhaltens auf der rnv-Website und spiegelt die Inhalte wider, die Besucher bisher am häufigsten gesucht haben. Mit dem Relaunch besteht nun also eine direktere Zugriffsmöglichkeit zu gesuchten Themen für unterschiedliche Zielgruppen. Ein weiterer Pluspunkt für Besucher der rnv-Website ist der sogenannte Ticket-Assistent, der Schritt für Schritt zum passenden Fahrschein führt und Kaufoptionen aufzeigt.

Ergänzend zu diesen kundenfreundlichen Maßnahmen erhalten selbstverständlich auch die eigenen Fahrerinnen und Fahrer alle für die Dienste relevanten und unternehmensspezifischen Informationen über eigene Tablet-PCs, welche das Unternehmen allen Mitarbeitenden im Fahrdienst, also flächendeckend, zur Verfügung stellt.



## Agil bleiben: Neue Herausforderungen meistern

Der ÖPNV agiert nicht in einem in sich geschlossenen System. Im Wechselspiel mit anderen Verkehrsteilnehmern, Politik, Wirtschaft, Gesellschaft und sogar Umwelteinflüssen ergeben sich fortwährend neue Rahmenbedingungen – so muss beispielsweise aufgrund von Baumaßnahmen die eine oder andere Strecke gesperrt werden, wodurch Bahnen umgeleitet und sowohl Fahrgäste als auch Fahrpersonal informiert werden müssen. Für viele Fälle sind die Planer bereits mit groben Konzepten gewappnet. Wenn jedoch neue Besonderheiten hinzukommen, muss so mancher Plan zeitnah angepasst werden. Agilität bekommt dann einen besonderen Stellenwert. Im Jahr 2019 hatte die rnv zwei besonders herausragende Herausforderungen, die nur mit dem Zusammenspiel von ausgereiften Plänen und bedachtem, aber spontanem Agieren behoben werden konnten.

Als ein Vorbote für künftige Sommer brachte das Jahr 2019 eine eigene Hitzewelle mit sich: Temperaturen um die 40-Grad-Marke heizten die Straßenbahnen und Busse mitsamt den Fahrgästen im Innenraum auf. Mehr als 20 Fahrzeuge, überwiegend Straßenbahnen, mussten in einer besonders heißen Woche Ende Juni mit Störungen der Klimaanlage, des Antriebs oder der Türen in die Hallen der Betriebshöfe einrücken. In Sonderschichten konnten die Werkstattteams einen Großteil der Fahrzeuge wieder für Schiene und Straße flott machen. Da mit einem Sommer dieser Art in Zukunft häufiger gerechnet werden muss, wurde dies unter anderem bei der Entwicklung der neuen Rhein-Neckar-Tram gleich mit bedacht: Besonders leistungsfähige Klimaanlage für jedes einzelne Fahrzeugsegment kühlen die Innenraumluft nicht nur, sondern entziehen dieser auch einen Großteil der enthaltenen Feuchtigkeit, was ein ideales Innenraumklima unterstützt.

Ende August musste darüber hinaus die Hochstraße Süd in Ludwigshafen aufgrund der Baufähigkeit des Bauwerks gesperrt werden, was den Verkehrsstrom von und nach Ludwigshafen bereits stark beeinflusste. Am 22. November, an einem Freitag, wurde dann auch die Unterführung Mundenheimer Straße und die Abfahrt Konrad-Adenauer-Brücke/ Berliner Platz unter der Hochstraße Süd in Ludwigshafen für alle



Verkehrsteilnehmer gesperrt. Für das gesamte Verkehrsgebilde Ludwigshafen-Mannheim kam es infolgedessen zu massiven Veränderungen im rnv-Angebot. Der wichtige Knotenpunkt Berliner Platz in Ludwigshafen kann bis zum Abriss der Hochstraße im Jahr 2020 als neue Sackgasse nicht mehr angesteuert werden, schließlich führt der südliche Schienenabschnitt unter der Hochstraße hindurch. Ein Betriebskonzept war vonseiten der rnv bereits für den Abriss der Hochstraße Nord ausgearbeitet worden, nun aber muss unerwartet das südliche Pendant vor dem nördlichen abgerissen werden. Auf Basis des bereits vorliegenden Konzepts und dennoch mit viel Spontaneität und Entschlossenheit wurde innerhalb eines Wochenendes eine komplett neue Betriebslösung erarbeitet und bereits am darauffolgenden Mittwoch, 27. November 2019, gefahren. Mit der zügigen Planungsarbeit einher geht die Produktion von Informationsmitteln – konkret Netzpläne, Aushänge und Fahrgastinformationstafeln. Um kurzfristig auf die steigende Nachfrage nach Fahrzeugen zu reagieren, die durch die nun zu fahrenden Strecken entstehen, wurden am Ende des Jahres außerdem drei RHB-Altfahrzeuge ertüchtigt, um ab Januar 2020 den Takt verdichten zu können.

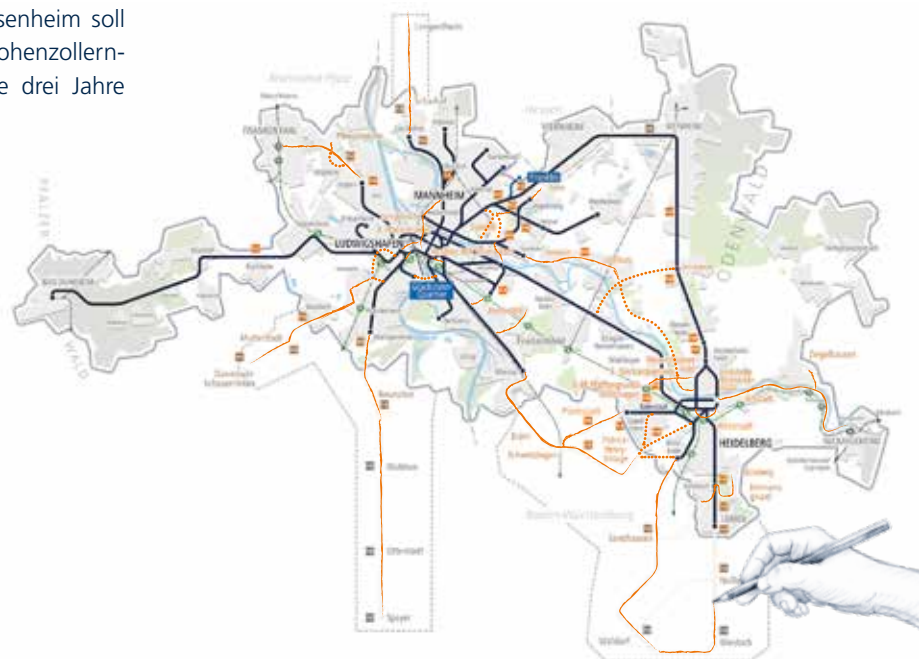


## Ausblicke: Pläne für morgen und übermorgen

Dass nicht erst heute geplant wird, was auch direkt schon morgen realisiert wird, steht außer Frage: Für viele Projekte dauert allein die Planungsphase Jahre. Im Falle von Baumaßnahmen gilt dies zudem auch für die bauliche Übertragung vom Papier in die Realität. Deshalb ist die frühzeitige und weit vorausschauende Entwicklung von Ideen für die Zukunft so bedeutend. Dafür zeichnet die rnv als wichtiger Akteur für die Verkehrsinfrastruktur in der Region in enger Abstimmung mit den Städten und Kommunen verantwortlich. Für letztere werden zudem häufig im Zuge einer Baumaßnahme gleich noch Erneuerungsaufgaben mit übernommen, die über das ÖPNV-Kerngeschäft hinausgehen.

Im Jahr 2019 wurde ein solches wichtiges Projekt für Ludwigshafen in Angriff genommen: Am 8. April wurden mit einem feierlichen Auftakt die Bauarbeiten zur Erneuerung der Stadtbahnlinie 10 im Ludwigshafener Stadtteil Friesenheim begonnen. Die Baumaßnahme betrifft die insgesamt rund fünf Kilometer lange Stadtbahnlinie 10, die den Stadtteil Friesenheim mit der Innenstadt und dem Stadtteil Süd verbindet. Dabei wurden die Sanierungsarbeiten in einem ersten Schritt im Bereich Alt-Friesenheim aufgenommen, wo die Endhaltestelle der Linie 10 liegt. Diese Arbeiten sollen voraussichtlich bis Ende 2022 andauern. Hierbei werden neue Gleise und Fahrleitungen installiert sowie drei Haltestellen barrierefrei ausgebaut. In diesem Zuge werden auch die städtischen Versorgungsleitungen und der Abwasserkanal modernisiert sowie die Straßen und Gehwege neu hergestellt. Die Gesamtprojektleitung und -ausführung der Arbeiten übernimmt die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH in enger Abstimmung mit den Technischen Werken (TWL) und dem Wirtschaftsbetrieb Ludwigshafen (WBL). Nach dem Abschluss der Arbeiten in Friesenheim soll die Modernisierung der Linie 10 direkt in der Hohenzollernstraße fortgeführt werden, wofür aktuell weitere drei Jahre Bauzeit veranschlagt sind.

Richtet man den Blick weiter in die Zukunft, gibt es darüber hinaus einige Maßnahmen, die zur weiteren Angebotsverbesserung, zur Anbindung neuer Stadtteile und ganzer Gemeinden und nicht zuletzt zur Erreichung der Klimaziele aktuell geprüft werden. In diesem Sinne erarbeitet die rnv seit 2019 mit dem Strategiepapier „rnv 2030“ eine Zusammenstellung möglicher oder bereits laufender Maßnahmen, welche die rnv im Zuge der steigenden Herausforderung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrswende im Rhein-Neckar-Dreieck vorschlägt oder als Machbarkeitsstudien untersucht. Darunter sind sowohl betriebliche Kapazitätserweiterungen als auch infrastrukturelle Aus- und Umbaumaßnahmen, die bereits erste Hürden erfolgreich gemeistert haben, beispielsweise das Maßnahmenbündel Konversionsnetz Mannheim, das unter anderem die Anbindung der beiden Konversionsflächen Franklin und Glückstein-Quartier an das Mannheimer Stadtbahnnetz sowie dessen weiteren Ausbau vorsieht. Es finden sich darin allerdings auch Projekte in einem recht frühen Planungsstadium: Beispielsweise die Straßenbahn-Anbindung der Konversionsfläche Patrick-Henry-Village in Heidelberg oder eine Netzerweiterung in Ludwigshafen von der Ludwigshafener Innenstadt über Gartenstadt und Maudach nach Mutterstadt und eventuell darüber hinaus.



# Lagebericht

## der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim für das Geschäftsjahr 2019

### 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 Arbeitnehmer 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.

Zum Ende des Geschäftsjahres 2019 beschäftigt die rnv 2.105 eigene und überlassene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (ohne Auszubildende, Studierende, Aushilfen, Praktikanten, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Altersteilzeit-Freiphase sowie in ruhenden Arbeitsverhältnissen). Der Fuhrpark umfasst 189 Bahnen und 210 Busse, davon 125 eigene und 85 gemietete Fahrzeuge von Subunternehmen. Das Verkehrsangebot wurde im Geschäftsjahr 2019 von rund 173,4 Millionen Fahrgästen genutzt.

#### 1.2 Forschung und Entwicklung

Die Entwicklung und der Einsatz neuer Technologien eröffnen dem öffentlichen Nahverkehr große Chancen für eine erfolgreiche Weiterentwicklung der vorhandenen Angebote. Um die Ziele des Bundes und der Kommunen beim Klimaschutz erfüllen und zusätzliche Kunden gewinnen zu können, lohnt es sich, neue Wege zu beschreiten und innovative Ansätze zu verfolgen. Eine wichtige Rolle hierbei spielt die Digitalisierung – und dies gleich auf mehreren Feldern. Sowohl bei der Betriebssteuerung als auch bei der Fahrgastinformation und im Vertrieb

verfolgt die rnv eine Digitalisierungsstrategie. Dies beinhaltet auch Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten in Zusammenarbeit mit externen Partnern.

Einen wichtigen Impuls für die Einführung und Anwendung neuer Technologien lieferte das im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft“ von der Bundesregierung initiierte Förderprogramm „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ (DKV). Dieses Programm wurde 2019 mit dem vierten Aufruf fortgesetzt, welcher sich über drei Antragsrunden erstreckte. Die rnv hat wiederum zahlreiche Projekte aus verschiedenen Unternehmensbereichen zur Förderung beantragt, von denen einige bis zum Ende des Geschäftsjahres bereits positiv beschieden wurden, während andere sich noch in Prüfung befinden.

##### 1.2.1 Kundeninformation und Datenverarbeitung

Mit der Einrichtung der rnv-Datendrehscheibe und einer effizienten und flexiblen GraphQL-Schnittstelle wurde im Bereich Datenhaltung und -bereitstellung ein neuer, innovativer Weg eingeschlagen, welcher die Bereitstellung von Kundeninformationen wesentlich erleichtern wird. Wichtige Fahrgastinformationen, wie Sollfahrpläne, Echtzeitauskunft oder auch die Verbindungsauskunft, können für das gesamte VRN-Gebiet über die GraphQL-Schnittstelle einfach und unkompliziert abgerufen werden. Hierdurch lassen sich diverse Auskunftsmedien – wie dynamische Fahrgastinformationsanzeigen, Apps oder Sprachassistenten – mit Daten versorgen. Wie schon bei der vorherigen REST-Schnittstelle kann auch die moderne GraphQL-Schnittstelle von jedermann über das von der rnv betriebene Open Data Portal genutzt werden. Sie steht somit nicht nur unterschiedlichen Dienstleistern der rnv, sondern auch privaten Nutzern für beispielsweise Magic Mirror Projekte zur Verfügung. Als einen weiteren Schritt hin zu einer verbesserten Kundeninformation unterstützt die rnv ein Hochschulprojekt zum Einsatz eines KI-basierten Prognosealgorithmus. Erste Anwendungen haben gezeigt, dass sich hierdurch die Qualität der Fahrgastinformation weiter verbessern lässt, indem die Pünktlichkeitsanzeige noch zuverlässigere Werte liefert.

Während die rnv-Datendrehscheibe ausschließlich zur Bereitstellung von Kundeninformationen genutzt werden soll, dient die integrative Datenvermittlungsplattform (iDp) als weiteres neues Produkt der zentralen Verarbeitung hausinterner Daten. Mit neuen Informationssystemen werden auch immer wieder neue Datenquellen in der rnv erzeugt, welche an die Bestandssysteme anzubinden sind. Die iDp vermittelt die Daten zwischen den einzelnen Systemen und ermöglicht so eine standardisierte Anbindung neuer Systeme an die IT-Landschaft der rnv. Da immer mehr Datenquellen hinzukommen, wie beispielsweise durch die Vollausrüstung des Fahrzeugparks mit einem automatischen Fahrgastzählsystem, die Einführung des Betriebs-hof-Managements-Systems, einem neuen Fahr- und Dienstplanprogramm sowie dem Lademanagementsystem für Elektrobusse, wächst der Umfang der zu verarbeitenden Daten erheblich an. Die zentrale Verarbeitung in der iDp ermöglicht nicht nur eine effiziente Verknüpfung der verschiedenen Systeme, sondern auch deutlich vereinfachte Betriebsabläufe. Zudem ist mit weniger Zeitaufwand und geringeren Kosten zu rechnen.

