



Auf einen Blick

Geschäftsbericht 2021

	GJ 2021	GJ 2020	GJ 2019	GJ 2018	GJ 2017	GJ 2016
Fahrgastzahlen in Mio.	108,0	112,0	173,4	169,5	170,4	173,4
Fahrgäste pro Tag in Tsd.	ca. 360	ca. 370	ca. 580	ca. 570	ca. 570	ca. 580
Kasseneinnahmen in Mio. € Netto	121	133	155	144	140	138
Anteil Bartarif in %	17	16	24	21	21	22
Anteil Zeitkarten in %	83	84	76	79	79	78
Jahreskartenkunden						
Jahreskarten Jedermann	5.692	7.453	8.326	8.043	8.123	8.411
Rhein-Neckar-Ticket	10.194	11.717	13.130	13.019	12.399	12.430
Karte ab 60	34.348	37.944	40.269	40.725	41.189	41.846
Job-Ticket	39.212	43.190	42.661	41.403	40.052	39.067
MAXX-Ticket	44.965	48.950	52.464	53.711	54.855	56.618
Sonstige Abonnements	26	27	26	33	37	36
Summe	134.437	149.281	156.876	156.934	156.655	158.408
Job-Ticket Firmen	955	829	757	613	585	560
Verkaufsstellen	59	62	62	61	62	62
Fahrausweisautomaten	412	412	413	430	429	428
Linien	83	82	85	81	78	78
davon Bahn*	20	20	25	25	25	25
davon Bus	63	62	60	56	53	53
Linienlänge in km	856	827	812	786	751	751
davon Bahn	305	301	301	301	299	299
davon Bus	551	526	511	485	452	452
Fahrzeuge im Einsatz						
Bahnen	190	189	187	187	187	187
eigene Busse	129	124	117	110	111	112
angemietete Busse	101	94	92	81	76	72
Nutzwagenkilometer in Mio.						
Bahn	13,4	13,0	13,4	13,1	13,2	13,1
Bus	12,7	11,8	11,9	10,8	10,7	10,8
Verkehrsgebiet						
Einwohner**	833.874	839.075	845.329	845.526	842.502	951.675
Fläche in ha**	62.147	62.147	62.147	62.147	62.147	79.814

* Ab dem GJ 2020 werden die Konzessionen für die fünf rheinüberschreitenden Linien nur noch von einer Genehmigungsbehörde (RP Karlsruhe) ausgestellt.

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

Inhalt

Vorwort der Geschäftsführung	2–3
Das Geschäftsjahr	
Blick nach vorn – Der Ausbau der Infrastruktur	4
Gemeinsamkeit stärken – Das Miteinander in der rnv	6
Gleich, aber anders – Der Betrieb im zweiten Coronajahr	8
Schritte in die Zukunft – Für die Weiterentwicklung des ÖPNV	10
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

„Nach Corona“ – in diesem Ausdruck steckt vor allem eines: Hoffnung. Erstmals verwendet wurde er im Sommer 2020, nachdem die sogenannte erste Welle der Pandemie weite Teile des Globus erfasst hatte. Mehrere Wellen später wird der Ausdruck immer noch verwendet – nun allerdings unter der starken Annahme, dass die vergangene Welle nicht die letzte gewesen sein wird. „Nach Corona“ bezieht sich nicht mehr auf Fallzahlen oder Krankenhauseinweisungen, sondern vielmehr auf die Lebensweise, die sich zukünftig an alten Gewohnheiten orientieren soll. Folglich ist „nach Corona“ unser optimistischer Blick nach vorn.

Allen Schwierigkeiten und Herausforderungen zum Trotz gibt es im Sommer 2022 ausreichend Gründe, um für die Zukunft der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) optimistisch zu sein. Am wichtigsten für ein Verkehrsunternehmen ist die wieder spürbar anziehende Nachfrage nach den angebotenen Verkehrsdienstleistungen. Diese Nachfragersteigerung verdeutlicht die Position der rnv als wichtigster Verkehrsdienstleister der Metropolregion Rhein-Neckar – auch „nach Corona“.

Die rnv hat das Jahr 2021 zur Weiterentwicklung genutzt und kann in vielerlei Hinsicht Fortschritte vermelden. Infrastrukturausbau und -erneuerung sind in der gesamten Region vorange-

kommen. So konnte beispielsweise der barrierefreie Ausbau mehrerer Haltestellen in Leimen sowie die Erneuerung des Gleisabschnitts vorangetrieben und Anfang 2022 fertiggestellt werden. In Mannheim wurde im Frühjahr 2021 mit den Vorbereitungen zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sowie der Haltestelle Hauptbahnhof begonnen. Im Sommer 2022 befinden sich dort die Bauarbeiten in vollem Gange und im Zeitplan. In Ludwigshafen erzielte die rnv deutliche Fortschritte beim Bau der „Neuen Linie 10“ und schloss mehrere Bauphasen erfolgreich ab.

Immer wichtiger wird in Zeiten des allgegenwärtigen Fachkräftemangels und gleichzeitig stattfindendem Ausbau des ÖPNV die Positionierung der rnv als attraktiver Arbeitgeber. Die rnv begegnet dieser Herausforderung proaktiv und führt junge Auszubildende im gewerblich-technischen Bereich in einer eigenen Ausbildungswerkstatt an ihre zukünftigen Tätigkeiten heran. So wird neben einem attraktiven Umfeld für Auszubildende sichergestellt, dass Qualifikation und Wissen im Unternehmen übertragen und verbleiben werden. Des Weiteren hat sich als geeignetes Kommunikationsmittel die Mitarbeiterzeitung „wir“ in der rnv mittlerweile etabliert. In der „wir“ werden interessante rnv-Themen allen Mitarbeitern und ihrem privaten Umfeld nähergebracht. Die Pandemie hat auch die Art



und Weise der Zusammenarbeit bei der rnv beeinflusst. In vielen Fällen kann Arbeitszeit nun wesentlich flexibler gestaltet werden. Außerdem ist mobiles Arbeiten in vielen Unternehmensbereichen zu einem wichtigen Bestandteil des Arbeitsalltags geworden.

Im Kerngeschäft der rnv – dem Erbringen von Verkehrsdienstleistungen – war das Jahr 2021 geprägt durch signifikante Entwicklungsschritte in verschiedenen Zukunftsbereichen. So ging im März der On-Demand-Shuttledienst „fips“ der rnv an den Start. Die Fahrgastzahlen steigen seitdem beständig – trotz Einführung eines zusätzlichen Entgelts und des schwierigen pandemischen Umfelds. Alle fips-Fahrzeuge fahren vollständig elektrisch. Bis 2032 soll auch der Linienbusverkehr vollständig auf alternative Antriebe umgestellt werden. Nachdem die rnv seit 2019 bereits sechs batterieelektrische Solobusse im Einsatz hatte, folgten Ende 2021 die ersten der insgesamt 30 neuen Elektrobusse, die danach sukzessive in Betrieb gingen. Um auch den Einsatz von Gelenkbussen lokal emissionsfrei zu ermöglichen, wird die rnv voraussichtlich ab Ende 2023 auf Wasserstoff als zusätzlichen Energieträger zurückgreifen. Dieser wird in batterieelektrischen Bussen mit Brennstoffzellen-Reichweitenverlängerer zum Einsatz kommen. Hierdurch wird ein elektrischer Betrieb von Gelenkbussen auf längeren Umläufen möglich.



Der Blick nach vorn eröffnet uns die Vision eines emissionsfreien, an den Bedürfnissen der Menschen ausgerichteten ÖPNV, der seiner Funktion als zentrales Element der Verkehrswende gerecht wird. Hierfür werden wir auch in den nächsten Jahren unser Bestes geben. Denn bei allen verständlichen Wünschen zur Rückkehr eines vorpandemischen Lebens soll eines „nach Corona“ anders werden: Die Rolle des ÖPNV – vom „Daseinsvorsorger“ zum Verkehrsmittel der Wahl.

Martin in der Beek
Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten

Christian Volz
Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten



Blick nach vorn – Der Ausbau der Infrastruktur

Das zurückliegende Geschäftsjahr 2021 musste die Hoffnungen, die Corona-Pandemie hinter sich lassen zu können, leider enttäuschen. Dennoch hat es sich nicht zu einem bloßen Nachfolger des ersten Pandemie-Jahres 2020 entwickelt. Zwar ähnelte sich der Ablauf: Die Corona-Krise hielt auch im zweiten Jahr unvermindert mit mehreren Infektionswellen an. Entsprechend wurden dem ÖPNV immer wieder neue Regeln auferlegt oder bestehende geändert. Fahrgäste waren aufgrund teilweise missverständlicher Gesetze und Verordnungen verunsichert. Die Rückkehr der Fahrgäste zum Vorkrisenniveau sowie der zum Gelingen der Verkehrswende dringend erforderliche Fahrgastzuwachs blieb auch 2021 über weite Strecken aus.