## 1.2.2 Vertriebssysteme

Nachdem die rnv bereits mit wachsendem Erfolg Fahrkarten digital über die eTarif-App vertreibt und in diesem Rahmen einen innovativen Luftlinientarif anbietet, soll dieses Marktsegment künftig weiter ausgebaut werden. Ein Baustein hierfür ist das digitale Abo, bei dem die Nutzer von Jahreskarten künftig nur ein Handy statt der traditionellen Plastikkarte benötigen. Des Weiteren hat die rnv über die Förderrichtlinie DKV Fördermittel für das Projekt „eTarif professional“ beantragt. Damit soll die ÖPNV-Nutzung auch für Gelegenheitsfahrer attraktiver werden, indem eine nutzungsabhängige Abrechnung der Fahrten an die Stelle des statischen Monats- oder Jahreskartentarifs tritt. Außerdem sieht der „eTarif professional“ die Möglichkeit vor, dass Dritte einen flexibel wählbaren Anteil am Fahrpreis übernehmen, beispielsweise Firmen für ihre Mitarbeiter oder Kunden.

Die zunehmende Verbreitung digitaler Vertriebskanäle eröffnet den ÖPNV-Unternehmen zugleich die Möglichkeit zu verbundübergreifenden Kooperationen. Da Fahrten über Verbundgren-

zen hinaus oft mit der Suche nach den passenden Tarifen und Buchungsmöglichkeiten verbunden sind, hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen das Projekt „Mobility Inside“ gestartet, bei dem ein „one-stop-shop“ für verbundübergreifende Ticketbuchungen geschaffen werden soll. Die rnv ist einer der Gründungsgesellschafter von „Mobility inside“ und hat zur Co-Finanzierung des Projekts im Programm DKV zwei Förderanträge gestellt. Der Antrag für die Beteiligung an der übergeordneten Vertriebsplattform wurde Ende 2019 positiv beschieden, während sich der zweite Antrag für die lokal bei der rnv erforderlichen Arbeiten noch in Prüfung befindet.

## 1.2.3 On-demand-Verkehre / Autonomes Fahren

Digitalisierung im Verkehrssektor bedeutet nicht nur neue Wege bei der Kundeninformation und im Vertrieb, sondern auch bei der Ausgestaltung des Verkehrsangebots. Insbesondere im Busbereich wird der „klassische“ Linienverkehr mehr und mehr durch neue Mobilitätsformen ergänzt, wie beispielsweise den On-demand-Verkehr. Da auf diesem Geschäftsfeld neue Anbieter auftreten und großes Interesse am Aufbau entsprechender Systeme besteht, hat die rnv frühzeitig die Weichen für eine Erweiterung ihres Angebots gestellt. Das neu eingerichtete „Referat Neue Geschäftsfelder“ zielt unter anderem auf die Entwicklung von bedarfsgerechten Mobilitätsangeboten, welche den bewährten Bahn- und Busverkehr ergänzen und somit neue Kundenkreise erschließen können. Nachdem erste Untersuchungen über ein potenzielles Einsatzgebiet von On-demand-Shuttles abgeschlossen wurden, stellte die rnv im Programm DKV einen Förderantrag für den Aufbau eines solchen Dienstes, der die Beschaffung der erforderlichen Fahrzeuge einschließt. Dieser Antrag wurde am 19. Dezember 2019 positiv beschieden. Eine weitere große Herausforderung für die Zukunft stellt das autonome Fahren dar. 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. Gemeinsam mit der Stadt Mannheim, der Entwicklungsgesellschaft MWSP und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar hat die rnv auf diesem Gebiet das Projekt „Robo-Shuttle Franklin“ initiiert, um in dem neuen Mannheimer Stadtquartier Benjamin-Franklin-Village erste Erfahrungen mit dieser Technologie zu sammeln. Aufgrund von Lieferverzögerungen des Fahrzeugherstellers musste der Start um ein Jahr verschoben werden. 2020 soll indessen ein EU-Forschungsprojekt mit dem Titel „SHOW“ (SHared automation Operation models for Worldwide adoption) gestartet werden. Die rnv ist hierbei Teil eines europaweiten Konsortiums, das die Weiterentwicklung autonomer ÖPNV-Strassenfahrzeuge bis zur Serienreife zum Ziel hat. Im Benjamin-Franklin-Village will die rnv insbesondere die beiden Teilaspekte automatisiertes Bedienen von Haltestellen und teleoperiertes Fahren untersuchen. Die hierbei gewonnen Erkenntnisse fließen in das Gesamtprojekt „SHOW“ ein, ebenso wie die rnv wiederum von den Ergebnissen der übrigen Testgebiete profitieren kann.

### 1.2.4 Wasserstofftechnologie

Im Geschäftsjahr 2019 hat die rnv das Forschungsvorhaben „Standortspezifische Umsetzungsplanung einer H<sub>2</sub>-Lade-Infrastruktur für Stadtbusse in Heidelberg“ – kurz „H<sub>2</sub> SOUL“ – erfolgreich abgeschlossen. Diese mit Fördermitteln des Landes Baden-Württemberg co-finanzierte Studie hatte zum Ziel, Erkenntnisse darüber zu gewinnen, auf welchem Weg der Busverkehr in Heidelberg auf alternative Antriebe umgestellt werden kann. Ausgangspunkt war dabei die Tatsache, dass derzeit keine batterieelektrischen Busse am Markt verfügbar sind, die auch nur annähernd die Reichweite eines Dieselmotors aufweisen. Somit müsste – nicht nur am Standort Heidelberg – mit Elektrobussen ein Großteil der Umläufe neu erstellt und das Liniennetz umfassend verändert werden, zudem müsste die Zahl der Busse erhöht werden. Dagegen ließe sich beim Einsatz von Brennstoffzellen-Bussen ein Großteil der aktuellen Umläufe 1:1 auf emissionsfreien Antrieb umstellen. „H<sub>2</sub> SOUL“ lieferte für die rnv wertvolle Erkenntnisse über die Ausgestaltung von Betriebshof- und Tankstellen-Infrastruktur sowie für die Standort-Auswahl einer solchen Anlage. Die in „H<sub>2</sub> SOUL“ gewonnenen Ergebnisse lassen sich zum Teil auch auf die anderen rnv-Standorte übertragen.

## 2. WIRTSCHAFTSBERICHT

### 2.1 Branchen- und unternehmensbezogene Rahmenbedingungen

#### 2.1.1 Branche

Durch die Fridays-for-Future-Bewegung, die Diskussion um den Klimawandel und die Verkehrswende hat die Bedeutung des ÖPNV in der öffentlichen Wahrnehmung weiter zugenommen. In der Politik hat sich die Erkenntnis etabliert, dass für eine nachhaltige Stadtentwicklung ein leistungsfähiger und attraktiver ÖPNV unverzichtbar ist. Um die Klimaziele einhalten zu können, wird es langfristig keine Alternative zu einem ÖPNV geben, der das Grundbedürfnis nach Mobilität, insbesondere in den Metropolen, erfüllt. Hier kommt es darauf an, die richtigen Angebote zu finden sowie emissionsfreien bzw. -armen Nahverkehr anbieten zu können.

In den Klimaschutzplänen der Städte schlägt sich die Forderung nieder, den ÖPNV deutlich zu steigern. So ist beispielsweise von Seiten der Stadt Heidelberg erklärtes Ziel, eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 20 Prozent bis 2025 zu erreichen. Dies stellt die rnv sowie den ÖPNV insgesamt vor große Herausforderungen. Angesichts langer Vorlaufzeiten von ca. zehn Jahren bis zur Inbetriebnahme neuer Infrastrukturprojekte ist es keine leichte Aufgabe, die erforderlichen verkehrlichen Rahmenbedingungen in der von Politik und Öffentlichkeit gewünschten Zeit zur Verfügung zu stellen.

Mannheim hat mit der Einführung von Modellstadt-Maßnahmen eine Vorreiterrolle für die weitere Entwicklung von Tarifangeboten und Angebotsmaßnahmen eingenommen, die bundesweit in der Branche für Interesse sorgen. Die ersten Ergebnisse der Modellstadt-Maßnahmen zeigen, dass insbesondere das Angebot entscheidend ist für die Verkehrsmittelwahl der Menschen. Die Angebotsmaßnahmen erreichen deutliche Fahrgastgewinne. Gleichzeitig ist aufgrund der politischen Dimension des ÖPNV dieser auch hinsichtlich günstiger Tarifangebote in den Fokus politischer Entscheidungsträger gerückt.



### Finanzierung

Die zum Ende des Jahres 2018 verabschiedete Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) stärkt den ÖPNV nachhaltig. Aufgrund der deutlichen Erhöhung der Mittel, insbesondere für den Infrastrukturausbau, scheint die Finanzierung in den kommenden Jahren einigermaßen gesichert. So erhöhen sich die Mittel des Bundesprogramms im Jahr 2020 auf 655 Mio. €, auf 1 Mrd. € in den Jahren 2021 bis 2024 sowie auf 2 Mrd. € ab dem Jahr 2025. Hinzu kommt ein Planungsbeschleunigungsgesetz, das die Möglichkeit zur vorläufigen Anordnung vorbereitender Maßnahmen oder Teilmaßnahmen schon vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses umfasst. Auch das Land Baden-Württemberg hat sich mit einem Eckpunktepapier zur ÖPNV-Förderung und -Finanzierung auf den angestrebten Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs verständigt, die finanzielle Ausstattung wird um 155 Mio. € auf 320 Mio. € jährlich erhöht. Ob allerdings eine Verdoppelung der ÖPNV-Leistung bis 2030, wie es die Pläne des Landes vorsehen, mit den bestehenden Finanzierungsquellen umsetzbar ist, erscheint fraglich.

Ausgehend von der Diskussion um einen „Kostenlosen Nahverkehr“ und erfolgreich etablierter Verkehrskonzepte und damit verbundener Niedrig-Tarif-Strategien (365-Euro-Ticket in Wien) überbieten sich die politischen Akteure in den Kommunalparlamenten zeitweise mit Vorschlägen für stark vergünstigte Angebote. Gleichzeitig ist in der Regel mit dieser Forderung kein konkreter Vorschlag zur Finanzierung verbunden. Zwar haben sowohl der Bund als auch die Länder Programme für innovative Verkehrsprojekte aufgelegt und fördern insbesondere Maßnahmen, die dem Klimaschutz und der Digitalisierung dienen, allerdings gehören Betriebskostenzuschüsse bislang nicht zum Repertoire der Klimapolitik.

Angesichts des vorherrschenden Fachkräftemangels werden die Kosten für das Fahrpersonal in den nächsten Jahren deutlich steigen.

Die Ausbreitung des Coronavirus und die seit März 2020 damit verbundenen Einschränkungen des öffentlichen Lebens in Deutschland führen zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrserlöse. Um Liquiditätsengpässe zu verhindern, hat die rnv mit ihren Gesellschaftern Absprachen getroffen, die, soweit erforderlich, eine Stundung der Zahlungen aus der Endabrechnung 2019 sowie ein Vorziehen der Endabrechnung 2020 vorsehen.

### 2.1.2 Marktumfeld

Im Mobilitätsmarkt haben sich im Jahr 2019 keine wesentlichen Veränderungen ergeben, die unmittelbare Auswirkungen auf das Geschäft der rnv haben. Die Elektrifizierung des ÖPNV geht mindestens genauso schnell voran wie die der Privatfahrzeuge. Die Einführung von E-Tretrollern, die insbesondere in Großstädten von global agierenden Anbietern in den vergangenen Monaten aufgestellt wurden, ist definitiv kein Beitrag zur Verkehrswende, aber auch keine Konkurrenz für den ÖPNV. Gleichzeitig geht die Entwicklung von Plattformangeboten für Mobilität nicht so schnell voran wie erwartet. Hier ist aber in den nächsten Jahren mit einer deutlichen Dynamik zu rechnen, die unterschiedliche Mobilitätsangebote verbinden und die Kundennähe verbessern wird.

Mit der variablen Handhabung von Stellplatzschlüsseln für innerstädtische Neubauprojekte im großen Stil wird sich der Druck auf die Sharing-Mobilität in den nächsten Jahren erhöhen. Hier sind gute Gesamtkonzepte gefragt. Rollenverteilung und Bedeutung des ÖPNV in diesem Zusammenhang sind noch nicht absehbar. Dies bietet Chancen und Risiken zugleich.

## 2.2 Geschäftsverlauf

### 2.2.1 Wesentliche Ereignisse

Das Geschäftsjahr 2019 bedeutete für die rnv einen wesentlichen Fortschritt ihres ÖPNV-Angebots in der Region. Sowohl im Hinblick auf die Fahrzeuge der künftigen Jahre als auch auf wichtige Infrastrukturprojekte konnten im abgeschlossenen Berichtsjahr wichtige Meilensteine zur Leistungs- und Kapazitätssteigerung erreicht werden. Neben Projekten, die zum feierlichen Abschluss gelangt sind, wurden andere wichtige Verbesserungsaufgaben in Angriff genommen.

Bei Bus und Bahn wurde die Neubeschaffung von Fahrzeugen vorangetrieben: Am 15. Januar 2019 hat die rnv zusammen mit den Städten Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen den im Dialogverfahren entwickelten Sachstand der neuen Straßenbahn „Rhein-Neckar-Tram 2020“ (RNT 2020) und die damit verbundene Finalisierung des Fahrzeugs den Vertretungen der Interessengruppen, wie dem Beirat von Menschen mit Behinderungen, Repräsentanten für Senioren, Familien und Fahrradfahrer, Kunden- und Fahrgastverbänden vorgestellt. Kurz zuvor waren die Ergebnisse des Dialogverfahrens bereits den Mitgliedern des Bilanzprüfungs- sowie des Technischen Ausschusses der rnv präsentiert worden. Insbesondere die Barrierefreiheit in der geplanten RNT 2020 konnte nochmals deutlich optimiert werden. Es ergaben sich vor allem Veränderungen in der Innenraumaufteilung sowie bei der Sitzanordnung. Damit wurden wesentliche Impulse aus Sicht von Verbänden und Interessengruppen dank des Dialogverfahrens im Sinne der Kunden umgesetzt.

Fast zeitgleich wurden in Heidelberg und kurz darauf in Mannheim die ersten mit elektrischen Bussen betriebenen Linien gestartet. Als Linie 20 verkehren die Busse in Heidelberg seit 28. Januar 2019 zwischen dem Hauptbahnhof und der Altstadt. In Mannheim wurde die Linie 67, die seit Dezember 2018 das neue Mannheimer Stadtquartier Franklin sowie Teile Käfertals erschließt, am 27. April 2019 auf Elektrobusse umgestellt. Drei eCitaro-Busse verkehren seitdem zwischen der Konversionsfläche Franklin und der Haltestelle Käfertal Bahnhof. Die Elektrobusse sind Bestandteil des gemeinsamen „Masterplans Nachhaltige Mobilität“ der Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen. Dieser wird mit Bundesfördermitteln aus dem Sofortprogramm „Saubere Luft“ gefördert. Die Anschaffungskosten belaufen sich auf rund 500.000 € je Fahrzeug, rund 100.000 € davon werden vom Bund (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI) gefördert. Zum Ausklang des Jahres 2019 wurde der rnv durch das Bundesumweltministerium ein Förderscheck von fast 10 Mio. € übergeben. Dieser ermöglicht die Anschaffung von 30 weiteren Elektrobusen in den kommenden zwei Jahren, um in Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg bestehende Dieselfahrzeuge zu er-

setzen sowie das Angebot noch zu erweitern. Die knapp 10 Mio. € entsprechen einer Förderquote von 68 Prozent der Mehrkosten im Vergleich zur Anschaffung von Dieselfahrzeugen. Insgesamt plant die rnv, inklusive Ladeinfrastruktur, Werkstattausrüstung und Qualifizierungsmaßnahmen, rund 25 Mio. € in die Elektrifizierung der Busflotte zu investieren.

Mit der feierlichen Eröffnung der neuen Haltestelle Heidelberg Hauptbahnhof am 11. September 2019 wurde das anspruchsvolle Großprojekt „Umbau Haltestelle Hauptbahnhof Heidelberg und Ausbau der Kurfürsten-Anlage West“ innerhalb der Termin- und Budgetvorgaben abgeschlossen. Damit treten Verbesserungen im Gesamtnetz in Kraft, die intensiv genutzte Verbindungen stärken und wichtige Strecken beschleunigen. Darüber hinaus greifen die weiteren Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen des Projekts „Mobilitätsnetz“ erstmals im regulären Betrieb ineinander – in einem Netz, das erstmals seit fünf Jahren frei von großen Baumaßnahmen ist. Das Mobilitätsnetz Heidelberg bedeutet mit rund 80 Mio. € Gesamtkosten einen Meilenstein für den ÖPNV in Heidelberg. Rund 43 Mio. € an Zuwendungen wurden für die bereits realisierten fünf Mobilitätsnetz-Teilprojekte bewilligt.

Auf der anderen Rheinseite wurden in Ludwigshafen die Bauarbeiten für die notwendige Erneuerung der Stadtbahnlinie 10 im Ludwigshafener Stadtteil Friesenheim begonnen. Bis Ende 2022 sollen auf rund einem Kilometer Strecke der Gleiskörper und drei Haltestellenanlagen erneuert werden. In diesem Zuge werden auch die städtischen Versorgungsleitungen und der Abwasserkanal modernisiert, zudem werden die Straßen und Gehwege neu hergestellt. Die Kosten des Projekts belaufen sich auf rund 14 Mio. €. Die Gesamtprojektleitung und -ausführung der Arbeiten übernimmt die rnv in enger Abstimmung mit den Technischen Werken (TWL) und dem Wirtschaftsbetrieb Ludwigshafen (WBL). Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen wird vom Land Rheinland-Pfalz mit 877.200 € gefördert.

Auch wurde die Zentralisierung des Betriebsablaufs der rnv in der Mannheimer Betriebszentrale abgeschlossen. Seit dem 1. Oktober 2019 werden sämtliche Straßenbahnfahrten digital von Mannheim aus koordiniert. Die Technik für die Bedienung der Streckenabschnitte in Ludwigshafen und der Pfalz wurde in den vorangegangenen Monaten Schritt für Schritt vom Stellwerk in Ludwigshafen in die Betriebszentrale nach Mannheim umgezogen. Damit wurde das Stellwerk unter der Ludwigshafener Haltestelle Ludwigshafen Rathaus als letztes vor Ort bedientes Stellwerk im rnv-Streckennetz stillgelegt und die dort eingesetzten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die Mannheimer Betriebszentrale verlegt.

Vom 8. bis zum 10. Juni 2019 war die rnv Gastgeber für das wichtigste Branchentreffen des Jahres: Knapp 800 hochrangige Gäste aus Politik, Wirtschaft und der Verkehrsbranche kamen im Zuge der VDV-Jahrestagung (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) in Mannheim zusammen, um aktuelle Perspektiven und künftige Herausforderungen eines modernen öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs in Deutschland zu diskutieren. Unter anderem wurden dabei das Pilotprojekt „Modellstadt Mannheim“ präsentiert sowie das Für und Wider eines 365-Euro-Tickets, die Relevanz von leistungsfähiger Infrastruktur und ausreichenden Kapazitäten und die Personalgewinnung als Erfolgsfaktor des öffentlichen Verkehrs erörtert. Auch gründeten der VDV und Start-Ups ein „New Mobility Forum“. Ziel ist es, den optimalen Verkehrsmittelmix für individuelle Nutzer und die Allgemeinheit zu ermitteln, digital gestützte Mobilitätsdienstleistungen auszubauen und die Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Mobilitätsanbietern als treibende Kraft zu etablieren.

Zudem hat bei der Klage gegen das Schienenkartell um den Stahlkonzern Thyssenkrupp am 25. September 2019 das Oberlandesgericht Karlsruhe die Berufung der Kartellmitglieder gegen das vorhergehende Urteil des Landgerichts Mannheim zurückgewiesen und der Berufung der rnv stattgegeben. Lediglich in drei Einzelfällen, betreffend Direktvergaben ohne Ausschreibungen, wurde die Klage zurück an das Landgericht Mannheim verwiesen. Eine negative Entscheidung des Oberlandesgerichts ist bezüglich dieser drei Fälle ausdrücklich nicht ergangen. Die Kausalität ist in diesen drei Fällen noch gesondert zu begründen. Die rnv kämpft um Schadenersatz für die Altgesellschaften, da aufgrund der Preisabsprachen zu viel für Schienen und Weichen bezahlt worden sein soll. Indes kann die Höhe des Schadenersatzanspruchs erst in einem gesonderten Verfahren geklärt werden. Die Klage aller ehemaligen Verkehrsunternehmen und Gesellschafter (auch Städte) der rnv sowie der jeweiligen Fördermittelgeber wird mit Abtretungsurkunden allein von der rnv geführt. Gegen das Urteil des Oberlandesgerichts wurde, nach Mitteilung der Urteilsgründe Ende Januar 2020, im Februar 2020 von der Gegenseite Nichtzulassungsbeschwerde beim Bundesgerichtshof eingereicht, für deren Begründung eine Frist bis zum 18. Mai 2020 gesetzt ist.

Auch mit widrigen Umständen musste die rnv im vergangenen Geschäftsjahr umgehen. So wurde die baufällige Ludwigshafener Hochstraße Süd ab 22. August 2019 gesperrt, was aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens bei Bussen und Bahnen zu Verspätungen führte. Um die stark frequentierte Achse zwischen BASF, Hochschule Ludwigshafen und Mundenheim zu unterstützen, wurde daher am 11. November 2019 die Buslinie 80 eingeführt, die zahlreiche Umsteigemöglichkeiten in das Stadtbahn- und Busnetz in Ludwigshafen bietet. Am 22. November 2019 mussten dann jedoch aus Sicherheitsgründen auch die Unterführung Mundenheimer Straße und die Abfahrt Konrad-Adenauer-Brücke/Berliner Platz unter der maroden Hochstraße Süd für alle Verkehrsteilnehmer gesperrt werden. Ab 27. November 2019 wurde dann zusätzlich die Berliner Straße gesperrt. Aufgrund der noch bis 13. Dezember 2019 andauernden Streckenerneuerung zwischen Südweststadion und Ludwigshafen Hauptbahnhof war ein Ausrücken der Straßenbahnen aus dem Betriebshof Rheingönheim nicht mehr möglich. Durch Evakuierung der Bahnen und einen zeitnah konzipierten Notfallfahrplan konnte ab 27. November 2019 ein weitestgehend stabiler Betrieb auf der Schiene angeboten werden und auch die rheinquerenden Linien standen zuverlässig für die Fahrgäste zur Verfügung.

Zudem entschied sich Heidelberg 2019 gegen einen neuen Betriebshof am Standort „Großer Ochsenkopf“. Nachdem beim Bürgerentscheid am 21. Juli 2019 das erforderliche Quorum von 22.057 Stimmen nicht erreicht wurde und dadurch formal keine Mehrheit gegen eine Verlagerung des rnv-Betriebshofs an den Großen Ochsenkopf zustande kam, lag die Entscheidung beim neu konstituierten Heidelberger Gemeinderat. Am 17. Oktober 2019 hat der Heidelberger Gemeinderat mit einer hauchdünnen Mehrheit von 25 zu 24 Stimmen gegen den Betriebshof am Ochsenkopf entschieden. Infolge der Entscheidung des Gemeinderats erhielt die rnv den Auftrag, die Machbarkeit der Erweiterung des aktuellen Betriebshofareals bis zur Czernybrücke unter Berücksichtigung des beschlossenen Entwicklungskonzepts Bergheim West zu prüfen. Notwendig ist die Vergrößerung und Modernisierung des rnv-Betriebshofs, da der öffentliche Personennahverkehr in Heidelberg schnell wachsen muss. Neue Stadtteile – wie die Konversionsflächen und auch Orte im Umland – brauchen einen Anschluss an das Straßenbahnnetz. Die rnv wird sich daher auch weiterhin in Zusammenarbeit mit der Stadt Heidelberg für eine sinnvolle und zukunftsfähige Lösung einsetzen.

## 2.2.2 Beförderungsleistungen

### Entwicklung der Fahrgastzahlen

Die rnv erzielte im Geschäftsjahr 2019 mit 173,4 Mio. Fahrgästen einen erfreulichen Zuwachs von 2,3 % gegenüber den Fahrgastzahlen des Vorjahres. Während das Geschäftsjahr 2018 noch von umfangreichen Baumaßnahmen geprägt war, hat sich die Situation im Laufe des Geschäftsjahres 2019 deutlich entspannt. Mit Abschluss der Baumaßnahmen und Wiederaufnahme des Regelbetriebes war eine deutlich schnellere und bequemere Beförderung von Fahrgästen möglich. In Mannheim und Ludwigshafen entwickelten sich die Fahrgastzahlen auch aufgrund der im Rahmen von „Modellstadt Mannheim“ vorgenommenen Angebots- und Tarifmaßnahmen sowie der Sper-

rung der Ludwigshafener Hochstraße Süd für den Autoverkehr positiv. Beim Linienbündel OEG und in Heidelberg führten die im Jahr 2019 durchgeführten Baumaßnahmen am Hauptbahnhof Heidelberg sowie der Schienenersatzverkehr in Weinheim zu rückläufigen bzw. stagnierenden Fahrgastzahlen.

rnr-Kasseneinnahmen	1.1.–	1.1.–	±	±
	31.12.2019	31.12.2018		
	in T€	in T€	in T€	%
Einzelfahrscheine, MFK, Tageskarten	36.455	30.658	5.797	18,9
Allgemeine Zeitkarten	62.075	57.276	4.799	8,4
Ausbildungszeitkarten	36.810	37.205	-395	-1,1
Seniorenzeitkarten	20.156	19.784	372	1,9
Sonstige Tickets / Rückerstattungen	-642	-755	113	15,0
<b>Summe</b>	<b>154.854</b>	<b>144.168</b>	<b>10.686</b>	<b>7,4</b>

### Entwicklung der Kasseneinnahmen

Bei einer Tarifierhöhung von 2,42 % sind die Kasseneinnahmen der rnv im Geschäftsjahr 2019 um 10,7 Mio. € bzw. 7,4 % gestiegen. Die Entwicklung der Ticketverkäufe war auch stark von den in Mannheim und Ludwigshafen vorgenommenen Modellstadt-Maßnahmen geprägt. Bei den dargestellten Kasseneinnahmen sind die GreenCity-Zuschusszahlungen des Bundes, die Differenz zwischen regulärem Tarif und abgesenktem GreenCity-Tarif, inkludiert. Auch in den VRN-Pool ist der reguläre Tarifpreis eingeflossen.

Unter anderem durch die im Rahmen von „Modellstadt Mannheim“ aus Kundensicht erfolgten Preissenkungen und Angebotsausweitungen haben sich strukturelle Verschiebungen der Nachfrage ergeben. Im Bereich der Einzelfahrscheine und Mehrfahrtenkarten (inklusive eTarif) gab es ein deutliches Einnahmenwachstum von 6,8 Mio. €. Dem steht ein Einnahmerückgang bei Tageskarten sowie Wochen- und Monatskarten in Höhe von 1,2 Mio. € gegenüber. Die Jahreskarten (+1,3 Mio. €) und Job-Tickets (+3,3 Mio. €) wiederum weisen hohe Einnahmewachse auf. Der Einnahmestieg beim Rhein-Neckar-Ticket ist mit 0,4 Mio. € nur halb so hoch wie im Vorjahr.

Wie bereits in den Vorjahren wurden weniger MAXX-Tickets (./.2,3 %) und Karten ab 60 (./.1,1 %) verkauft. Aufgrund der Tarifierhöhung ergab sich dennoch ein Einnahmenplus von 0,4 Mio. € bei der Karte ab 60 und etwa gleichbleibende Einnahmen beim MAXX-Ticket (+0,2 %). Beim Semester-Ticket sind die Verkaufszahlen (./.8,5 %) und die Kasseneinnahmen rückläufig (./.0,4 Mio. € bzw. ./.4,0 %).

Die Zeitkarten-Angebote haben einen Anteil von 76,4 % an den gesamten rnv-Kasseneinnahmen. Im Jahr 2018 lag der An-

teil noch bei 78,6 %. Der Rückgang resultiert aus der Nachfrageverschiebung von Wochen- und Monatskarten hin zu Einzelfahrscheinen und Mehrfahrtenkarten. Viele Fahrgäste sind offenbar von Zeitkarten auf die aus Kundensicht wegen „Modellstadt Mannheim“ deutlich verbilligten Einzelfahrscheine und Mehrfahrtenkarten umgestiegen.

Die Gesamtzahl der Abonnement-Kunden ist mit 156.876 Kunden in etwa konstant (./.0,04 %) geblieben. Diesbezüglich hatten die Modellstadt-Maßnahmen also keine Auswirkung.

rnv-Jahreskartenkunden	2019	2018	±	±
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	%
Jahreskarten Jedermann	8.326	8.043	283	3,5
Rhein-Neckar-Ticket	13.130	13.019	111	0,9
Karte ab 60	40.269	40.725	-456	-1,1
Job-Ticket	42.661	41.403	1.258	3,0
MAXX-Ticket	52.464	53.711	-1.247	-2,3
Sonstige Abonnements	26	33	-7	-21,2
<b>Summe</b>	<b>156.876</b>	<b>156.934</b>	<b>-58</b>	<b>-0,04</b>

Hinweis: Die Ermittlung des Bestands an im Umlauf befindlichen Jahreskarten des Geschäftsjahres erfolgt als Durchschnitt über die monatlichen Bestände des Geschäftsjahres.