Allerdings nutzte die rnv das Pandemie-Jahr, um wichtige Zukunftsmaßnahmen konzentriert voranzubringen, die Weichen für die Rückkehr der Fahrgäste nach der Krise zu stellen und den Blick nach vorn zu richten.

Neben dem Infrastrukturausbau auf der Schiene wurde auch das innerbetriebliche Miteinander mit zahlreichen Projekten massiv gestützt – nicht nur, aber oft auch im Kontext der Corona-Pandemie. Und schließlich wurden mehrere Projekte für neue Formen von öffentlichem Verkehr angestoßen, seien es alternative Antriebe oder weitgehend individuelle Mobilitätsangebote.

Grundsätzlich hat die rnv den Anspruch, die Infrastruktur konstant zu erneuern und, sofern finanzierbar und sinnvoll, auch auszubauen. Kleine und größere Instandhaltungsmaßnahmen

halten das Netz in hohem Niveau einsatzbereit, um für Fahrgäste einen verlässlichen ÖPNV zu gewährleisten. Wo es möglich ist, wird bei der Erneuerung auch auf ökologische Alternativen wie Rasen- oder Sedumgleis geachtet, um einen Beitrag zur Verbesserung des Lokalklimas und der Begrünung des Straßenbilds zu leisten. Auch werden sukzessive die Haltestellen barrierefrei ausgebaut, um allen Menschen einen problemlosen Zugang zum öffentlichen Verkehr zu ermöglichen.

Saniert, erneuert, ausgebaut

Die rnv hat die Zeit des zurückliegenden Geschäftsjahres genutzt, um Erneuerungs- und Ausbaumaßnahmen voranzutreiben. Ein Großprojekt befindet sich im Ludwigshafener Stadtteil Friesenheim: der Ausbau der Linie 10. Für die „Neue Linie 10“ wird deren Strecke seit April 2019 zwischen den Haltestellen Friesenheim Mitte und der Kreuzung Sternstraße und Kreuzstraße erneuert und umfassend modernisiert. Dabei werden auf etwa 900 Metern Länge Gleise sowie Fahrleitungen erneuert und die drei Haltestellen Friesenheim-Mitte, Hagellochstraße und Kreuzstraße barrierefrei ausgebaut. Zeitgleich lassen die Technischen Werke Ludwigshafen (TWL) und der Wirtschaftsbetrieb Ludwigshafen (WBL) die Versorgungsleitungen und den Abwasserkanal in diesem Bereich unter der Gesamtprojektleitung der rnv sanieren. Das Baufeld ist in sieben räumliche Bauphasen gegliedert.

Am 1. Februar 2021 wanderten die Arbeiten in die Bauphase 5, womit die Baustelle in die Kreuzstraße zwischen Kreuzung Luitpold- und Kreuzstraße und Einmündung Spatenstraße weiterzog. Im Mai konnte dann mit der Bauphase 6 gestartet



„Wir bauen oft sehr eng abgestimmt mit den Städten und Gemeinden, um Synergien zu erzeugen. Bei der Modernisierung der Linie 10 im Bereich Alt-Friesenheim haben wir bei der rnv erstmalig in Ludwigshafen die Gesamtprojektleitung in Abstimmung mit den TWL und dem WBL übernommen.“

Tugay Önal, Projektleiter im Bereich Infrastruktur

werden, die sich im Abschnitt zwischen Spaten- und Friesenstraße befindet. Ende August rückten die Bauarbeiten in die siebte und letzte Bauphase weiter – deutlich früher als zuerst geplant. 2022 steht die Maßnahme kurz vor ihrem Abschluss. In den einzelnen Bauphasen erfolgte die Durchführung weitgehend gleich: Zunächst wurden alte Gleise und Pflasterbelag entfernt. Dann wurden Hauptleitungen und der Abwasserkanal erneuert, die Baugruben wieder verfüllt und ein glatter Untergrund für die neuen Gleise und Schwellen hergestellt. Schließlich wurden diese gelegt und die elektrischen Anlagen sowie Fahrleitungsmaste und Fahrdrabt installiert.

Eine ähnliche Maßnahme wurde in Leimen durchgeführt. Zwischen den Haltestellen Leimen Friedhof und Kurpfalz-Centrum wurde die Streckenerneuerung mit der Verlegung von Versorgungsleitungen im Auftrag der Stadt Leimen kombiniert. Zusätzlich zur Gleiserneuerung wurden auch die Haltestellen Kurpfalz-Centrum, Moltkestraße und Leimen Friedhof barrierefrei ausgebaut. Auch hier konnten einige der insgesamt fünf Bauphasen einige Wochen früher als geplant erreicht werden. Und auch hier wurden zuerst die Versorgungsleitungen im Untergrund neu verlegt und im Anschluss in jedem Bauabschnitt der Gleisbau durchgeführt. Im Januar 2022 erreichte die Baustelle in Leimen mit dem Fahrdrabtzug auf dem gesamten Gleisabschnitt sowie der Endmontage der Lichtsignalanlagen für die Straßenbahnen die Zielgerade. Der Abschluss der Arbeiten erfolgte im Frühjahr 2022, einen Monat früher als geplant.

Groß- und Kleinbaustellen für das Schienennetz

Zwei große Bauprojekte wurden auch in Mannheim auf den Weg gebracht: zum einen die Erweiterung der Stadtbahnhaltestelle Mannheim Hauptbahnhof, bei der ein viertes Gleis sowie ein vierter Bahnsteig eine Kapazitätssteigerung des wichtigen Knotenpunkts erreichen sollen. Um die Gleisbauarbeiten ab Frühling 2022 zu ermöglichen, wurden im Sommer und Herbst 2021 zwei vorbereitende Baumaßnahmen durchgeführt. Dies war die Verfüllung der Kaiserring-Passage, auch Borelly-Grotte genannt, die ab 20. August über vier aufeinander-

derfolgende Wochenenden mit einem Boden-, Sand-, Zement- und Flugaschegemisch verfüllt wurde. Die Auffüllung des unterirdischen Hohlraums war notwendig, um die Stabilität für das vierte Stadtbahngleis zu bieten. Anfang Oktober 2021 begannen zudem die Spezialtiefbauarbeiten zur Verlegung der Tiefgaragenausfahrt auf der östlichen Platzhälfte des Bahnhofsvorplatzes, um dort den Platz für die Verlegung des vierten Gleises zu sichern.

Zum anderen wurde für den Stadtbahnanschluss des jüngsten Mannheimer Stadtteils Franklin mit der Übergabe des Planfeststellungsbeschlusses durch das Regierungspräsidium Karlsruhe im Mai 2021 ein wichtiger Meilenstein erreicht. Mit dem genehmigten Neubau der 1,8 Kilometer langen Stadtbahnlinie wird eine Anbindung des neuen Stadtteils an die Mannheimer Innenstadt geschaffen. Die Schienen für die künftige Verbindung werden am Haltepunkt Bensheimer Straße von der Eisenbahnstrecke der Linie 5 abzweigen und führen als zweigleisige Strecke mitten durch das neue Stadtquartier. Zudem werden entlang der Neubaustrecke die drei barrierefrei ausgestalteten Haltestellen Franklinschule, Franklin-Mitte und Sullivan angelegt. Die Bauarbeiten starteten im Winter mit dem Spatenstich im Januar 2022.

Auch in Form von zahlreichen Kleinbaustellen hat die rnv die Infrastruktur ertüchtigt. Das Gleisdreieck am Heidelberger Hans-Thoma-Platz wurde im Februar erneuert. Zudem wurde im Auftrag der Stadt Eppelheim die Endstelle der Linie 22, die Haltestelle Kirchheimer Straße, von Ende Juni bis Mitte Oktober 2021 barrierefrei ausgebaut. In Mannheim wurden von Mitte Juli bis Anfang Oktober Gleiserneuerungsarbeiten entlang der Neckarauer Straße und Casterfeldstraße durchgeführt, im Zuge derer auf einer Gesamtlänge von knapp drei Kilometern das bestehende Schottergleis zum Großteil durch ein klimafreundliches Grüngleis mit Sedumeindeckung ersetzt wurde. Zwischen Ende Juli und Mitte September wurden zudem die Gleise zwischen den Bahnhöfen Seckenheim und Edingen auf 1,4 Kilometern Länge erneuert.