144 neue Firmen haben eine Job-Ticket-Vereinbarung abgeschlossen. Insgesamt bestanden zum Stichtag 31. Dezember 2019 mit 757 Unternehmen Job-Ticket-Verträge. 42.661 Arbeitnehmer und somit 1.258 neue Kunden legten ihren täglichen Weg von und zur Arbeitsstätte mit dem ÖPNV zurück. Die Zahl der Rhein-Neckar-Ticket-Nutzer nahm um 0,9 % zu (Vorjahr +5,0 %). Die Kundenzahlen bei den Jahreskarten weisen im Gegensatz zu den rückläufigen Vorjahren einen Zuwachs von +3,5 % auf.

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 deutlich, um 8,5 %, auf 21.843 Studierende ab. Ein merklicher Rückgang lässt sich vor allem ab August 2019 feststellen und hängt wahrscheinlich mit der Einführung der Abendregelung zusammen. Studierende, deren Hochschule die Abendregelung mit erhöhter Grundbeitragszahlung abgeschlossen haben, können ohne Kauf eines Semestertickets mit dem Studentenausweis ab 19:00 Uhr und am Wochenende ganztägig den ÖPNV nutzen.

## 2.3 Lage

### 2.3.1 Ertragslage

#### 2.3.1.1 Erträge

Die **Umsatzerlöse** der rnv haben sich im Berichtszeitraum um 20,0 Mio. € auf 230,3 Mio. € verringert.

Differenziert nach Erlösarten stellt sich die Entwicklung wie folgt dar:

	<b>1.1.– 31.12.2019</b>	<b>1.1.– 31.12.2018</b>
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	176.868	165.908
Erlöse aus Bauleistungen	35.357	69.095
Sonstige Umsatzerlöse	18.027	15.262
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>230.252</b>	<b>250.265</b>

#### Verkehrserlöse

Die Verkehrserlöse haben sich wie folgt entwickelt:

	<b>1.1.– 31.12.2019</b>	<b>1.1.– 31.12.2018</b>	<b>±</b>	<b>±</b>
	in T€	in T€	in T€	%
Linienverkehr	135.621	125.941	9.680	7,7
Schülerzuschüsse	16.500	16.591	-91	-0,5
Finanzierungsvereinbarungen	11.455	10.612	843	7,9
Schwerbehindertenabgeltung	6.562	6.100	462	7,6
ZRN-Zuschüsse	3.489	3.494	-5	-0,1
Sonstige Verkehrserlöse	3.241	3.170	71	2,2
<b>Summe</b>	<b>176.868</b>	<b>165.908</b>	<b>10.960</b>	<b>6,6</b>

Die Verkehrserlöse haben gegenüber dem Vergleichszeitraum deutlich zugenommen (+11,0 Mio. € bzw. +6,6 %). Im Wesentlichen ist dieser Anstieg auf höhere Umsatzerlöse im **Linienvkehr** zurückzuführen. Hier ist ein Zuwachs von 9,7 Mio. € bzw. 7,7 % zu verzeichnen. Dieses deutliche Wachstum ist einerseits auf die Erhöhung der VRN-Poolmasse zurückzuführen (+4,31 %). Ursächlich hierfür sind die zum 1. Januar 2019 vorgenommene Tarifierhöhung um 2,42 %, die Angebots- und Tarifmaßnahmen im Rahmen von „Modellstadt Mannheim“ sowie eine höhere Nachfrage in Ludwigshafen aufgrund der Sperrung der Ludwigshafener Hochstraße Süd für den Autoverkehr. Andererseits konnte die rnv ihren Anteil am VRN-Einnahmen-Pool weiter erhöhen. Die mit der VRN vereinbarte Aufteilung der Modellstadt-Mehreinnahmen führte zu Mehrerlösen. Im Rahmen der Einnahmenaufteilung der VRN profitierte die rnv mit 0,6 Mio. € von periodenfremden Rückzahlungen in den VRN-Pool, die nach Verkehrserhebungen bei Verbundpartnern fällig wurden. Die rnv hat zahlreiche neue Angebotsverbesserungen umgesetzt und somit zusätzliche Einnahmen erhalten.

Die **Schülerzuschüsse** bei den baden-württembergischen Linienbündeln wurden weiterhin nach dem Pauschalierungsverfahren verteilt und liegen genau auf Vorjahresniveau. In Rheinland-Pfalz verzeichnen das Linienbündel Ludwigshafen (./.59 T€) und das Linienbündel RHB (./.32 T€) eine leichte Abnahme aufgrund rückläufiger Stückzahlen.

Die Steigerung der Erlöse aus **Finanzierungsvereinbarungen** (+0,8 Mio. € bzw. +7,9 %) resultiert hauptsächlich aus der Finanzierungsvereinbarung mit den OEG-Nachbargemeinden (+0,5 Mio. €) sowie aus der Finanzierungsvereinbarung RHB (+0,2 Mio. €), jeweils aufgrund angepasster Kostensätze (Ausgleichssätze pro Nutzzugkilometer).

Die Erlöse aus **Schwerbehindertenzuschüssen** haben gegenüber dem Vorjahr um 0,5 Mio. € auf 6,6 Mio. € zugenommen. Die Auswertung der Schwerbehindertenzählung 2018 ergab sowohl für Rheinland-Pfalz als auch für Baden-Württemberg einen Rückgang der Schwerbehindertenquoten. Die geringeren Schwerbehindertenquoten konnten durch den starken Anstieg der erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen mehr als kompensiert werden.

### Erlöse aus Bauleistungen

Die Gesamtleistung aus dem Baugeschäft ergibt sich als Summe der Komponenten Umsatzerlöse, Bestandsveränderungen sowie sonstige Erträge und stellt sich wie folgt dar:

	<b>1.1.– 31.12.2019</b>	<b>1.1.– 31.12.2018</b>
	in T€	in T€
Umsatzerlöse aus Baugeschäft	35.357	69.095
Bestandsveränderungen aus Baugeschäft	1.165	-3.454
Sonstige Erträge aus Baugeschäft	132	0
<b>Gesamtleistung Baugeschäft</b>	<b>36.654</b>	<b>65.641</b>

Gegenüber dem Vergleichszeitraum ist die Gesamtleistung aus dem Baugeschäft um 29,0 Mio. € auf 36,7 Mio. € gesunken. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen der Neuorganisation des Baugeschäfts der MV Mannheimer Verkehr GmbH, Mannheim, (MV) geschuldet. Seit 1. Januar 2019 lässt die rnv neue Baumaßnahmen der MV unmittelbar im Namen der MV planen und ausschreiben. Verglichen mit dem alten Abwicklungsmodell unterbleibt somit eine Weiterverrechnung von Bauleistungen der rnv an die MV. Perspektivisch wird die Leistung aus dem Baugeschäft gegenüber der MV auf null zurückgehen.

Im Berichtsjahr haben sich folgende Projekte aufgrund von Fertigstellung und Abrechnung in den Umsatzerlösen aus Bauleistungen niedergeschlagen: Streckenbeschleunigung Mannheimer Straße in Weinheim (8,8 Mio. €), Verlegung der Haltstel-

le Luisenstraße in Weinheim (6,4 Mio. €), Erneuerung der Zugsicherungsanlage in Ludwigshafen (5,6 Mio. €), Gleiserneuerung zwischen dem Ortseingang und Gleisdreieck Saarlandstraße im Netz der VBL (3,6 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 der Haltestelle Hauptbahnhof Heidelberg und Ausbau der Kurfürsten-Anlage West (9,5 Mio. €), ÖPNV-Maßnahme Friesenheim (2,5 Mio. €), Erneuerungen von Weichenkonstruktionen im HSB-Netz (0,9 Mio. €), Gleiserneuerungen Ortsdurchfahrt Ellerstadt (0,7 Mio. €).



### Sonstige Umsatzerlöse

Maßgebliche Größe innerhalb der sonstigen Umsatzerlöse ist der **Vertriebsanreiz** aus der Einnahmenabrechnung der VRN. Die Erlöse aus dem Vertriebsanreiz haben um 0,8 Mio. € auf 9,5 Mio. € zugenommen (+9,3 %). Der Vertriebsanreiz ist abhängig von der Entwicklung der rnv-Kasseneinnahmen (+7,4 %). Sowohl beim Bartarif (10,0 %) als auch im Abo-Bereich (4,5 %) ist der Prozentsatz für den Vertriebsanreiz konstant geblieben.

Aufgrund des gestiegenen Kostenvolumens haben die Erlöse aus der Weiterbelastung von Kosten an die MV im Rahmen des Oberbauprogramms und des Programms höhengleiche Kreuzungen um 0,5 Mio. € auf 2,4 Mio. € zugenommen.

Neue Baumaßnahmen der MV lässt die rnv seit 1. Januar 2019 im Namen der MV planen und ausschreiben. Die rnv erzielte aus dieser Leistung gegenüber der MV Umsatzerlöse in Höhe von 0,9 Mio. €.

Die Erlöse aus der Vermietung von Werbeflächen konnten gegenüber dem Vorjahr um 0,1 Mio. € auf 1,3 Mio. € gesteigert werden.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** der rnv sind im Geschäftsjahr 2019 um 6,9 Mio. € auf 12,6 Mio. € deutlich angestiegen. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf erhaltene Ertragszuschüsse zurückzuführen (+6,3 Mio. €). Das Verlustrechnungspotenzial aus der Absenkung von Trassen- und Arbeitnehmerüberlassungsentgelten reichte im Geschäftsjahr 2019 nicht aus, um das Defizit aus dem rnv-Kerngeschäft zu decken. Der übersteigende Betrag wurde von den Gesellschaftern durch Ertragszuschüsse in Höhe von 5,3 Mio. € (Vorjahr: 2,4 Mio. €) ausgeglichen. Weiterhin hat die rnv Ertragszuschüsse von der Stadt Mannheim zum Ausgleich von Angebotsmaßnahmen im Rahmen der „Modellstadt Mannheim“ in Höhe von 3,6 Mio. € (Vorjahr: 0,3 Mio. €) erhalten.

### 2.3.1.2 Aufwendungen

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

	1.1.– 31.12.2019	1.1.– 31.12.2018
	in T€	in T€
Materialaufwand	133.159	155.223
Personalaufwand	65.554	57.230
Abschreibungen	15.649	15.563
Sonstige betriebliche Aufwendungen	24.239	21.059
<b>Summe</b>	<b>238.601</b>	<b>249.075</b>

#### Materialaufwand:

Der Materialaufwand verringerte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum um 22,1 Mio. € auf 133,2 Mio. €. Von dem im Geschäftsjahr angefallenen Materialaufwand entfallen 27,4 % (= 36,4 Mio. €) auf den Bereich Bauleistungen, 17,4 % (= 23,2 Mio. €) auf Aufwendungen für die Personalüberlassung und 4,5 % (= 6,0 Mio. €) auf das Trassenentgelt.

#### Personalaufwand:

Der Personalaufwand ist gegenüber dem Vergleichszeitraum um 8,3 Mio. € auf 65,6 Mio. € angestiegen. Ursächlich ist vor allem der sukzessive Aufbau eigenen Personals der rnv bei gleichzeitigem Rückgang der Personalüberlassung durch die Altverkehrsunternehmen. Darüber hinaus sind ab April 2019 Lohn- und Gehaltssteigerungen um 3,09 % erfolgt.

#### Abschreibungen:

Die Abschreibungen bewegen sich annähernd auf Vorjahresniveau.

#### Sonstige betriebliche Aufwendungen:

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind gegenüber dem Vergleichszeitraum um 3,2 Mio. € auf 24,2 Mio. € angestiegen. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen Buchverluste aus Anlagenabgängen (+1,7 Mio. €), Werbung (+1,2 Mio. €) Miete und Pachten (+0,6 Mio. €), Rechts- und Beratungskosten (+0,2 Mio. €) sowie das VRN-Dienstleistungsentgelt (+0,2 Mio. €).

Die Buchverluste aus Anlagenabgängen betreffen hauptsächlich die Ausbuchung verworfener Planungskosten für den Betriebshofstandort „Großer Ochsenkopf“ aus den Anlagen im Bau in Folge eines Beschlusses des Heidelberger Gemeinderats vom 17. Oktober 2019.

Umfangreiche Maßnahmen der Außenkommunikation (z.B. 20 €-Rabattaktion für den eTarif im Rahmen der „Modellstadt Mannheim“, VDV-Jahrestagung in Mannheim, Werbekampagne für einen Neubau des Betriebshofes Heidelberg auf dem Gelände „Großer Ochsenkopf“) haben zu einer deutlichen Zunahme der Aufwendungen für Werbung geführt.

Dem Anstieg der Mieten und Pachten liegt die Anmietung zusätzlicher Büroflächen, eines automatisierten Shuttlebusses sowie von Solo- und Gelenkbussen zugrunde.

Gegenläufig haben sich die Aufwendungen für Versicherungen verringert (./. 1,9 Mio. €). Hintergrund sind deutlich niedrigere Aufwendungen für die Haftpflichtversicherung HÖV als im Vorjahr.

Modellbedingt ergeben sich bei der rnv keine Ergebniseffekte aus dem Verkehrs- und Baugeschäft. Der im Berichtsjahr erzielte **Jahresüberschuss** aus dem Drittgeschäft von 0,15 Mio. € (Vergleichszeitraum: 0,14 Mio. €) ist durch folgende Komponenten geprägt: Finanzierungsvereinbarungen mit umliegenden Städten bzw. Kreisen (0,41 Mio. €), sonstiges Drittgeschäft (0,15 Mio. €), Ertragsteueraufwand (0,41 Mio. €).

## 2.3.2 Vermögens- und Finanzlage

### 2.3.2.1 Kennziffern

Vermögensstruktur	31.12.2019		31.12.2018	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
<b>Anlagenintensität</b>				
Anlagevermögen	227.387	<b>64,2 %</b>	213.900	<b>62,8 %</b>
Gesamtvermögen	354.099		340.819	
<b>Umlaufintensität</b>				
Umlaufvermögen	126.252	<b>35,7 %</b>	125.910	<b>36,9 %</b>
Gesamtvermögen	354.099		340.819	

Die Bilanzsumme der rnv ist gegenüber dem Vergleichszeitpunkt 31. Dezember 2018 um 13,3 Mio. € auf 354,1 Mio. € angestiegen. Das Anlagevermögen erhöhte sich im relevanten Zeitraum um 13,5 Mio. € auf 227,4 Mio. €, das Umlaufvermögen um 0,3 Mio. € auf 126,3 Mio. €. Ursache für den An-

stieg des Anlagevermögens ist insbesondere die Zunahme der Anlagen im Bau aufgrund der zweiten Anzahlung für die Bahnbeschaffung „Rhein-Neckar-Tram 2020“ in Höhe von 14,6 Mio. €. Gegenüber dem Vergleichszeitpunkt hat die Anlagenintensität um 1,4 Prozentpunkte auf 64,2 % zugenommen.

Anlagendeckungsgrade	31.12.2019		31.12.2018	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
<b>Anlagendeckung 1</b>				
Eigenkapital	60.847	<b>26,8 %</b>	60.699	<b>28,4 %</b>
Anlagevermögen	227.387		213.900	
<b>Anlagendeckung 2</b>				
Eigenkapital	60.847	<b>112,9 %</b>	60.699	<b>112,8 %</b>
+ langfristiges Fremdkapital	195.985		180.604	
Anlagevermögen	227.387		213.900	

Zum 31. Dezember 2019 ist das Anlagevermögen zu 26,8 % (Vorjahr: 28,4 %) durch Eigenkapital sowie zu 112,9 % (Vorjahr: 112,8 %) durch Eigenkapital und langfristiges Fremd-

kapital finanziert. Langfristiges Fremdkapital ist hierbei definiert als langfristig finanziertes Kapital, unabhängig von der Restlaufzeit.

**Kapitalstruktur**

	31.12.2019		31.12.2018	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
<b>Eigenkapitalanteil</b>				
Eigenkapital	60.847	<b>17,2 %</b>	60.699	<b>17,8 %</b>
Gesamtkapital	354.099		340.819	
<b>Fremdkapitalanteil</b>				
Fremdkapital	290.276	<b>82,0 %</b>	276.939	<b>81,3 %</b>
Gesamtkapital	354.099		340.819	
<b>Verschuldungskoeffizient</b>				
Fremdkapital	290.276	<b>477,1 %</b>	276.939	<b>456,2 %</b>
Eigenkapital	60.847		60.699	
<b>Korrigierter Eigenkapitalanteil</b>				
Eigenkapital	60.847	<b>19,1 %</b>	60.699	<b>19,8 %</b>
Gesamtkapital	354.099		340.819	
- unfertige Leistungen	34.907		34.816	

Die Eigenkapitalquote beträgt zum 31. Dezember 2019 unbereinigt 17,2 % (Vorjahr: 17,8 %). Bereinigt um den Bestand an unfertigen Leistungen im Rahmen der Bautätigkeit für Gesellschafter und Dritte liegt die Eigenkapitalquote bei 19,1 % (Vorjahr: 19,8 %).

Die Erhöhung des Eigenkapitals um 0,1 Mio. € ist ausschließlich auf den im Geschäftsjahr erwirtschafteten Jahresüberschuss zurückzuführen. Dem Anstieg des Fremdkapitals um 13,3 Mio. € liegen insbesondere höhere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (+17,4 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (+5,1 Mio. €) zugrunde. Gegenläufig haben die Rückstellungen um 8,8 Mio. € abgenommen. Die Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultiert hauptsächlich aus der Auszahlung der zweiten Darlehensrate in Höhe von 15,7 Mio. € im Rahmen der Finanzierung des Projekts „Rhein-Neckar-Tram 2020“ sowie weiteren Auszahlungen von Darlehensmitteln aus der bestehenden Konsortialfinanzierung („Club Deal“) in Höhe von 14,1 Mio. €.

### 2.3.2.2 Investitionen

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 32,7 Mio. € investiert. Dabei entfallen 0,6 Mio. € auf immaterielle Vermögensgegenstände, 31,4 Mio. € auf Sachanlagen und 0,7 Mio. € auf Finanzanlagen.

Der Großteil der Investitionen des Geschäftsjahres 2019 betrifft die Beschaffung neuer Bahnen im Rahmen des Projekts „Rhein-Neckar-Tram 2020“ (15,0 Mio. €). Im Wesentlichen handelt es sich um die zweite Anzahlung an den Hersteller Skoda Transportation in Höhe von 14,6 Mio. €. Der Ausweis erfolgt unter den geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau und erhöht entsprechend das Sachanlagevermögen.

Weitere bedeutsame Investitionen betreffen die Beschaffung neuer Busse (7,2 Mio. €), die Ersatzbeschaffung von Fahrausweisautomaten (2,4 Mio. €), das neue Betriebshofmanagementsystem (1,0 Mio. €), die Erneuerung des Gebäudes M7 (0,7 Mio. €), den Umbau des Serverraums Gebäude M5 (0,5 Mio. €) sowie Ladeinfrastruktur für E-Busse (0,4 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 2019 14,7 Mio. € abgerufen, wovon im Geschäftsjahr 2019 8,5 Mio. € zufließen und 6,2 Mio. € erst im Januar 2020.

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 zweiten Anzahlungsrechnung des Herstellers, im Geschäftsjahr 2019 15,7 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 2019 weitere 0,7 Mio. € abgerufen und auf die laufenden Konten zur tatsächlichen Verwendung übertragen wurden.

Alle weiteren Investitionen wurden aus dem laufenden Geschäftsbetrieb finanziert.

Zum Bilanzstichtag bestehen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 172,3 Mio. € (Vorjahr: 154,9 Mio. €) und Verbindlichkeiten gegenüber Leasinggebern in Höhe von 2,9 Mio. € (Vorjahr: 3,6 Mio. €).

Die gegenüber der MV bestehenden Darlehensverbindlichkeiten belaufen sich per 31. Dezember 2019 auf 20,7 Mio. € (Vorjahr: 22,1 Mio. €).

Aus den Abschreibungen des Geschäftsjahres ergab sich ein Innenfinanzierungspotenzial in Höhe von 16,3 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 2019 nicht beansprucht.

## 2.4 Gesamtaussage zu Geschäftsverlauf und Lage des Unternehmens

Die rnv konnte die Umsatzziele aus der Unternehmensplanung für 2019 deutlich übertreffen. Mit 176,9 Mio. € übersteigen die Verkehrserlöse den geplanten Umsatz in Höhe von 171,4 Mio. € um +5,5 Mio. € (+3,2 %).

Vor allem aufgrund des starken Anstiegs der VRN-Poleinnahmen und einiger Sondereffekte weisen die Erlöse aus Linienverkehr eine Plan-Ist-Abweichung von +4,8 Mio. € auf. Hinzu kommen deutlich gestiegene Erlöse aus Kombi-Ticket-Vereinbarungen (+0,5 Mio. €).

Mit +0,15 Mio. € liegt das Ist-Ergebnis des abgeschlossenen Geschäftsjahres um ca. 0,03 Mio. € über dem prognostizierten Ergebnis von +0,12 Mio. €. Die Abweichung gegenüber dem ursprünglichen Planwert resultiert insbesondere aus höheren Überschüssen aus Finanzierungsvereinbarungen (+0,32 Mio. €) und gegenläufig höherem Ertragsteueraufwand (-0,27 Mio. €). Im Geschäftsjahr 2019 wurden rnv-eigene Investitionen in Höhe von 32,7 Mio. € getätigt. Damit wurde das geplante Investitionsvolumen von 28,6 Mio. € leicht überschritten. Das höhere Investitionsvolumen in 2019 basiert vor allem auf der ursprünglich nicht geplanten zweiten Anzahlung über 14,6 Mio. € für die Beschaffung von 80 neuen Bahnen. Ohne die Bahnbeschaffung läge die Investitionsausschöpfung für das Jahr 2019 bei 56,5 %, vor allem bedingt durch geänderte Planungen bei Neubauvorhaben und Projektverzögerungen bei Bestandsbauvorhaben (-0,5,6 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 2019 hat sich die Zahl der Beschäftigten der rnv weiter erhöht. Insbesondere die Anzahl der Fahrerinnen und Fahrer sowie die Zahl der Auszubildenden hat zugenommen. Die demografische Entwicklung sowie die Anwendung des Demografie-Tarifvertrags schlägt sich beim Personal in Ausbildungs- und Fahrerberufen nieder. So ist die Anzahl der Teilnehmer am im Jahr 2016 eingeführten Demografiemodell im Berichtsjahr weiter gewachsen.

Um dem weiterhin steigenden Personalbedarf gerecht zu werden, musste auch das Recruiting von Fach- und Führungskräften neue Wege beschreiten: Erstmals wurden 2019 im Rahmen eines sogenannten „Speed-Datings“ Bewerbungsgespräche direkt in der Straßenbahn geführt. Diese sehr erfolgreiche und öffentlichkeitswirksame Aktion soll auch 2020 wiederholt werden. Bei vielen weiteren Werbeaktionen an Schulen und Hochschulen konnte die rnv sich als TOP-Arbeitgeber der Region und der Branche präsentieren und die Aufmerksamkeit von potenziellen Nachwuchskräften auf den hohen Qualifizierungsstandard in der Aus- und Weiterbildung der rnv lenken.

Neben den vielfältigen Angeboten der Qualifizierung und Fortbildung in allen kaufmännischen und technischen Berufen wurde vor allem die Zusammenarbeit innerhalb und zwischen den Fachbereichen der rnv gestärkt. Mit neuen Softwarelösungen zur digitalen Personalarbeit können beispielsweise Führungs-

kräfte leichter Daten über die Mitarbeiter einsehen und bearbeiten als bisher. Für die Zukunft sind zunehmend digitale Lernsysteme in Planung, die Mitarbeitern neue Wege des Lernens mit freier Zeiteinteilung und ohne Ortsbindung erlauben. Der digitale Wandel schreitet demnach auch in der Personalarbeit stetig voran.

Die 2017 gestartete Integration geflüchteter Menschen in die Belegschaft der rnv wurde in 2019 mit einer zweiten Gruppe fortgeführt. Aus der ersten Gruppe sind drei Gruppenmitglieder inzwischen dauerhaft als Stadtbahnfahrer beschäftigt und somit sowohl beruflich wie auch sozial in der Region integriert. Um die veränderten Erwartungen und Fähigkeiten der Mitarbeiter aus unterschiedlichen Kulturen besser verbinden zu können, wurden in 2019 zum ersten Mal „Interkulturelle Trainings“ durchgeführt, die zum Ziel haben, für ein Verständnis der Unterschiedlichkeit und Vielfalt der Belegschaft zu sensibilisieren und ein neues, gestärktes Miteinander zu fördern.

Um diese gemeinsame Zusammenarbeit als integralen Bestandteil der Unternehmensstrategie und kultur stärker in den Blickpunkt zu rücken und stetig zu verbessern, wurde die bestehende Strategie „4x20“ mit vier Modulen um ein neues Modul „WIR“ ergänzt und zur Strategie „rnv 5.0“ weiterentwickelt. Im Rahmen dieses fünften Moduls werden u.a. Werte neu diskutiert und justiert, ein neuer Verhaltenskodex erarbeitet und die Qualifizierung von Fach- und Führungskräften mit neuen Impulsen versehen.

Der sogenannten Zentralen Serviceeinheit waren im Geschäftsjahr 2019 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 Fertigstellung der Baumaßnahmen in der Heidelberger Kurfürstenanlage und der Inbetriebnahme der neuen Bahnsteige vor dem Heidelberger Hauptbahnhof konnten sowohl die Fahrgastabfertigung als auch die Barrierefreiheit deutlich verbessert werden. Damit fand eine 18-monatige Bauphase, die von Verkehrsbehinderungen und Umleitungen geprägt war, ihren erfolgreichen Abschluss. Mit der geplanten Anpassung der Lichtsignalanlagen an die neuen Betriebszustände wird auch langfristig der ÖPNV in Heidelberg eine Verbesserung erfahren.

Das Scheitern des geplanten Betriebshofneubaus am Standort Großer Ochsenkopf bedeutete einen Rückschlag für das Bestreben, einen zukunftsfähigen ÖPNV in Heidelberg zu etablieren. Hierdurch wird mittelfristig der Betrieb auch weiterhin über einen nicht mehr zeitgemäßen Betriebshof abgewickelt werden müssen, was die Reinigung und Instandhaltung der Fahrzeuge am Standort erschwert. Die Wiederaufnahme der Planungen zum Neubau des Betriebshofes am Standort Bergheimer Straße stellt die rnv insgesamt vor große Herausforderungen.

Mit einem Mittelwert der Kunden-Globalzufriedenheit von 2,69 liegt die rnv im Jahr 2019 leicht unter dem Vorjahresniveau (2,61), was auf die Verkehrsbehinderungen durch Baumaßnahmen, insbesondere in Heidelberg, zurückzuführen sein dürfte. Der Anteil von 89 Prozent zufriedener Kunden konnte allerdings gehalten werden. Neben der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Betriebs ist der zentrale Schlüsselfaktor der Kundenzufriedenheit die Information der Fahrgäste über Abweichungen vom Regelbetrieb. Es ist zu erwarten, dass mit einer Stabilisierung der Verkehrsverhältnisse auch die Zufriedenheit der Fahrgäste wieder steigt.



## Fuhrpark

Moderne Fahrzeuge mit attraktiver Ausstattung und ausreichendem Platzangebot sind ein Schlüssel für die Akzeptanz des öffentlichen Personennahverkehrs. Daher investiert die rnv laufend in den Unterhalt und Ausbau ihres Fuhrparks. Wichtigster Meilenstein ist hierbei die Beschaffung der Rhein-Neckar-Tram 2020, die ab 2022 im Netz der rnv fahren und sukzessive die älteren Fahrzeuge ablösen wird. Parallel zu diesem Großvorhaben wird der vorhandene Fuhrpark weiter modernisiert und an die Bedürfnisse der Kunden ebenso wie an die Vorgaben der Aufgabenträger angepasst.

Dem Kundenwunsch nach einer verbesserten Fahrgastinformation trägt die rnv Rechnung, indem Bahnen und Busse mit TFT-Innenmonitoren ausgestattet werden. Diese ermöglichen beispielsweise eine Darstellung des Linienverlaufs und von Anschlussmöglichkeiten, was mit den herkömmlichen Displays nicht möglich war. Des Weiteren werden die Fahrzeuge, dank einer entsprechenden Fördermittelzusage des Bundes, flächendeckend mit einem automatischen Fahrgastzählsystem ausgestattet. Hiermit lassen sich zuverlässige Daten über die Auslastung einzelner Fahrten gewinnen, was für die bedarfsgerechte Umlaufplanung ebenso genutzt werden kann wie perspektivisch auch für die Prognose des Auslastungsgrads und eine damit einhergehende weitere Optimierung der Fahrgastinformation.

Zu den Vorgaben der Aufgabenträger zählt, dass die rnv ihren Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele leistet. Während im Bahnbereich schon seit geraumer Zeit zertifizierter Ökostrom eingesetzt wird, beginnt im Busbereich nun die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe. Im Geschäftsjahr 2019 wurden in Mannheim und in Heidelberg jeweils drei batterieelektrische Mercedes-E-Citaro als erste Fahrzeuge dieser Art in Baden-Württemberg in Betrieb genommen. Weitere Elektrobuse sollen in den nächsten Jahren folgen. Doch auch die Dieselflotte erfährt eine Verbesserung ihrer Umweltbilanz. Insgesamt 20 Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro IV und Euro V wurden im Berichtszeitraum durch neue Euro-VI-Busse ersetzt. Zusätzlich zu dem reduzierten Schadstoffausstoß leisten diese Busse durch die Ausstattung mit Mild-Hybrid-Modulen einen weiteren Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz. In diesem Modul wird beim Bremsen elektrische Energie erzeugt, zwischengespeichert und beim Beschleunigen zur Unterstützung des Verbrennungsmotors eingesetzt. Darüber hinaus sind alle neuen Busse niederflurig, vollklimatisiert und mit Videoausrüstung ausgestattet.