Gemeinsamkeit stärken – Das Miteinander in der rnv

Zwar bedeutete die andauernde Corona-Lage eine ermüdende Herausforderung für die Belegschaft der rnv, allerdings wurde bewusst Zeit und Energie in die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter investiert, um die Gemeinschaft zu festigen sowie das innerbetriebliche Miteinander, aber auch die Marke rnv weiterzuentwickeln.

Bereits kurz vor Weihnachten des Jahres 2020 erschien die erste Ausgabe des neuen rnv-Mitarbeitermagazins mit dem prägnanten Namen „wir“. Die wir erscheint seither quartalsweise und umfasst verschiedene spannende und unterhaltsame Themen aus dem Kosmos der rnv. Neben dem ausführlichen Titelthema sind wiederkehrende Elemente unter anderem ein „S(ch)ichtwechsel“ genannter Austausch zweier Kollegen aus unterschiedlichen Arbeitsbereichen sowie die „Familiensache“. Darin werden die vielen Kolleginnen und Kollegen beleuchtet, die sich den Arbeitsplatz bei der rnv mit einem Familienmitglied teilen.

Dienstkleidung mit individuellem Chic

Einen großen Meilenstein und Identifikationsfaktor stellt die neue Dienstkleidung dar. Gut 13 Jahre zuvor hatten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der damals noch „jungen“ rnv erstmals eine einheitliche Dienstkleidung erhalten. Im Juli 2021 nahmen mit mehr als 1.300 Kolleginnen und Kollegen, vornehmlich aus dem Fahrdienst, aber auch aus der Betriebszentrale, dem Zentralempfang, der Fahrausweisprüfung, den Mobilitätszentralen sowie der Fahrschule, ihre Erstausrüstung der neuen Dienstkleidung entgegen. Der Neueinkleidung ging ein etwa dreieinhalb Jahre dauernder Design- und Beschaffungsprozess voraus, an dem Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus allen Bereichen der rnv sowie der Arbeitnehmervertretung

ebenso wie professionelle Modeexperten beteiligt waren. Die neue Dienstkleidung, die ab Ende Juli 2021 öffentlich getragen werden durfte und die alte offiziell ablöste, ist in zwei Stilvarianten verfügbar: in einem schicken Business-Look und einer locker-sportiven Linie. Damit wird einerseits der Individualität der Kolleginnen und Kollegen Rechnung getragen und andererseits sichergestellt, dass mit der Dienstkleidung zu jedem Wetter etwas Passendes für jeden Geschmack zur Auswahl steht. Ein klassischer Anzug und ein elegantes Kleid gehören damit beispielsweise ebenso zur rnv-Garderobe wie eine sportliche Kombination aus Polohemd und kurzer Hose.

Gemeinsam mit der Arbeitnehmervertretung wurde ein Styleguide und damit eine Richtlinie zum Tragen der jeweiligen Linien und den Kombinationsmöglichkeiten der einzelnen Kleidungsstücke erstellt.

Ein neues Intranet für die Belegschaft

Auch technisch wurden die Möglichkeiten des gemeinsamen Austauschs im zurückliegenden Geschäftsjahr angepasst. Für die Neuauflage des Intranets wurde im Mai 2021 der Grundstein gelegt. Ein Projektteam bestehend aus verschiedenen Bereichen des Unternehmens erarbeitete mit einem externen Dienstleister neue Funktionen und Inhalte, die das Intranet für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter noch nützlicher und attraktiver machen sollten. Der in einer internen Abstimmung festgelegte Name lautet, in Anlehnung an das unternehmens-eigene Wir-Modul und den Fokus auf die Gemeinschaft innerhalb der rnv: „eWira“. Seit 31. August 2021 ist das neue Intranet im Unternehmen angekommen. Etwa 40 eWira-Redakteurinnen und -Redakteure berichten seither tagesaktuell für das Unternehmen über Neues, Interessantes und Wichtiges



aus allen Bereichen der rnv. Sämtliche Beiträge können kommentiert und geliked werden. Diese Interaktions- und Austauschmöglichkeit ist eine Kernfunktion eines modernen Intranets, wie es eWira darstellt.

Gemeinsam unterschiedlich

Im vergangenen Geschäftsjahr wurde auch das Thema Vielfalt bei der rnv besonders hervorgehoben und gewürdigt. Im Betrieb arbeiten schließlich nicht nur Menschen aus 50 Nationen, sondern auch Menschen mit unterschiedlichsten Glaubensrichtungen, sexuellen Orientierungen und individuellen Lebenseinstellungen zusammen. Die rnv möchte einen ganz bewusst gelebten und positiven Umgang mit der Vielfalt in der Belegschaft unterstreichen. Daher wurde 2021 das unternehmensinterne Vielfaltsmanagement neu aufgesetzt. Das Vielfaltsmanagement beschäftigt sich auch strategisch mit der Frage, wie die vielen großen und kleinen Unterschiede zwischen den Menschen – sowohl für die Belegschaft als auch für das Unternehmen – eine positive Wirkung entfalten können. In diesem Zusammenhang unterstützte die rnv den Ludwigshafener und Mannheimer Christopher Street Day (CSD), der im August als Fahrraddemonstration stattfand, direkt mit einem in Regenbogenfarben folierten Gelenkbus für Menschen, die nicht auf einem Fahrrad an der Demonstration teilnehmen konnten oder wollten. Dass der Bus auch nach dem CSD noch im täglichen Einsatz in den Städten Mannheim und Ludwigshafen unterwegs war, unterstreicht, dass es sich dabei keineswegs um eine hohle Geste handelte. Auch im Hinblick auf andere Aspekte der Vielfalt ging das Unternehmen den eingeschlagenen Weg konsequent weiter. So kooperierte die rnv im Bereich der Inklusion

mit der SRH-Gruppe und ermöglichte jungen Menschen mit Behinderung Praktika im Unternehmen und berufliche Perspektiven. Auch Projekte zur Integration von Geflüchteten wurden weiter vorangetrieben.

Zum Ziel, die vielseitige Belegschaft der rnv zu vergrößern, und dem ÖPNV in der Metropolregion die dringend notwendigen Arbeitskräfte zugutekommen zu lassen, wurden auch die Anstrengungen, geeignete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden, weiter intensiviert. Bei regelmäßig stattfindenden Job-Speed-Datings konnten sich interessierte Menschen direkt in einer Bahn oder einem Bus der rnv, die nur für dieses Event verkehrten, alle Infos zur beruflichen Tätigkeit bei der rnv einholen und direkt in ein informationsreiches Gespräch Kolleginnen und Kollegen des Bereichs Personal kommen.

Einen erfreulichen Zuwachs konnte die rnv daher auch verzeichnen. Ab September fanden 30 neue Auszubildende bei der rnv den Start in ihr Berufsleben. Kurz vor dem Ausbildungsstart wurde im Juli die Ausbildungswerkstatt der rnv in Ludwigshafen erweitert. Die Ausbildungseinrichtung wurde dabei um einen eigenen Bereich für moderne Metallbearbeitung ergänzt. Seit September 2018 unterhält der Verkehrsbetrieb auf dem Betriebshof in Ludwigshafen-Rheingönheim eine eigene Ausbildungswerkstatt für gewerblich-technische Berufe. Dort wurden bislang zwei Ausbildungsgänge ausgebildet: KFZ-Mechatroniker und Elektroniker für Betriebstechnik. Der neue Arbeitsbereich ermöglicht es der rnv, auch Industriemechanikerinnen und Industriemechaniker weitestgehend intern auszubilden.



„Die neue Dienstkleidung bietet für die mehr als 1.300 Kolleginnen und Kollegen, die sie tragen, die Möglichkeit, sich weitgehend nach persönlichem Geschmack zu kleiden und sorgt gleichzeitig durch unsere rnv-Optik für Freude an der Repräsentation unseres Verkehrsbetriebs.“

Petra Paulus, Koordinatorin Dienstkleidung
im Bereich Personal



Gleich, aber anders – Der Betrieb im zweiten Coronajahr

Vieles fühlte sich im Laufe des vergangenen Geschäftsjahres durch die anhaltende Corona-Pandemie an wie ein Déjà-vu – wurden die Infektionswellen, das Hochschnellen der Infektionszahlen und das Steigen der 7-Tages-Inzidenzen doch bereits kollektiv im vorangegangenen Jahr erlebt. Insbesondere zeigte sich die Tücke der Pandemie an den Weihnachtstagen und zum Jahreswechsel zum Jahr 2022. Hier stieg die Infektionskurve aufgrund der ansteckenderen Deltavariante bislang ungesehen stark an und sank erst im Frühjahr des Folgejahres wieder ab. Für die rnv und den ÖPNV insgesamt bedeutete das Geschäftsjahr 2021 eine erneute Belastung, da die Ausgaben für den Fahrbetrieb unvermindert hoch waren, die Fahrgäste zu den Höhepunkten der Wellen aber ausblieben. Dennoch bestand im Vergleich zum Jahr 2020 zumindest der Vorteil einer gewissen Erfahrung.

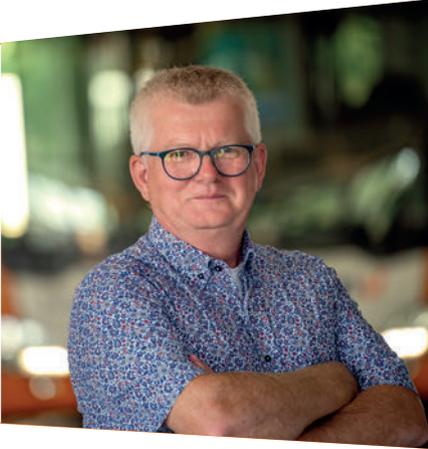
Für das gesamte Jahr galt im Unternehmen die Devise, weiterhin unnötige Begegnungen zu vermeiden. Bei den nötigen Begegnungen musste stets auf die Einhaltung des geltenden Mindestabstandes sowie eine ausreichende Frischluftzufuhr geachtet werden. Um die Belegschaft bestmöglich zu schützen, wurde daher die geltende Ausnahmeregelung zur zeitlichen und räumlichen Flexibilisierung der Arbeit stetig weiterverlängert. So konnten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu einem Teil ihre Tätigkeiten, sofern möglich, in mobilen Arbeiten fortführen. Zum anderen konnten sie damit ihre Arbeitszeit auf ihnen passende Zeitabschnitte im Tag legen, um etwa die Kontaktwahrscheinlichkeit im Büro zu reduzieren oder sich um Angehörige zu kümmern. Wo immer es die Arbeitssituation zuließ, sollte der direkte persönliche Kontakt am Arbeitsplatz aber vermieden werden. Da sich insbesondere die Regelungen zum mobilen Arbeiten bewährten, wurden diese in enger Abstimmung mit der Arbeitnehmervertretung in eine wegweisende und innovative Betriebsvereinbarung überführt, die dauerhaft Bestand haben soll.

Um die auch in diesem Jahr coronabedingten Einnahmeverluste gemeinsam mit den Ländern weitgehend auszugleichen, wurde dem Öffentlichen Personennahverkehr eine weitere finanzielle Unterstützung seitens des Bundes in Form eines ÖPNV-Rettungsschirms im Juni auch für das Jahr 2021 zugesagt. Demnach flossen nach den 2,5 Milliarden Euro, die der Bund den deutschen ÖPNV-Unternehmen im vorherigen Jahr zusätzlich zur Verfügung gestellt hatte, noch einmal eine Milliarde Euro, um die unmittelbaren Verluste aus der Pandemie im ÖPNV auszugleichen.

Ein auf und ab im Infektionsgeschehen

Am 11. Januar 2021 war die rnv wieder weitestgehend zum normalen Fahrplan zurückgekehrt, nachdem das Angebot nach Weihnachten des Vorjahres aufgrund der sehr dynamischen Pandemiesituation vorübergehend reduziert worden war. Darüber hinaus wurde ab 25. Januar 2021 die Maskenpflicht im ÖPNV verschärft: Damit waren in öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Geschäften nur noch medizinische Masken, sogenannte OP-Masken oder Mund-Nasen-Bedeckungen der Standards KN95/N95 oder FFP2, ausreichend. Gewöhnliche Mund-Nasen-Masken aus Stoff waren im Nahverkehr seither nicht mehr zugelassen.

Als im März vielerorts einige Corona-bedingte Kontaktbeschränkungen durch den Staat gelockert wurden, kamen auch wieder zahlreiche Fahrgäste zurück in den ÖPNV. Um auch in den Bussen und Bahnen der rnv persönliche Sicherheitsabstände bestmöglich einhalten zu können, veröffentlichte die rnv in dieser Phase der Krise in regelmäßigen Abständen die aktuellen Auslastungen der Busse und Bahnen auf der Unternehmenshomepage. Gleichzeitig wurden Fahrgäste aufgefordert, falls möglich auf die Schwachlastzeiten in den Zeitfenstern von 8 Uhr bis 11 Uhr sowie nach 18 Uhr für die terminunabhängige Nutzung des ÖPNV auszuweichen.



„Für den Umbau eines Fahrzeugs zum Impfbus haben wir mit wenig Aufwand viel erreicht. Kreative Lösungen, wie der Einbau von Duschvorhängen im Bus, haben für abteilbare Behandlungszimmer für die Corona-Impfung gesorgt.“

Ulrich Sommer, Projektleiter Impfbus
im Bereich Fahrzeuge

Um das Krankheitsgeschehen innerhalb der Belegschaft kontrollieren zu können, erhielten zudem ab April alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter regelmäßig Selbsttest-Sets zum Nachweis des Corona-Virus. Eine Impfung war durch die erst anlaufende Produktion für die meisten Menschen unterhalb des Rentenalters bis zum Sommer nicht zu bekommen. Um auch den eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern einen beständigen Überblick über die aktuelle Corona-Lage innerhalb der rnv zu bieten, wurde eine dauerhafte Informationsplattform im Intranet der rnv eingerichtet. Darin fanden die Mitarbeitenden alle Informationen, aktuelle Entwicklungen und Mitteilungen der Geschäftsführung und des Betriebsrates im Rahmen der Corona-Pandemie. Denn: Klare und gut verfügbare Information und gegenseitige Unterstützung haben hohen Stellenwert in unübersichtlichen Zeiten.

Impfkampagne aktiv vorangetrieben

Die rnv leistete auch aktiv einen Teil zur Bekämpfung der Corona-Pandemie – durch die Einrichtung eines Shuttle-Fahrdienstes zu den Impfzentren. Bereits im Januar verkehrte in Heidelberg ein Impfschuttle zwischen dem Hauptbahnhof und dem zentralen Impfzentrum, ab März wurde zudem in Mannheim ein buchbares Fahrtangebot mit den Fahrzeugen des On-Demand-Shuttles fips zum Impfzentrum am Mannheimer Marktgelände eingerichtet. Auch innerhalb des Unternehmens wurde die eigene Impfkampagne vorangetrieben. Zunächst wurde im Mai erst eine gewisse Anzahl an Impfterminen für die rnv als Unternehmen der kritischen Infrastruktur zur Verfügung gestellt. Ab 7. Juni 2021 lag dann ausreichend Impfstoff für ein allgemeines Impfangebot für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor – durch die Betriebsärzte der rnv bot sich für die gesamte Belegschaft die Möglichkeit, sich impfen zu lassen.

Zur Eindämmung der Pandemie baute die rnv zudem im Auftrag der Stadt Mannheim einen Bus aus der Reserveflotte zum Impfbus um. Ab 3. Juni stand dieser zur Verfügung, um in verschiedenen Mannheimer Stadtbezirken die Impfkampagne unkompliziert zu den Menschen zu bringen. Das Fahrzeug wurde zuvor für seinen Einsatz entsprechend modifiziert: Scheiben wurden mit einem Sichtschutz beklebt, Trennvorhänge wurden eingezogen. Darüber hinaus wurden eine zusätzliche Innenraumbeleuchtung, mobile Heizung und Klimaanlage für den Einsatz zu jeder Jahreszeit sowie abwaschbare Sitze für die erforderliche Einhaltung der Hygiene im Fahrzeug installiert.

Herausforderungen der Pandemiesituation

Eine zusätzliche Aufgabe für die Kontrollteams der rnv war auch die Einführung der 3G-Regel zum 23. November. Ab diesem Datum und bis in den Frühling des Folgejahrs hinein war eine Fahrt im ÖPNV nur noch für geimpfte, genesene und aktuell getestete Fahrgäste möglich (3G). Ein 3G-Nachweis musste während der gesamten Fahrt für Stichprobenkontrollen bereitgehalten werden. Am 24. November trat darüber hinaus bundesweit die 3G-Regel am Arbeitsplatz in Kraft. Dadurch konnten nur noch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die genesen, geimpft oder getestet waren, ihre Arbeitsstätte aufsuchen.