### 3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

#### 3.1 Prognosebericht

Für einen zeitgemäßen ÖPNV reicht es nicht mehr aus, die Fahrgäste nur von A nach B zu befördern. Es muss vielmehr ein attraktives Gesamtpaket geschnürt werden, das die heutigen, aber auch die zukünftigen Bedürfnisse der Fahrgäste berücksichtigt. Zusätzlich zu den klassischen Themen wie Pünktlichkeit, Sauberkeit und Sicherheit wird ein attraktives Angebot zur Erreichung der Klimaschutzziele sowie zur Aufrechterhaltung der Mobilität in der Rhein-Neckar-Region immer wichtiger.

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 Infrastrukturprojekte „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, geplant und auch eine mögliche Erweiterung der Stadtbahn von Ludwigshafen in diverse Nachbargemeinden scheint möglich. Ausgehend vom Jahr 2019 bis 2024 plant die rnv beispielsweise eine Steigerung der km-Leistung ihres Angebots um 3,0 Mio. auf 27,6 Mio. Kilometer. In den ersten beiden Planjahren findet die Angebotsausweitung vor allem im Busbereich statt, die mit der Beschaffung der „Rhein-Neckar-Tram 2020“ ab 2022 auch auf den Bahnbereich ausgeweitet werden kann. Kurzfristig wurden darüber hinaus noch Angebotsausweitungen in Verbindung mit der Sperrung Ludwigshafener Hochstraße Süd auf den Weg gebracht.

Während im Busbereich der Umstieg auf alternative Antriebe vorangetrieben wird, halten unter Nutzung von Förderprogrammen auch neue Mobilitätsformen wie On-demand-Verkehre und autonomes Fahren Einzug. Die Digitalisierung wird mit der Beteiligung an Mobility inside und durch die Teilnahme am Bundesprogramm „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ vorangetrieben. Ziel von Mobility inside ist es, deutschlandweit Vertriebsstrukturen aufzubauen, die es ermöglichen, allen Fahrgästen ein Ticket aus einer Hand für alle Fahrtrelationen, auch für neue Mobilitätsdienstleistungen, anzubieten. Damit sollen Zugangsbarrieren weiter abgebaut werden und der Vertrieb in der Hand der Verkehrsunternehmen bleiben.

Durch die vorgenannten Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Verkehrsangebots steigt das Defizit der rnv vor Endabrechnung im Jahr 2020 auf 61,9 Mio. € und bis zum Jahr 2024 auf 82,4 Mio. € kontinuierlich an.

#### rnv-eigene Investitionen

In der im November 2019 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 RNT 2020, durch geplante Investitionen in den Standort Heidelberg sowie durch die Beschaffung von Bussen mit alternativen Antriebstechnologien geprägt. Der rnv-Investitionsplan umfasst zwischen 2020 und 2024 ein Volumen von 409,2 Mio. €. Bei erwarteten Zuschüssen von 71,1 Mio. € verbleibt ein Netto-Investitionsvolumen von 338,1 Mio. €.

Den mit Abstand größten Anteil am Investitionsvolumen hat dabei die Bahnbeschaffung. Das Gesamtprojektvolumen für die Festbestellung liegt bei 265 Mio. €, wobei die ersten beiden Anzahlungen in den Geschäftsjahren 2018 und 2019 geleistet wurden und die letzte Fahrzeuglieferung für das Jahr 2024 vorgesehen ist, so dass im Planungszeitraum zwischen 2020 und 2024 das Investitionsvolumen bei 172,4 Mio. € liegt. 34 weitere Bahnen können bis 2027 als Option beschafft werden. Hinzu kommt mit einem Investitionsvolumen von 57,9 Mio. € die kontinuierliche Modernisierung der Busflotte, für die ab Mitte/Ende 2021 die Lieferung von Bussen ausschließlich mit alternativen Antriebstechnologien (Solobusse mit Elektroantrieb, Gelenkbusse mit Wasserstoffantrieb) geplant ist. Zuvor ist eine Beschaffung nur mit Diesel-Antrieb realisierbar. Der Neubau des Betriebshofes Heidelberg ist in den Investitionsplan der rnv im Planungszeitraum mit einer Investitionshöhe von 70,0 Mio. € und einer GVFG-Förderung von 30,9 Mio. € eingeflossen.

### Erlössteigerungen

Für das Geschäftsjahr 2020 erwartet die rnv weiter steigende **Verkehrserlöse** in Höhe von insgesamt 182,8 Mio. €.

Die prognostizierten Erlöse aus dem **Linienverkehr** für 2020 belaufen sich auf 141,9 Mio. €. Es ist ein Wachstum des VRN-Einnahmenpools von 2,5 % in 2020 und je 2,5 % in den Folgejahren unterstellt. Diese Steigerung sowie geplante Angebotsausweitungen in Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen führen bis 2024 zu einem Anstieg der Erlöse aus dem Linienverkehr auf 157,4 Mio. €.

Die **Schwerbehindertenzuschüsse** sind in der Planung 2020 mit 6,5 Mio. € gegenüber Ist 2019 nahezu konstant eingeplant. Bei den **Schülerzuschüssen** in Baden-Württemberg endet zum 31. Dezember 2020 die 1. Stufe der ÖPNV-Finanzierungsreform, bei der die Mittel nach dem bisherigen Status quo verteilt wurden. Danach erfolgen die Zuweisungen nach einem neuen Verteilungsschlüssel, der von 2021 bis 2023 stufenweise wirksam wird und u. a. anhand von Fahrgastzahlen und Angebotskilometern ermittelt wird. Gleichzeitig wird in den drei Jahren das Gesamtvolumen der Mittel um jeweils 16,7 Mio. € erhöht. Die auf den neuen Verteilungsparametern basierenden Prognosewerte für Mannheim und Heidelberg sind inklusive eines Sicherheitsabschlags von 20 Prozent entsprechend des Aufwuchses der Gesamtmittel in den Erlösplan eingeflossen. Die ÖPNV-Finanzierungsreform gilt nicht für Eisenbahnverkehre, so dass für das Linienbündel OEG konstante Ausgleichszahlungen eingeplant wurden. 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. Für beide Linienbündel wurden konstante Ausgleichszahlungen veranschlagt.

Die Reduzierung der **Erlöse aus Finanzierungsvereinbarungen** von Ist 2019 auf 2020 um 0,2 Mio. € beruht vor allem auf niedrigeren Erlösen bei der OEG-Finanzierungsvereinbarung. Die Ausgleichssätze für die Jahre 2021 und 2022 werden sowohl bei der OEG-Finanzierungsvereinbarung als auch bei der Finanzierungsvereinbarung der Linien 22 und 23 in 2020 neu verhandelt. Bei der Finanzierungsvereinbarung RHB existiert eine Preisfestschreibung bis 2022.

### Ergebnis

Das Ergebnis 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. Vor allem bedingt durch strukturelle und Sondereffekte beim Ergebnis der Finanzierungsvereinbarung RHB prognostiziert die rnv für 2020 einen Jahresfehlbetrag von ./.0,6 Mio. €. Ab 2021 werden wieder positive Ergebnisse erwartet.

Seit Januar 2020 breitet sich das Coronavirus weltweit aus (Coronavirus-Pandemie). Die Geschäftsführung hat ihre Erwartungen in Bezug auf die voraussichtliche Geschäftsentwicklung 2020 gegenüber der ursprünglichen Planung ab März 2020 angepasst. Aufgrund der hohen Unsicherheit der Entwicklung ist die Prognosefähigkeit jedoch stark eingeschränkt. Die Geschäftsführung geht von länger anhaltenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens aus und erwartet für 2020 einen deutlichen Umsatzrückgang. Auf der Aufwandsseite sind nur geringe Einsparungen möglich, auch um eine langfristige Akzeptanz des ÖPNV im Rahmen der Verkehrswende sicherzustellen. Aufgrund der Regelungen zum Defizitenausgleich in den Betrauungsvereinbarungen wird das einhergehende Ergebnisrisiko an die Gesellschafter der rnv durchgereicht.

### 3.2 Chancen- und Risikobericht

Als Verkehrs- und Infrastrukturdienstleister sichert die rnv einen wichtigen Teil des Mobilitätsbedarfs der Bevölkerung des Rhein-Neckar-Kreises. Damit stellt sie sich in Zeiten des fortschreitenden technologischen Wandels, einem gesellschaftlichen Umfeld in ständiger Bewegung und bei steigender Regulierungsdichte erfolgreich einer hohen Dynamik. Dies drückt sich auch im Risikoportfolio aus.

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. Auch die Ausprägung einer EDV-basierten Unterstützung der Systemintegration wird derzeit weiter vorangetrieben.

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 quartalsweise 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 jährlich 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 angestiegen und lag zum Ende des Geschäftsjahres 2019 bei 84 Risiken (Vorjahr: 73 Risiken), grundsätzlich kategorisiert in 12 Risikofelder und aufgelistet nach den mit ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit gewichteten Schadenspotenzialen. Dieser (vom Abschlussprüfer ungeprüfte) Netto-Schadenswert des gesamten Risikoinventars stieg im aktuellen Geschäftsjahr im Vergleich zum Vorjahr von 6,2 Mio. € auf 9,4 Mio. € an.

**Entwicklung der Risikokategorien zum Ende des Geschäftsjahres 2019 im Vergleich zum Vorjahr anhand des Netto-Schadenspotenzials**

	Gesamt-Risikoportfolio rnv	Abläufe Technik Projekte	Personal Organisation	Rechtslage Politik / Umfeld Markt	IT	Finanzen Steuern	Vertrieb
Grundsätzliche Entwicklung	➔	➔	➔	➔	➔	➔	➔
Einzelrisiken (Auszug)		Geschwindigkeitsbegrenzungen (Langsam fahrstellen)	Verhandlung Manteltarifvertrag rnv	Verluste aus Finanzierungsvereinbarungen	Besetzung von IT-Stellen	Liquidität	Entwicklung der VRN-Einnahmen
		Betriebshof Heidelberg Instandsetzungen		Marktbeherrschende Stellung von Lieferanten			
		Ausfall Unterflurdrehmaschinen					
		Personalbeschaffung Fahrdienst					

**Pfeile:**

➔ Risikopotenzial unverändert	➔ Risikopotenzial gesunken	➔ Risikopotenzial gestiegen
----------------------------------	-------------------------------	--------------------------------

**Farben:**

Einzelrisikopotenzial gering	Einzelrisikopotenzial mittel	Einzelrisikopotenzial hoch
------------------------------	------------------------------	----------------------------

Grafik : Risikoentwicklung

Alle im Geschäftsjahr 2019 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.

Das sich seit Januar 2020 auch in Deutschland ausbreitende Coronavirus birgt für die rnv, neben zahlreichen betrieblichen Risiken, in erster Linie ein deutliches Umsatzrisiko durch die

Einschränkung der allgemeinen Mobilität und der damit verringerten Nutzung des ÖPNV. Im Augenblick ist davon auszugehen, dass diese Einschränkungen und die damit verbundenen Umsatzrückgänge weit in das Jahr 2020 hinein andauern werden. Von einer Bestandsgefährdung des Unternehmens ist aufgrund der Gesellschafterstruktur und der Regelung des Defizitausgleichs in den Betrauungsvereinbarungen nicht auszugehen.

## Exemplarisch ausgewählte Einzelrisiken

### Geschwindigkeitsbegrenzung (Langsamfahrstellen)

Sowohl in innerstädtischen 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.

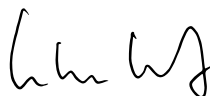
Die rnv steuert mit innovativen Konzepten diesen Personalunterdeckungen entgegen. Neben intensivierten Personalgewinnungsmaßnahmen, wie z.B. Werbeaktivitäten, wird auch die Stärkung der Arbeitgebermarke fokussiert. Gleichzeitig werden Überlegungen zur Integration geflüchteter Menschen in den Fahrdienst 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 20 Aufsichtsratsmitgliedern befanden sich zum 31. Dezember 2019 drei Frauen. Damit beträgt der Frauenanteil im Aufsichtsrat mittlerweile 15 %.

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 2019 betrug der Anteil von Frauen in Führungspositionen 23,6 %.

Mannheim, den 27. März 2020



Christian Volz  
Geschäftsführer  
Kaufmännische Angelegenheiten



Martin in der Beek  
Geschäftsführer  
Technische Angelegenheiten

# Bilanz

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim  
zum Stichtag 31.12.2019

<b>Aktiva</b>		<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>
	Anhang	in T€	in T€
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		3.792	4.333
Sachanlagen		216.001	201.976
Finanzanlagen		7.594	7.591
<b>Summe Anlagevermögen</b>		<b>227.387</b>	<b>213.900</b>
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	50.114	49.741
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	59.721	47.509
Flüssige Mittel	(4)	16.417	28.660
<b>Summe Umlaufvermögen</b>		<b>126.252</b>	<b>125.910</b>
Rechnungsabgrenzungsposten		460	1.002
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung		0	7
<b>Summe Aktiva</b>		<b>354.099</b>	<b>340.819</b>
<b>Passiva</b>		<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>
	Anhang	in T€	in T€
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	10.500	10.500
Kapitalrücklage	(6)	44.919	44.919
Gewinnvortrag		5.280	5.143
Jahresüberschuss		148	137
<b>Summe Eigenkapital</b>		<b>60.847</b>	<b>60.699</b>
Fremdkapital			
Rückstellungen	(7)	20.055	28.843
Verbindlichkeiten	(8)	270.221	248.096
<b>Summe Fremdkapital</b>		<b>290.276</b>	<b>276.939</b>
Rechnungsabgrenzungsposten	(9)	2.976	3.181
<b>Summe Passiva</b>		<b>354.099</b>	<b>340.819</b>



# Gewinn- und Verlustrechnung

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

für das Geschäftsjahr vom 1.1.2019 bis 31.12.2019

		1.1.– 31.12.2019	1.1.– 31.12.2018
	Anhang	in T€	in T€
Umsatzerlöse	(10)	230.252	250.265
Bestandsveränderungen		1.091	-3.357
Aktivierte Eigenleistungen		1.620	1.473
Sonstige betriebliche Erträge	(11)	12.618	5.688
<b>Gesamtleistung</b>		<b>245.581</b>	<b>254.069</b>
Materialaufwand	(12)	133.159	155.223
Personalaufwand	(13)	65.554	57.230
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		15.649	15.563
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(14)	24.239	21.059
Finanzergebnis	(15)	-6.329	-4.683
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(16)	412	121
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>239</b>	<b>190</b>
Sonstige Steuern	(17)	91	53
<b>Jahresüberschuss</b>	(18)	<b>148</b>	<b>137</b>

# Anhang

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

für das Geschäftsjahr vom 1.1.2019 bis 31.12.2019

## Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH – im Folgenden rnv genannt – für das Geschäftsjahr vom 1.1.2019 bis 31.12.2019 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. Soweit die Gründe für diese Abschreibungen nicht mehr vorliegen, werden Wertaufholungen 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.