Aufgrund der gesetzlichen Regelung kontrollierte die rnv in enger Abstimmung mit der Arbeitnehmervertretung auch intern konsequent die 3G-Nachweise ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Bedauerlicherweise blieb die rnv auch vor dem in jenen Tagen bundesweit um sich greifenden Problem gefälschter Impfausweise nicht verschont. Die aufgetretenen Betrugsfälle mit gefälschten Impfausweisen wurden konsequent zur Anzeige gebracht und entsprechende arbeitsrechtliche Konsequenzen gezogen.

Schritte in die Zukunft – Für die Weiterentwicklung des ÖPNV

Auch wenn der Betrieb im Jahr 2021 aufgrund einer dynamischen Krisensituation sehr im hier und jetzt verankert war, blieb doch der Blick nach vorn gerichtet. In zahlreichen Einzelprozessen wurde beispielsweise die Digitalisierung weiter vorangetrieben. So wurden die Umlauffahrpläne für Busse digitalisiert: Die Umstellung des bisher papiergebundenen Bereitstellungs- und Verteilungsprozesses im Betriebsbereich Bus ermöglicht es den Kolleginnen und Kollegen, sich ortsungebunden und individuell im Voraus digital zu informieren, welche Umläufe in den kommenden Tagen Gültigkeit besitzen. Zudem wurde im Herbst damit begonnen, in den Bussen und Bahnen der rnv eine neuere Generation an größeren, in der Darstellung zweigeteilten Fahrgast-Monitoren zu installieren. Im Geschäftsjahr 2021 wurden etwa 110 Busse und mehr als 80 Bahnen mit den neuen Systemen ausgerüstet. Bis 2025 soll die gesamte Fahrzeugflotte der rnv über die neuen Monitore verfügen.

Diese neuen Infotainmentsysteme dienen auf der einen Seite dazu, die Fahrgastinformation zu verbessern: Mit dem neuen System besteht die Möglichkeit, die Fahrzeiten und Anschlüsse in Echtzeit sowie Live-Störungsinformationen anzuzeigen und auf aktuelle Umleitungen hinzuweisen. Zuvor war es nur möglich gewesen, die Position des Fahrzeuges auf seinem Linienweg anzuzeigen. Auf der anderen Seite werden auf den Monitoren auch Unterhaltung, Nachrichten und werbliche Inhalte abgespielt, um Fahrgästen ganz im Sinne von Infotainment auch eine Unterhaltung zu bieten. Zur Pilotphase wurde das Rhein-Neckar-Fernsehen mit der Bereitstellung der Inhalte betraut.

Einstieg in das Personenshuttle

Zur Zukunft des ÖPNV gehören auch neue Formen von Mobilität. Ein besonderes Mobilitätskonzept ist das flexible individuelle Personenshuttle „fips“, welches seit März 2021 in Mann-

heim verkehrt. Das individualisierte Angebot bietet überall dort Mobilität, wo die Hauptstrecken von Straßenbahn und Bus nicht in die Verästelungen der Wohngebiete reichen. Die Kleinbusse werden mit 100 Prozent Ökostrom betrieben und lassen sich unkompliziert per App buchen. Dabei werden die Fahrtwünsche mehrerer Kunden mit ähnlichen Strecken oder Zielen intelligent gebündelt: Nutzerinnen und Nutzer können ganz flexibel in der fips-App ihren Startpunkt und ihr gewünschtes Ziel innerhalb ausgewählter Stadtgebiete und Zeiträume angeben. Die App schlägt dann einen virtuellen Zustiegspunkt vor und informiert, wann das nächste fips-Shuttle zur Stelle ist. Dabei gibt es keinen Fahrplan.

Die Kleinbusse verkehren durchgehend zwischen 5 Uhr und 24 Uhr und waren zum Projektstart im März zunächst nur in den Mannheimer Stadtteilen Neckarau, Lindenhof und Seckenheim unterwegs. Das Angebot wurde ab April auch auf Blumenau, Gartenstadt, Sandhofen, Scharhof, Schönau und Waldhof ausgeweitet. Zum Ende der baden-württembergischen Sommerferien wurde fips auch in den Stadtteilen Mallau, Casterfeld, Pfingstberg bis Rheinau-Karlsplatz sowie Luzenberg, Käfertal, Franklin, Vogelstang, Taylor und Straßenheim eingeführt. Schließlich wurden im Oktober auch drei Fahrzeuge im fips-Fuhrpark rollstuhlgerecht umgebaut, um das Angebot auch barrierefrei verfügbar zu machen.

Auch die Betriebshöfe wurden neuer und größer gedacht. Die Zielsetzung, den Nahverkehr in den nächsten Jahren massiv auszubauen, schlägt sich im Projekt „rnv Standortkonzept 2030“ nieder, in dem erste Bedarfsabschätzungen für die zum Gelingen der Verkehrswende angestrebte Verdoppelung der Personenkilometer-Leistung bis 2030 vorgenommen wurden. Dabei wurde schnell klar, dass die vorhandenen Flächen am Betriebshof Mannheim für einen solchen Ausbau nicht ausreichen



werden. Daher arbeitet die rnv am Erwerb von Erweiterungsflächen. Neben den Flächen im Bereich der Fritz-Huber-Straße konnte auch das benachbarte Schlachthofareal für die weitere Nutzung gesichert werden. Darüber hinaus wurde im Geschäftsjahr 2021 eine zukunftsweisende Machbarkeitsstudie beauftragt, welche das Ziel hat, einen Stufenplan für die Zukunft des Betriebshofs zu entwickeln.

Der Weg weg vom Verbrennungsmotor

Ein sehr zentrales Zukunftsthema im Geschäftsjahr ist die Bewerkstelligung der Antriebswende, also der Abkehr von den Verbrennungsmotoren. Schließlich ist die drohende Klimakrise nur durch eine einschneidende Reduktion der Treibhausgas-Emissionen abzuwenden. Aber auch lokal ist eine schadstofffreie und geräuscharme Mobilität, die die alternativen Antriebe versprechen, gerade in eng bebauten Innenstadtbereichen von hoher Bedeutung. Dazu wurden im Busbereich sowohl für den Elektroantrieb als auch für die Brennstoffzellentechnologie mit Wasserstoff entscheidende Weichen gestellt. Die rnv hat sich eine emissionsfreie Busflotte, also ohne CO₂- und Stickstoffdioxid-Ausstoß, bis zum Jahr 2032 zum Ziel gesetzt.

Bereits sechs vollelektrische Busse hatte die rnv im Jahr 2021 im Fuhrpark. In dieser Zeit wurden auch die notwendigen Arbeiten auf den Weg gebracht, die Ladeinfrastruktur für den Linieneinsatz der elektrischen Busse an allen drei Busstandorten in Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg zu erweitern. Am 5. November 2021 erreichten die ersten vier von 30 eCitaro Solobussen mit elektrischem Antrieb die rnv. Im Unterschied zu den bereits in Betrieb befindlichen eCitaros mit NMC-Traktionsbatterien, haben die neuen eCitaros sogenannte Lithium-Polymer-Festkörperbatterien. Diese haben eine größere Gesamtkapazität von 441 kWh statt bisher 243 kWh, was im Linienbetrieb eine größere Reichweite erzielt.

Die vier im November angelieferten eCitaros wurden in Probeeinsätzen in den Standorten Heidelberg und Ludwigshafen auf Herz und Nieren geprüft, um die zuvor angenommene Reichweite zu verifizieren und zu bestätigen. Denn mit der Betriebsaufnahme der für die Elektrofahrzeuge benötigten Ladeinfrastruktur im Jahr 2022 sollen die übrigen der 30 batterieelektrischen Solobusse dieser Art in die rnv-Busflotte eingegliedert werden. Für den Linieneinsatz in den Städten bedeutet dies 15 Busse für Ludwigshafen, acht Busse für Mannheim sowie sieben Busse für Heidelberg.

Wasserstoff als Energieträger der Zukunft

Während der rein elektrische Antrieb für die kleineren Busse sinnvoll ist, sollen die längeren Gelenkbusse Hybridantriebe mit einer Kombination aus Elektromotor und Wasserstoff-Brennstoffzelle erhalten. Die rnv hat im Geschäftsjahr 2021 den baldigen Einsatz der Wasserstofftechnologie vorangetrieben. Mit der beantragten Beschaffung von acht Wasserstoff-Gelenkbusen leistet die rnv beim Aufbau einer Wasserstoff-Ökonomie in der Metropolregion Rhein-Neckar einen Beitrag. Dabei plant die rnv nicht nur die Beschaffung der Fahrzeuge, sondern auch den notwendigen Um- und Ausbau der Betriebshöfe. Anders als in Heidelberg, wo hierfür ein neuer Standort erschlossen wird, sollen die Wasserstofftankstellen in Mannheim und Ludwigshafen auf den Betriebshöfen beziehungsweise in unmittelbarer Nähe Platz finden. Im Juni 2021 wurden bei einem Termin im rnv-Betriebshof in Ludwigshafen-Rheingönheim Förderbescheide an Unternehmen und Eigenbetriebe aus der Region zur Finanzierung von auf Wasserstofftechnologie basierenden Vorhaben und Anschaffungen übergeben. Die Entwicklung der Metropolregion Rhein-Neckar und des mittleren Neckarraums als Wasserstoffregion wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert.



„Für unsere lokal emissionsfreien Mobilitätslösungen sind Brennstoffzellen sehr wichtig. Darin reagiert Wasserstoff mit Luftsauerstoff und es entstehen keine Schadstoff-Emissionen, sondern nur Wasser, Wärme und elektrische Energie, mit der die Batterie von Bussen gespeist werden kann.“

Yunus Keskin, Projektingenieur für alternative Antriebe im Bereich Fahrzeuge

Lagebericht

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim für das Geschäftsjahr 2021

1. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

1.1 Geschäftsmodell

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH – im Folgenden kurz „rnv“ – mit Sitz in Mannheim ist der größte Mobilitätsdienstleister in der Metropolregion Rhein-Neckar. Das Unternehmen 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 eigenständiges 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 2021 beschäftigt die rnv 2.251 eigene und überlassene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (ohne Auszubildende, Studierende, Praktikanten, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Altersteilzeit-Freiphase sowie in ruhenden Arbeitsverhältnissen). Der Fuhrpark umfasst 190 eigene Bahnen und 129 eigene Busse sowie 101 Busse, die von Subunternehmen für die rnv betrieben werden. Das Verkehrsangebot wurde im Geschäftsjahr 2021 von rd. 108 Mio. Fahrgästen genutzt.

1.2 Weiterentwicklung des Unternehmens

Trotz anhaltenden, massiven Einflusses der Pandemie auf das Kundenverhalten sowie auf die Zusammenarbeit im Unternehmen hat die rnv auch im Geschäftsjahr 2021 mit großem Einsatz daran gearbeitet, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Region weiter voran zu bringen. Die Entwicklung und der Einsatz neuer Technologien eröffnen dem öffentlichen Nahverkehr große Chancen auf eine effiziente, umweltgerechte und kundenorientierte Weiterentwicklung der vorhandenen

sowie die Einführung neuer 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.

In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Projekte – insbesondere im Bereich Digitalisierung – neu angestoßen. Im Jahr 2021 wurden diese Projekte vorangetrieben und teilweise abgeschlossen. Zu nennen ist beispielsweise das Automatische Fahrgastzählssystem (AFZS), welches der rnv nun ermöglicht, nahezu flächendeckend Fahrgastzahlen zu erheben und die Belegung der Fahrzeuge auszuwerten. Auch digitale Infomonitore sind mittlerweile in vielen Fahrzeugen der rnv im Einsatz.

1.2.1 On-Demand-Verkehr

Digitalisierung im Verkehrssektor bedeutet vor allem eine neue Möglichkeit der Ausgestaltung des Verkehrsangebots. Bereits im Jahr 2019 hat die rnv das Projekt „On-Demand-Shuttle“ (ODS) begonnen und Anfang 2021 in „fips“ umbenannt. „fips“ steht für flexibles, individuelles Personen-Shuttle. Die Namensgebung soll für jedermann verständlich sein, den innovativen Charakter widerspiegeln und einfach in Erinnerung bleiben. Seit Frühjahr 2021 kommen in zahlreichen Stadtteilen Mannheims, aufgeteilt auf drei Gebiete, bis zu 15 Shuttlefahrzeuge zum Einsatz, die zeitlich und örtlich flexibel auf Kundenwunsch fahren und dabei Fahrten mehrerer Kunden mit ähnlichem Streckenverlauf bündeln. Die Shuttlefahrzeuge sind von Kunden per App bestellbar. Ziel ist es, kurzfristig Gebiete mit unzureichendem ÖPNV-Anschluss auf der „letzten Meile“ noch besser zu erschließen und auch auf Routen zwischen Stadtteilen ein zum privaten PKW konkurrenzfähiges Angebot zu betreiben. Das 2019 neu eingerichtete „Referat Neue Geschäftsfelder“ hat bereits die Ausweitung des neuen Verkehrsangebots im Blick. Das Projekt wird sowohl vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als auch vom Land Baden-Württemberg gefördert. Perspektivisch soll das neue Produkt noch umfassender in bestehende Angebote der rnv integriert werden, um somit den klassischen ÖPNV dort zu ergänzen, wo dies sinnvoll und nachhaltig möglich ist.

1.2.2 Autonomes Fahren im Busbetrieb

Eine große Herausforderung stellen nach wie vor Pilotprojekte für das autonome Fahren dar. Hierbei ist insbesondere die Verfügbarkeit geeigneter Fahrzeuge hochproblematisch. Die Erprobung eines wirtschaftlichen und zuverlässigen automatisierten Fahrbetriebs ist von großer Relevanz für die Zukunft des ÖPNV. Auf diese Weise kann ein attraktives, bezahlbares und umweltfreundliches Mobilitätsangebot rund um die Uhr gewährleistet werden. Die rnv ist Teil der Initiative „Reallabor Automatisierter Busbetrieb“ (RABus) der e-mobil BW GmbH, Stuttgart, und fungiert als Anwendungspartner im urbanen Raum. Das Projekt soll die Beurteilung einer landesweiten Übertragbarkeit ermöglichen und die Ausarbeitung von Handlungsempfehlungen für die technische Umsetzung sowie die betriebliche Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit umfassen. Außerdem sollen rechtliche Belange und verkehrliche Wirkungen eines weitgehend fahrerlosen Busshuttlebetriebes mit „Normal“-Geschwindigkeiten berücksichtigt werden. Die rnv beabsichtigt, mit Unterstützung der Konsortialpartner aus Industrie und Wissenschaft, im Mannheimer Stadtquartier Franklin ab 2023 fahrerlose Shuttles im Realbetrieb zu erproben. Der Testbetrieb soll im Herbst 2022 starten. Hierfür sind Anpassungen an der bestehenden Infrastruktur, insbesondere der Verkehrstelematik, aber auch der Bau neuer Infrastruktur in Form von Lade- und Unterstellmöglichkeiten vonnöten.

1.2.3 Alternative Antriebe

Während die rnv für den Straßenbahnbetrieb zertifizierten Ökostrom bezieht, besteht der derzeitige Busfuhrpark noch weitestgehend aus Fahrzeugen mit Dieselantrieb. Zwar wurden viele der Fahrzeuge in den vergangenen Jahren durch umweltfreundlichere Technologien aufgerüstet, sie bleiben jedoch auf fossile Brennstoffe angewiesen. Im Jahr 2020 hat die rnv die Weichen für eine Umstellung weiter Teile des Busfuhrparks auf alternative Antriebe gestellt. Dieser wird zukünftig einerseits aus rein batterieelektrischen Fahrzeugen, andererseits aus batterieelektrischen Fahrzeugen mit zusätzlichem Brennstoffzellen-Range-Extender bestehen. Letztere werden es der rnv durch den Einsatz von Wasserstoff als Energieträger ermöglichen, auch

lange Umläufe lokal emissionsfrei zu bedienen. Aus Effizienzgründen wird jedoch Strom der bevorzugte Sekundärenergieträger sein und Wasserstoff nur dort eingesetzt werden, wo die Nutzung von Strom mit derzeitigen Technologien (betrieblich) nicht möglich ist. Zum Ende des Geschäftsjahres 2021 befindet sich die rnv in einer Fuhrparkerweiterung batterieelektrischer Solobusse um insgesamt 30 Stück. Diese werden in Kürze in allen drei Städten zum Einsatz kommen. Für die Umstellung des Busfuhrparks auf alternative Antriebe profitiert die rnv von Förderzusagen durch den Bund sowie das Land Baden-Württemberg.