Investitionszuschüsse werden von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Ausstehende Zuschüsse, für die die Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sind, werden ebenfalls abgesetzt und als Forderung unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen. Erhaltene Investitionszuschüsse für Anlagen im Bau werden als Verbindlichkeit unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

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). Ein aus der Saldierung resultierender Passivüberhang wird unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen.

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 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 1,97 % p. a. (Sterbegeld, Jubiläen, Zeitwertkonten) bzw. 1,10 % 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 von Prof. Dr. Klaus Heubeck zur Anwendung.

Die Verbindlichkeiten sind mit den Erfüllungsbeträgen passiviert.

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

# Angaben zur Bilanz

## (1) Anlagevermögen

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

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

	<b>Stand</b>	<b>Eigenkapital</b>	<b>Jahresergebnis</b>	<b>Anteil am Kapital</b>
		in T€	in T€	in %
V-Bus GmbH, Viernheim (V-Bus)	31.12.2019	1.469	51	100,0
Zentralwerkstatt für Verkehrsmittel Mannheim GmbH, Mannheim (ZWM)	31.12.2019	4.227	0	94,9

Die Jahresabschlüsse der V-Bus und der ZWM auf den 31.12.2019 sind zum Zeitpunkt der Erstellung des Anhangs geprüft, aber noch nicht festgestellt.

Die rnv hat im Dezember 2019 Beteiligungen an der Mobility inside Holding GmbH & Co. KG (Pflichteinlage TEUR 700) sowie deren Komplementärin, der Mobility inside Verwaltungs GmbH

(Anteil am Stammkapital TEUR 3), beide Frankfurt am Main, erworben. Aufgrund voraussichtlich dauernder Wertminderung wurde die Beteiligung an der Mobility inside Holding GmbH & Co. KG gemäß § 253 Abs. 3 S. 5 HGB außerplanmäßig abgeschrieben.

## (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 35.907 T€. Daneben beinhaltet die Position Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe in Höhe von 14.207 T€.

	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>
	in T€	in T€
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14.207	14.925
Unfertige Leistungen	35.907	34.816
<b>Vorräte</b>	<b>50.114</b>	<b>49.741</b>

### (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 11.243 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 (6.261 T€), Forderungen aus Finanzierungsvereinbarungen mit umliegenden Städten bzw. Kreisen (2.312 T€) sowie Forderungen aus Zuschüssen für die Schwerbehindertenbeförderung (1.792 T€).

Bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen handelt es sich hauptsächlich um Forderungen gegen die Tochtergesellschaft V-Bus aus erbrachten Dienstleistungen (222 T€) sowie der Gewährung kurzfristiger Darlehen (200 T€).

Die Forderungen gegen Gesellschafter umfassen hauptsächlich Forderungen aus der Erbringung von Baudienstleistungen (15.260 T€). Auch hier schlägt sich die Abrechnung zu Prognosekosten nieder. Weiterhin bestehen Forderungen aus der Übernahme des verbleibenden rnv-Defizits (4.050 T€), Forderungen gegen die Stadt Mannheim im Zusammenhang mit Angebots- und Tarifmaßnahmen betreffend „Modellstadt Mannheim“ (2.656 T€), Forderungen aus der Kostenübernahme angefallener Planungskosten für den Betriebshof Heidelberg (2.121 T€) sowie ein Ausgleichsanspruch für die von der ZWM aus dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag übernommenen Verluste (186 T€).

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen werden hauptsächlich Steuerforderungen (3.203 T€), Forderungen aus Schadensfällen (1.754 T€), Kautionsguthaben (791 T€) sowie der Ausgleichsanspruch gegenüber der MV für den ZWM-Verlust 2019 (334 T€) ausgewiesen.

	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>
	in T€	in T€
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	28.088	22.825
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	437	389
Forderungen gegen Gesellschafter	24.654	19.671
Sonstige Vermögensgegenstände	6.542	4.624
<b>Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>	<b>59.721</b>	<b>47.509</b>

Auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände wurden Einzelwertberichtigungen in Höhe von 415 T€ (Vorjahr: 359 T€) sowie Pauschalwertberichtigungen in Höhe von 20 T€ (Vorjahr: 20 T€) gebildet.

Mit Ausnahme einer Forderung aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 163 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.

	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>
	in T€	in T€
Kassenbestand	1.035	817
Guthaben bei Kreditinstituten	15.382	27.843
<b>Flüssige Mittel</b>	<b>16.417</b>	<b>28.660</b>

#### (5) 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-Haardtbahn GmbH (RHB) 2,42 % und die Stadt Mannheim 1,40 %. Die Städte Heidelberg und Ludwigshafen am Rhein sind mit jeweils 100,00 € am Stammkapital beteiligt. Das Stammkapital ist voll eingezahlt.

## (6) Kapitalrücklage

Zum 31.12.2019 beträgt die Kapitalrücklage unverändert 44.919 T€.

## (7) Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Rückstellungen für Personalverpflichtungen (8,2 Mio. €), Rückstellungen für noch zu erbringende Bauleistungen im Rahmen der Abrechnung zu Prognosekosten (5,4 Mio. €), Rückstellungen für ausstehende Rechnungen (3,3 Mio. €) sowie Rückstellungen für Haftpflichtversicherung (2,1 Mio. €) enthalten.

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 passiver Unterschiedsbetrag in Höhe von 33 T€, der unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen wird. Der beizulegende Zeitwert des Treuhandvermögens entspricht mit 546 T€ den Anschaffungskosten. Der Erfüllungsbetrag der Versorgungsverpflichtungen aus Zeitwertguthaben beträgt 579 T€.

	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>
	in T€	in T€
Steuerrückstellungen	593	220
Sonstige Rückstellungen	19.462	28.623
<b>Rückstellungen</b>	<b>20.055</b>	<b>28.843</b>

## (8) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten haben gegenüber dem Vorjahr um 17.415 T€ zugenommen. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die Auszahlung der zweiten Darlehensrate über 15.695 T€ im Rahmen der Finanzierung des Projekts „Rhein-Neckar-Tram 2020“ sowie die Auszahlungen von Darlehensmitteln aus der bestehenden Konsortialfinanzierung („Club Deal“) in Höhe von 14.091 T€ zurückzuführen. Die zugeflossenen Mittel für die Finanzierung des Projekts „Rhein-Neckar-Tram 2020“ wurden unmittelbar, in Höhe von 14.640 T€, zur Begleichung der zweiten Anzahlungsrechnung des Herstellers Skoda Transportation verwendet. Die Mittel aus dem „Club Deal“ wurden zur Finanzierung beweglicher Anlagegüter eingesetzt.

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 20.587 T€ auf Verbindlichkeiten für bezogene Leistungen im Rahmen des Baugeschäfts und 4.031 T€ auf Verbindlichkeiten aus der Endabrechnung der Arbeitnehmerüberlassung gegenüber der MV.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern beinhalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus dem zusätzlichen Defizit ausgleich (2.454 T€) sowie Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der HSB (1.900 T€).

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen handelt es sich hauptsächlich um Verbindlichkeiten gegenüber V-Bus aus der Erbringung von Fahrleistungen (617 T€) und der bestehenden umsatzsteuerlichen Organschaft (371 T€) sowie gegenüber der ZWM aus dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag (520 T€).

	31.12.2019	davon mit einer Restlaufzeit		
	31.12.2018	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
	gesamt			
	in T€	in T€	in T€	in T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	172.323	39.661	26.187	106.475
<i>im Vorjahr</i>	154.908	10.696	41.734	102.478
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen (davon gegenüber Gesellschaftern)	27.208	27.208	0	0
<i>im Vorjahr</i>	(20.339)	(20.339)	(0)	(0)
<i>(im Vorjahr davon gegenüber Gesellschaftern)</i>	28.688	28.688	0	0
	(22.157)	(22.157)	(0)	(0)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	36.146	36.146	0	0
<i>im Vorjahr</i>	31.086	31.086	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	4.575	4.575	0	0
<i>im Vorjahr</i>	1.958	1.958	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.550	1.550	0	0
<i>im Vorjahr</i>	1.611	1.611	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	703	178	525	0
<i>im Vorjahr</i>	0	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	27.716	6.095	7.499	14.122
(davon aus Steuern)	(551)	(551)	(0)	(0)
<i>im Vorjahr</i>	29.845	6.190	8.211	15.444
<i>(im Vorjahr davon aus Steuern)</i>	(1.173)	(1.173)	(0)	(0)
<b>Verbindlichkeiten</b>	<b>270.221</b>	<b>115.413</b>	<b>34.211</b>	<b>120.597</b>
<b><i>im Vorjahr</i></b>	<b>248.096</b>	<b>80.229</b>	<b>49.945</b>	<b>117.922</b>



Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen die an die Mobility inside Holding GmbH & Co. KG zu leistende Pflichteinlage (700 T€) sowie den an die Mobility inside Verwaltungs GmbH zu leistenden Anteil am Stammkapital (3 T€).

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen durch die MV gewährte Darlehen (20.733 T€), Verbindlichkeiten im Rahmen von Sale-and-lease-back-Verträgen (2.929 T€), Verbindlichkeiten gegenüber anderen Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (2.379 T€) und Steuerverbindlichkeiten (551 T€).

## (9) Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten wird für im Voraus bezahlte, langläufige Tickets (Abo-Tickets, Semestertickets) gebildet, deren Restlaufzeit über den Bilanzstichtag hinausreicht (2.677 T€). Weiterhin werden Vorauszahlungen auf eine langfristige Nutzungsvereinbarung über den passiven Rechnungsabgrenzungsposten abgegrenzt (299 T€).

im Folgejahr
im zweiten bis fünften Jahr
mehr als fünf Jahre
<b>Sonstige finanzielle Verpflichtungen</b>

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 2019 beträgt etwa 49.419 T€ bei einem Beitragsatz von 6,40 % aus dem ZVK-pflichtigen Entgelt.

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden in Höhe von 57.666 T€ durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen und in Höhe von 106.698 T€ durch Bürgschaften abgesichert. Die Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der MV wurden in Höhe von 20.733 T€ durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen abgesichert.

## 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€
53.020	427
236.053	1.364
67.265	298
<b>356.338</b>	<b>2.089</b>

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

## (10) Umsatzerlöse

	1.1.– 31.12.2019	1.1.– 31.12.2018
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	176.868	165.908
Erlöse aus Bauleistungen	35.357	69.095
Sonstige Umsatzerlöse	18.027	15.262
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>230.252</b>	<b>250.265</b>

Die sonstigen Umsatzerlöse umfassen u.a. folgende Sachverhalte:

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 9.481 T€.

An die MV wurden im Rahmen des Oberbauprogramms und des Programms höhengleiche Kreuzungen Kosten in Höhe von 2.404 T€ weiterbelastet.

Neue Baumaßnahmen der MV lässt die rnv seit 1.1.2019 im Namen der MV planen und ausschreiben. Die rnv erzielte aus dieser Leistung gegenüber der MV Umsatzerlöse in Höhe von 926 T€.

## (11) Sonstige betriebliche Erträge

	1.1.– 31.12.2019	1.1.– 31.12.2018
	in T€	in T€
Schadensersatz	2.196	1.447
Ertragszuschüsse	8.943	2.687
Übrige sonstige betriebliche Erträge	1.479	1.554
<b>Sonstige betriebliche Erträge</b>	<b>12.618</b>	<b>5.688</b>

Im Geschäftsjahr 2019 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 (5.318 T€). Weiterhin hat die rnv Ertragszuschüsse von der Stadt Mannheim erhalten zum Ausgleich von Angebotsmaßnahmen im Rahmen der „Modellstadt Mannheim“ (3.620 T€).

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 586 T€ enthalten, die im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (532 T€), Buchgewinne aus Anlagenabgängen (35 T€) sowie Erträge aus der Herabsetzung von Einzelwertberichtigungen (16 T€) betreffen.

## (12) Materialaufwand

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

	<b>1.1.– 31.12.2019</b>	<b>1.1.– 31.12.2018</b>
	in T€	in T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	32.073	32.237
Aufwendungen für bezogene Leistungen	101.086	122.986
<b>Materialaufwand</b>	<b>133.159</b>	<b>155.223</b>

## (13) Personalaufwand

Im Geschäftsjahr 2019 waren im Durchschnitt folgende Arbeitnehmer bei der rnv beschäftigt:

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
	Anzahl	Anzahl
Kaufmännisches Personal	338	303
Technisches Personal	150	131
Fahrpersonal	653	578
<b>Anzahl Mitarbeiter</b>	<b>1.141</b>	<b>1.012</b>

Der Personalaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

	<b>1.1.– 31.12.2019</b>	<b>1.1.– 31.12.2018</b>
	in T€	in T€
Löhne und Gehälter	52.649	46.076
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung)	12.905 (2.137)	11.154 (1.764)
<b>Personalaufwand</b>	<b>65.554</b>	<b>57.230</b>

**(14) Sonstige betriebliche Aufwendungen**

	<b>1.1.– 31.12.2019</b>	<b>1.1.– 31.12.2018</b>
	in T€	in T€
Beiträge, Gebühren und Versicherungen	1.964	3.652
Mieten und Pachten	3.429	2.837
Werbung	2.964	1.791
Personal- und Sozialbereich	1.833	1.668
IT-Aufwendungen	4.196	4.078
VRN-Dienstleistungsentgelt	2.396	2.241
Rechts- und Beratungskosten	1.431	1.209
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	6.026	3.583
<b>Sonstige betriebliche Aufwendungen</b>	<b>24.239</b>	<b>21.059</b>

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 1.897 T€ enthalten. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Buchverluste aus Anlagenabgängen (1.752 T€), die in Höhe von 1.738 T€ die Ausbuchung verworfener Planungskosten für den Betriebshofstandort „Großer Ochsenkopf“ aus den Anlagen im Bau in Folge eines Beschlusses des Heidelberger Gemeinderats vom 17.10.2019 betreffen. Weitere periodenfremde Aufwendungen ergeben sich aus der Zuführung zu Einzelwertberichtigungen (72 T€).