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 Branchen- und unternehmensbezogene Rahmenbedingungen

2.1.1 Branche

Das Jahr 2021 begann mit einem harten Lockdown über den Jahreswechsel, der sich mit ersten Lockerungen bis in das zweite Quartal fortsetzte. Während im ersten Lockdown in 2020 die Mobilität insgesamt durch Ausgangsbeschränkungen praktisch eingefroren und auch das Leistungsangebot des ÖPNV maßgeblich reduziert wurde, konnte im Jahr 2021 das Angebot aufrechterhalten werden, wenn auch mit deutlich reduzierten Fahrgastzahlen. Dies bedeutete für die Branche deutlich reduzierte Einnahmen bei gleichbleibenden bzw. für Hygiene- und Kontrollmaßnahmen sogar erhöhten Kosten.

Mit einer Erholung bei den Fahrgastzahlen im Sommer und Herbst 2021 erschien eine Annäherung der Zahlen an das Vorkrisenniveau bereits möglich. Die ÖPNV-Fahrgastzahlen stiegen bundesweit wieder auf rund 70 bis 80% der Fahrgäste im Vergleich zum Vorkrisenniveau. Im Herbst und Winter kam es aufgrund einer weiteren, heftigen Corona-Welle zu einem erneuten Einbruch der Fahrgastzahlen. Auch wurde durch die Pandemie ein verändertes Mobilitätsverhalten begünstigt, was insbesondere bei wahlfreien ÖPNV-Nutzern eine nachhaltige Wirkung haben dürfte.

Trotz der zeitweisen Verbesserung der Nachfrage nach ÖPNV scheint eine schnelle Erholung hin zum Vorkrisenniveau aktuell nicht kurzfristig absehbar.

Die Initiativen des Landes Baden-Württemberg und der Verbände während des Sommers wie z. B. eine landesweite Öffnung des ÖPNV für Abo-Kunden wurden zwar positiv von den Bestandskunden aufgenommen, bereits erfolgte Kündigungen ließen sich hierdurch jedoch nicht revidieren. Mit der Einführung von 3G-Regelungen im ÖPNV wurde die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zumindest symbolisch noch einmal erschwert und für wahlfreie Kunden dadurch nicht attraktiver. Auch Studien, in denen keine höhere Infektionsgefahr im ÖPNV gegenüber anderen Lebensbereichen nachgewiesen wurden, konnten zwar objektiv die Sicherheit des ÖPNV durch Schutzmaßnahmen bestätigen, haben die Vorbehalte gegen den ÖPNV als Ansteckungsquelle jedoch nicht nachhaltig ausräumen können.

Gleichzeitig gebieten die Klimaziele einen massiven Ausbau des ÖPNV-Angebots, wie Studien im Auftrag des Landes Baden-Württemberg (ÖPNV-Report) belegen.

Eine Verdoppelung des ÖPNV-Anteils am Modal Split lässt sich nur durch massive Angebotsverdichtungen erreichen, die wiederum mit hohen Kosten, zumindest für den Betrieb, verbunden sind. Im Fall schienengebundener Verkehrsmittel kommen noch notwendige Infrastrukturmaßnahmen hinzu, deren Realisierung auch mittelfristig durchaus ambitioniert erscheint.

Finanzierung

Während die Einnahmen aus dem Gelegenheitsverkehr innerhalb der unterschiedlichen Phasen der Corona-Pandemie sehr stark schwanken, erwiesen sich die Einnahmen aus dem Abo-Geschäft als stabile Basis der Finanzierung. Mit zunehmenden Kündigungen in den Abo-Segmenten fehlt jedoch mittelfristig eine zentrale Finanzierungsquelle für den ÖPNV. Eine erfolgreiche Wiedergewinnungs- und Neukundenakquise setzt allerdings stabile betriebliche Rahmenbedingungen und erkennbar positive Entwicklungen der Pandemielage voraus. Zum jetzigen Zeitpunkt ist eine Stabilisierung der Einnahmen aus dem Abo-Geschäft und dem Gelegenheitsverkehr nicht absehbar.

Die Verlängerung der Rettungsschirme konnte zumindest für das Jahr 2021 die Finanzierung des bestehenden Angebots sichern. Die coronabedingten Einnahmehausfälle belaufen sich nach Berechnungen des VDV bundesweit auf rund 3,3 Mrd. € in 2020 und 3,6 Mrd. € in 2021. Auch für das kommende Jahr sind coronabedingte Einnahmehausfälle in Milliardenhöhe zu erwarten. Die Branche ist daher auch in 2022 auf Rettungsschirme angewiesen.

Um die ambitionierten Ziele der Verkehrswende erreichen zu können (im Koalitionsvertrag der Landesregierung Baden-Württemberg ist dazu eine Verdoppelung der ÖPNV-Fahrgastzahlen bis 2030 vorgesehen), sind zusätzliche Finanzierungsquellen notwendig.

Bereits im vergangenen Jahr wurden erste Studien zur sogenannten „Drittnutzerfinanzierung“ bzw. zum „Mobilitätspass“ von Seiten des Landes Baden-Württemberg veröffentlicht, die in einem nächsten Schritt durch Konkretisierung der finanziellen und verkehrlichen Wirkungen Vorgaben für die Legislative liefern sollen. Dem Aufruf der Landesregierung zu einer Weiterentwicklung des „Mobilitätspasses“ sind zahlreiche Verbände und Gebietskörperschaften gefolgt. Der VRN hat sich als „Modellregion“ beworben und den Zuschlag erhalten. Durch Einbindung des Rhein-Neckar-Kreises können die regionalen verkehrlichen Verflechtungen zwischen Umland und Gemeinden in einem nächsten Schritt berücksichtigt werden.

Gleichzeitig werden durch die Planung von landesweit gültigen Angeboten (Jugendticket für 365 € p.a.) neue politische Ziele verkündet, deren Auswirkungen auf die Tarifstruktur und letztlich auf die Einnahmensituation der Verkehrsunternehmen nicht annähernd absehbar sind. Hinzu kommt, dass die Stadtparlamente die Möglichkeit von Tarifreduzierungen als probates Mittel ansehen, um vermutete Nachfragewirkungen zu entfalten.

Es ist unumgänglich, dass zur Erreichung der Klimaschutzziele in den kommenden Jahren mehr Mittel in den ÖPNV fließen. Diese finanziellen Herausforderungen sind eine Gemeinschaftsaufgabe von Bund, Ländern und Gemeinden.

2.1.2 Marktumfeld

Der Pkw-Bestand in Deutschland nimmt weiter zu. Zum Jahresende 2021 waren 48,7 Mio. Pkw in Deutschland angemeldet, Tendenz weiter steigend. Diese Zahl allein deutet nicht auf eine Verkehrswende hin. Mit der Neubesetzung des Amtes des Bundesverkehrsministers sind wichtige Weichenstellungen zu erwarten. Allerdings bleibt weiter offen, ob von der neu besetzten Führung des Ministeriums relevante, restriktive Signale für den motorisierten Individualverkehr ausgehen. Solche Push-Maßnahmen für den ÖPNV wären allerdings wichtig und notwendig, um die relative Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen. Auch bleibt zunächst abzuwarten, wie die Mittelverteilung auf die einzelnen Verkehrsträger ausfallen wird.

Durch die Digitalisierung, die ebenfalls von diesem Ministerium verantwortet wird, ergeben sich zumindest Möglichkeiten, unterschiedliche Mobilitätsangebote näher zueinander und zum Kunden zu bringen. Hierbei sind insbesondere vertriebliche Verknüpfungen hilfreich, die gemeinsame Kunden erreichen und die Auswahl individueller Mobilitätsentscheidungen unterstützen.

Das mobile Arbeiten hat sich schnell als fortschrittliche und effektive Alternative zur Arbeit vor Ort etabliert. Unternehmen haben gelernt, dass Produktivität und Zufriedenheit der Mitarbeitenden durch flexiblere Arbeitsformen durchaus verbessert werden können. Der Trend zum mobilen Arbeiten wird zumindest in einigen Branchen anhalten und bisherige Arbeitswege reduzieren. Hier kommt es für den ÖPNV darauf an, tarifliche Angebote an die neue Arbeitssituation anzupassen und Alternativen zu bieten, die vom Markt angenommen werden.