## (15) Finanzergebnis

	1.1.– 31.12.2019	1.1.– 31.12.2018
	in T€	in T€
Erträge aus Verlustausgleichsanspruch	520	1.068
Aufwendungen aus Verlustübernahme ZWM	520	1.068
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	23	7
(davon verbundene Unternehmen)	(1)	(5)
(davon Anlageerträge Treuhandvermögen abzüglich Aufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Zeitwertkonten)	(4)	(1)
Abschreibung auf Finanzanlagen	700	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	5.652	4.690
(davon Bankgebühren)	(646)	(344)
(davon Gesellschafter)	(31)	(37)
(davon verbundene Unternehmen)	(31)	(14)
(davon aus Rückstellungsaufzinsung)	(12)	(11)
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-6.329</b>	<b>-4.683</b>

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 laufende Anlageerträge in Höhe von 9 T€, die dem Treuhandvermögen gutgeschrieben wurden. Die Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Zeitwertkonten in Höhe von 5 T€ wurden gem. § 246 Abs. 2 S. 2 HGB mit den Anlageerträgen aus dem Treuhandvermögen verrechnet.

Aufgrund der voraussichtlich dauernden Wertminderung wurden die Anteile an der Mobility inside Holding GmbH & Co. KG gemäß § 253 Abs. 3 S. 5 HGB außerplanmäßig abgeschrieben (700 T€).

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

## (16) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Position beinhaltet Aufwendungen aus Ertragsteuern in Höhe von 412 T€ (Vorjahr: 121 T€). Dabei handelt es sich in Höhe von 318 T€ um laufenden Ertragsteueraufwand und in Höhe von 94 T€ um periodenfremden Ertragsteueraufwand der Vorjahre.

## (17) Sonstige Steuern

Die Aufwendungen aus sonstigen Steuern in Höhe von 91 T€ (Vorjahr: 53 T€) umfassen laufende Aufwendungen aus Kraftfahrzeugsteuer in Höhe von 45 T€ und periodenfremden Umsatzsteueraufwand der Vorjahre in Höhe von 46 T€.

## (18) Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung vor, den Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2019 zusammen mit dem Gewinnvortrag auf neue Rechnung vorzutragen.

# Ergänzende Angaben

Im Berichtszeitraum betragen die Bezüge für den Aufsichtsrat 22 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 926 T€ Zahlungseingänge in Höhe von 269 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 2019 beträgt das vom Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar (ohne Umsatzsteuer) 343 T€.

	<b>1.1.–31.12.2019</b>
	in T€
Abschlussprüfungsleistungen	60
Andere Bestätigungsleistungen	39
Steuerberatungsleistungen	181
Sonstige Leistungen	63
<b>Summe</b>	<b>343</b>

## 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 31.12.2019 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 31.12.2019 folgende temporäre Abweichungen zwischen Handels- und Steuerbilanz: Rückstellungen für Altersteilzeit, Jubiläumsrückstellungen, Sterbegeldrückstellungen, Rückstellungen für das Demografiemodell, Rückstellungen für Zeitwertkonten (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 31.12.2019 folgende temporäre Abweichungen zwischen Handels- und Steuerbilanz: Beteiligungsansatz ZWM, Ausgleichsposten ZWM in der Steuerbilanz (jeweils passive latente Steuern), Beteiligungsansatz Mobility inside Holding GmbH & Co. KG, Jubiläumsrückstellungen, Sterbegeldrückstellungen, Rückstellungen für das Demografiemodell, Rückstellungen für Haftpflichtversicherung, Rückstellungen für Zeitwertkonten (jeweils aktive latente Steuern). Die rnv verfügt per 31.12.2019 über keine steuerlichen Verlustvorträge.

## 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

Seit Anfang März 2020 sieht sich die rnv aufgrund der zunehmenden Verbreitung des Corona-Virus und der damit verbundenen Beeinträchtigungen des öffentlichen Lebens mit großen Herausforderungen konfrontiert.

Aller Voraussicht nach wird dies im Geschäftsjahr 2020 zu großen Ergebnisveränderungen sowohl auf der Erlös- als auch auf der Kostenseite führen, die aber zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht quantifizierbar sind.

# Organe der Gesellschaft

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

## Aufsichtsrat

### **Gabriele Baier (bis 23.7.2019)**

Freiberufliche Dipl. Biologin

### **Thomas Blase**

Freigestellter Betriebsrat der rnv

### **Klaus Dillinger**

Beigeordneter der Stadt Ludwigshafen  
Vorsitzender des Aufsichtsrats der rnv

### **Ralf Eisenhauer (ab 23.7.2019)**

Bau- und Projektsteuerer der  
MWS Projektentwicklungsgesellschaft mbH

### **Kristina Essig (bis 23.7.2019)**

Rechtsanwältin bei Weber & Partner  
Rechtsanwälte & Steuerberater GbR

### **Alexander Fleck (ab 23.7.2019)**

Rechtsanwalt bei Rechtsanwälte  
Dr. Bergdolt & Kollegen

### **Michael Frankmann (bis 30.6.2019)**

Koordinator Projektorganisation der rnv

### **Wolfgang Frey (ab 1.7.2019)**

Betriebshofmanager der rnv

### **Stephan Fuhrmann**

Betriebsratvorsitzender der rnv

### **Christine Grimm**

Freigestellte Betriebsrätin der rnv

### **Georg Haas**

Disponent der rnv

### **Patrick Haermeyer (ab 26.11.2019)**

Büroleiter Abgeordnetenbüro Mannheim  
von MdEP Michael Bloss

### **Hans-Jürgen Heiß**

Bürgermeister der Stadt Heidelberg

### **Peter Holschuh (bis 23.7.2019)**

Pensionär

### **Andreas Jung**

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

### **Ernest Kellner**

Straßenbahnfahrer und Triebfahrzeugführer  
der rnv

### **Martin Kirchhoff**

Busfahrer der rnv

### **Constanze Kraus (ab 24.6.2019)**

Referentin des Vorstands GAG Ludwigshafen

### **Matthias Kutsch (ab 23.7.2019)**

Student und Unternehmer

### **Nikolas Löbel (bis 23.7.2019)**

MdB, Geschäftsführer der Löbel Projektmanagement GmbH

### **Hans Mindl (bis 24.6.2019)**

Rentner

### **Lothar Quast (bis 23.7.2019)**

Bürgermeister der Stadt Mannheim

### **Christoph Rothfuß (ab 23.7.2019)**

Verkehrsplaner bei der Deutschen Bahn

### **Sabine Schlorke**

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

### **Christian Schreider (ab 24.6.2019)**

Jurist bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd,  
Neustadt (Wstr.)

### **Manfred Schwarz (bis 24.6.2019)**

Dipl.-Ingenieur  
Pensionär

### **Christian Specht**

Erster Bürgermeister der Stadt Mannheim

### **Tobias Weisbrod**

Bereichsleiter Recht und Versicherungen der rnv, Rechtsanwalt



## Geschäftsführung

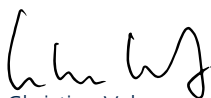
### **Christian Volz**

Geschäftsführer  
Kaufmännische Angelegenheiten

### **Martin in der Beek**

Geschäftsführer  
Technische Angelegenheiten

Mannheim, den 27. März 2020



Christian Volz



Martin in der Beek

# Anlagenpiegel

## Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim Entwicklung des Anlagevermögens

### Immaterielle Vermögensgegenstände

	Bruttowerte 01.01.2019	Investitionen Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2019
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	16.302	624	0	473	-4	<b>17.395</b>

### Sachanlagen

	Bruttowerte 01.01.2019	Investitionen Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2019
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Grundstücke u. Bauten (einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken)	6.270	50	0	122	0	<b>6.442</b>
Fahrzeuge für Personenverkehr	166.929	7.283	-391	61	-863	<b>173.019</b>
Technische Anlagen und Maschinen	16.114	1.594	-318	209	-97	<b>17.502</b>
Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäftsausstattung	27.163	1.427	-606	1.347	-102	<b>29.229</b>
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	90.453	20.980	-1.738	-2.212	0	<b>107.483</b>
<b>Summe</b>	<b>306.929</b>	<b>31.334</b>	<b>-3.053</b>	<b>-473</b>	<b>-1.062</b>	<b>333.675</b>
<b>Gesamt immaterielle Vermögens- gegenstände und Sachanlagen</b>	<b>323.231</b>	<b>31.958</b>	<b>-3.053</b>	<b>0</b>	<b>-1.066</b>	<b>351.070</b>

### Finanzanlagen

	Bruttowerte 01.01.2019	Investitionen Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2019
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Anteile an verbundenen Unternehmen	7.573	0	0	0	0	<b>7.573</b>
Beteiligungen	18	703	0	0	0	<b>721</b>
<b>Summe</b>	<b>7.591</b>	<b>703</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8.294</b>
<b>Gesamt Anlagen</b>	<b>330.822</b>	<b>32.661</b>	<b>-3.053</b>	<b>0</b>	<b>-1.066</b>	<b>359.364</b>

Abschreibungen 01.01.2019	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2019	Nettowerte 31.12.2019	Nettowerte 31.12.2018
in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
11.969	1.643	0	-9	13.603	<b>3.792</b>	4.333

Abschreibungen 01.01.2019	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2019	Nettowerte 31.12.2019	Nettowerte 31.12.2018
in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
2.749	400	0	0	3.149	<b>3.293</b>	3.521
76.804	9.171	-391	7	85.591	<b>87.428</b>	90.125
8.988	1.703	-317	-4	10.370	<b>7.132</b>	7.126
16.412	2.732	-586	6	18.564	<b>10.665</b>	10.751
0	0	0	0	0	<b>107.483</b>	90.453
<b>104.953</b>	<b>14.006</b>	<b>-1.294</b>	<b>9</b>	<b>117.674</b>	<b>216.001</b>	<b>201.976</b>
<b>116.922</b>	<b>15.649</b>	<b>-1.294</b>	<b>0</b>	<b>131.277</b>	<b>219.793</b>	<b>206.309</b>

Abschreibungen 01.01.2019	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2019	Nettowerte 31.12.2019	Nettowerte 31.12.2018
in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
0	0	0	0	0	<b>7.573</b>	7.573
0	700	0	0	700	<b>21</b>	18
<b>0</b>	<b>700</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>700</b>	<b>7.594</b>	<b>7.591</b>
<b>116.922</b>	<b>16.349</b>	<b>-1.294</b>	<b>0</b>	<b>131.977</b>	<b>227.387</b>	<b>213.900</b>

# 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 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 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 2019 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts 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 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 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 im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

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 folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die im Abschnitt 4 im Lagebericht enthalten ist,
- die im Abschnitt 3.2 im Lagebericht enthaltene lageberichtsfremde und als ungeprüft gekennzeichnete Angabe zum Netto-Schadenswert des Risikoinventars.

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, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben 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 27. März 2020  
KPMG AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Bauer  
Wirtschaftsprüfer

Orth  
Wirtschaftsprüfer

# Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2019 die ihm nach Gesetz und Gesellschaftsvertrag obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Über alle wichtigen Ereignisse im Unternehmen wurden wir von der Geschäftsführung regelmäßig, zeitnah und umfassend informiert und in sämtliche für die Entwicklung des Unternehmens bedeutende Entscheidungen eingebunden. Wir haben die Geschäftsführung im Berichtsjahr entsprechend dem Gesellschaftsvertrag überwacht und beratend begleitet.

Die Geschäftsführung informierte uns regelmäßig über Geschäftslage und -entwicklung der RheinNeckar-Verkehr GmbH und die Entwicklung der Finanzlage. Ebenso erhielten wir Kenntnis über die Risikolage sowie über die Finanz-, Investitions- und Personal- wie auch die strategische Planung. Darüber hinaus haben wir die Wirtschaftsplanung für die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH für das Geschäftsjahr 2020 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 Michael Frankmann ist zum 30.06.2019 aus dem Unternehmen und damit als Arbeitnehmervertreter aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Herr Wolfgang Frey wurde bei der letzten Wahl der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat als Nachfolger für Herrn Frankmann gewählt und folgte ihm damit ab 01.07.2019 in den Aufsichtsrat der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH nach.

Die Herren Hans Mindl und Manfred Schwarz sind mit Ende ihrer Amtszeit als Stadträte und Anteilseignervertreter der Stadt Ludwigshafen zum 24.06.2019 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Ihnen folgen seit 24.06.2019 Herr Christian Schreider und Frau Constanze Kraus nach. Ferner sind Frau Gabriele Baier und die Herren Nikolas Löbel und Lothar Quast als Anteilseignervertreter der Stadt Mannheim sowie Frau Kristina Essig und Herr Peter Holschuh als Anteilseignervertreter der Stadt Heidelberg aufgrund der Kommunalwahlen zum 23.07.2019 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Ihnen folgen seit 23.07.2019 die Herren Ralf Eisenhauer und Alexander Fleck sowie seit 26.11.2019 Herr Patrick Haermeyer als Anteilseignervertreter der Stadt Mannheim nach. Darüber hinaus gehören seit 23.07.2019 die Herren Matthias Kutsch und Christoph Rothfuß als Anteilseignervertreter der Stadt Heidelberg dem Aufsichtsrat an.



### Schwerpunktt Themen der Beratungen

Beratungsschwerpunkte in den Aufsichtsratssitzungen waren die Beteiligung an der Mobility Inside Verwaltungs GmbH und der Mobility Inside GmbH & Co. KG, das weitere Vorgehen der Verlängerung bzw. Umschuldung des bestehenden Konsortialdarlehens („Club Deal“) sowie die Betriebsmittelfinanzierung der Jahre 2020 ff., die Budgeterhöhung zur Erneuerung der Werkstatthalle im Gebäude M7, der Darlehensvertrag zwischen der MKB GmbH und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH zur Refinanzierung von Bauvorhaben der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH auf Grund und Boden der ZWM GmbH im Geschäftsjahr 2019, die Einführung der nutzerorientierten Zinsverrechnung auf Eigenkapital ab dem laufenden Jahr 2019, die Wahl der Nachfolger im Bilanzprüfungsausschuss sowie im Technischen Ausschuss, die Auswahl und Bestellung 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 2019 und der Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH wurden nach handelsrechtlichen Vorschriften (HGB) für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt. Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG AG, 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 Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG AG, Mainz, an. Der Aufsichtsrat billigte den Jahresabschluss 2019 und den Lagebericht in seiner Sitzung am 25. Juni 2020 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 2020



Christian Specht  
Aufsichtsratsvorsitzender

# Impressum

## **Herausgeber**

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

## **Verantwortlich**

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

## **Rechnungswesen und Controlling**

Tanja Fischl  
Telefon: 0621 465 14 53  
Telefax: 0621 465 34 55  
[t.fischl@rnv-online.de](mailto:t.fischl@rnv-online.de)

## **Redaktion**

Florian Benz  
Telefon: 0621 465 14 96  
Telefax: 0621 465 34 90  
[presse@rnv-online.de](mailto:presse@rnv-online.de)

## **Fotos**

Umschlag, Umschlag-Innenseiten sowie  
Seite 4 und 10:  
Siegelmann Media  
[www.siegelmann.de](http://www.siegelmann.de)

Seite 3, 8 und 9:  
Nikola Neven Haubner  
[www.haubnerfotografie.de](http://www.haubnerfotografie.de)

## **Gestaltung**

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

## **Druck**

ABT Print und Medien GmbH | Weinheim  
Auflage: 350  
Gedruckt mit 100 % Ökostrom  
und Ökofarben.