2.2 Geschäftsverlauf

2.2.1 Wesentliche Ereignisse

Das Geschäftsjahr 2021 war, ebenso wie das vorausgegangene, weitgehend geprägt von der anhaltenden Corona-Pandemie, ausgelöst durch das Virus SARS-CoV-2. Dabei hatte die rnv direkt zu Beginn des Jahres mit dem Höhepunkt einer Infektionswelle zu kämpfen, die mit rigiden Maßnahmen durch den Gesetzgeber im Laufe des Februars 2021 zunächst zurückgedrängt werden konnte, dann aber zum April hin erneut anstieg.

Nachdem die Infektionszahlen sowohl deutschlandweit als auch in der Metropolregion Rhein-Neckar im Sommer auf einem niedrigen Stand verharren, stiegen sie im Herbst erneut stark an. Dieser Trend setzte sich bis in den Dezember fort, wodurch die Corona-Lage wieder kritische Ausmaße annahm. Obwohl die Menschen zu großen Teilen geimpft waren, erreichten die Inzidenzen Ende November die höchsten Zahlen seit Beginn der Pandemie.

Dieses Auf und Ab zog sich durch das gesamte vergangene Geschäftsjahr. Am 11. Januar 2021 kehrte die rnv wieder weitestgehend zum normalen Fahrplan zurück. Eingeschränkt blieb allerdings der Nachtverkehr. Auch die Mobilitätszentralen in Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg öffneten wieder. Am 25. Januar wurde das Tragen von medizinischen Masken in Bus und Bahn nach den Corona-Verordnungen der Länder Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz verpflichtend. Damit durften Fahrgäste nur noch OP-Masken sowie Masken, die den Schutzstandards FFP2, KN95 oder N95 entsprechen, im ÖPNV tragen. Einfache Stoffmasken waren nicht mehr zulässig. Ab 24. November brachte eine neue Fassung des Bundesinfektionsschutzgesetzes schließlich die 3G-Regelung für Öffentliche Verkehrsmittel. Eine Fahrt im ÖPNV war damit nur für geimpfte, genesene und aktuell getestete Fahrgäste möglich (3G). Ein Nachweis musste während der gesamten Fahrt für Stichprobenkontrollen bereitgehalten werden. Auch für den Arbeitsplatz führte der Gesetzgeber die 3G-Regel ein. In der Folge mussten alle rnv-Mitarbeiter nachweisen, geimpft, genesen oder tagsaktuell negativ getestet zu sein.

Neben der Umsetzung der staatlichen Maßnahmen zur Pandemiebekämpfung unterstützte die rnv auch darüber hinaus. Im Juni stellte die rnv im Auftrag der Stadt Mannheim einen Impfbus zur Verfügung. Dafür wurde in kürzester Zeit ein Reservefahrzeug flott gemacht und umgebaut. Der Bus wurde mit zusätzlicher Innenraumbelichtung, einem Sichtschutz, abwaschbaren Sitzen sowie Trennvorhängen ausgestattet. Im Juni 2021 bekamen auch Unternehmen die Möglichkeit, ihre Belegschaft durch Betriebsärzte zu impfen. Mit diesem Startschuss wurde das interne betriebliche Impfangebot der rnv sukzessive

aufgebaut und die Impfung für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fortdauernd beworben.

Wie bereits im vorangegangenen Jahr führte die Coronavirus-Pandemie im Öffentlichen Nahverkehr auch 2021 zu stark reduzierten Fahrgastzahlen im Vergleich zu den Jahren ohne Pandemie. Die Folgen sind merklich verringerte Einnahmen bei einem weitgehend gleichbleibendem Fahrtenangebot. Im Juli 2021 wurde der ÖPNV-Rettungsschirm von Bund und Ländern für das laufende Jahr verlängert, um für Unternehmen und Aufgabenträger eine finanzielle Stütze zu bieten und das Nahverkehrsangebot zu sichern.

Trotz der kritischen Lage in Folge der Pandemie konnte die rnv im zurückliegenden Geschäftsjahr auch wesentliche Fortschritte verzeichnen. Wichtige Bauvorhaben entwickelten sich ausgesprochen positiv.

In Mannheim wurde die Anbindung des neuen Stadtquartiers Franklin vorangetrieben. Im März 2021 ging der Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der Stadtbahnstrecke nach Franklin ein. Mit der vorliegenden Genehmigung für die etwa 1,8 Kilometer lange Stadtbahnstrecke zur Erschließung des neuen Stadtteils im Mannheimer Nordosten mit vier barrierefreien Haltestellen konnte das Bauvorhaben zum Ende des Geschäftsjahres starten.

Auch auf dem Vorplatz des Mannheimer Hauptbahnhofs begannen die Bauarbeiten. Im April 2021 starteten die Arbeiten des ersten Bauabschnitts zur Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes der Stadt Mannheim. In insgesamt drei Bauabschnitten wird die Stadtbahn- und Bushaltestelle Mannheim Hauptbahnhof um ein viertes Gleis sowie einen vierten Bahnsteig erweitert und auf voller Länge barrierefrei ausgebaut. Im Rahmen eines gemeinsamen Projekts mit der Stadt Mannheim wird auch der Bahnhofsvorplatz selbst neugestaltet.

Als vorbereitende Arbeiten für den Ausbau der Haltestelle wurde im August und September 2021 die ehemalige Kaiser-ring-Passage, in Mannheim als „Borelly-Grotte“ bekannt, verfüllt. Diese Verfüllung ist eine notwendige Voraussetzung für den viergleisigen Ausbau, der im Verlauf des Jahres 2022 umgesetzt werden soll. Zudem wurden die oberirdisch sichtbaren Belüftungsanlagen, Treppenzugänge inklusive des Fahrstuhls sowie die Geländer an der vielbefahrenen Kreuzung von Bismarckstraße und Kaiserring zurückgebaut. Dieses komplexe Projekt konnte im Zeitplan abgeschlossen werden. Als zweite vorbereitende Maßnahme begann im Oktober 2021 der Bau einer neuen Ausfahrt der öffentlichen Tiefgarage am Hauptbahnhof. Auch die Verlegung der Ausfahrt ist notwendig für

den Ausbau, um Platz für das zusätzliche Gleis sowie die geänderte Haltestellenposition zu schaffen. Die Gleisbauarbeiten sind für April 2022 geplant.

Von 11. Oktober bis 14. November 2021 waren darüber hinaus Gleiserneuerungsarbeiten in der Brückenstraße zwischen der Haltestelle Alte Feuerwache und dem Übergang zur Kurpfalzbrücke notwendig. Parallel fand durch die Stadt Mannheim ein Austausch der Brückenübergangskonstruktion statt. Diese Gleissperrung hatte für Mannheim umfassende Umleitungen zur Folge, da die Kurpfalzbrücke eine wichtige Gleisachse für die Linien 1, 2, 3, 4/4A und 15 darstellt.

Westlich des Rheins zeigte sich im vergangenen Geschäftsjahr ebenfalls ein guter Baufortschritt auf der Baustelle der neuen Linie 10. Die Ludwigshafener Stadtbahnstrecke wird im Bereich Alt-Friesenheim seit 2019 umfassend modernisiert. Es werden Gleise sowie Fahrleitungen erneuert und die drei Haltestellen Friesenheim-Mitte, Hagellochstraße und Kreuzstraße barrierefrei ausgebaut. Im zurückliegenden Geschäftsjahr konnte der Abschluss der Bauphasen 3, 4, 5 und 6 und damit die Fertigstellung der Gleise in Luitpold- und Kreuzstraße gefeiert werden. Am Ende des Jahres steht die siebte und letzte Bauphase kurz vor Fertigstellung, der Abschluss der Hauptarbeiten ist für Frühjahr 2022 vorgesehen und damit deutlich früher als zunächst geplant. Im Dezember 2021 wurde die Entscheidung über die Ausführung des nächsten Streckenabschnitts in der Hohenzollernstraße im Stadtrat besprochen. Dabei sprach sich der Stadtrat Anfang 2022 für eine Neuplanung in zweigleisiger Ausführung ohne gesondertes Gleisbett aus.

In Leimen, im Südosten des rnv-Verkehrsnetzes, wurde die Erneuerung der Gleise in der Römerstraße und Nußlocher Straße mit dem barrierefreien Ausbau dreier Haltestellen weiter vorangetrieben. Dabei konnte bereits im Mai 2021, und damit einige Wochen früher als geplant, die vierte und vorletzte Bauphase erreicht werden. Mit der Erneuerung des Gleisbogens südlich der Haltestelle Georgi-Marktplatz wurde eine Teilmaßnahme der letzten Bauphase ebenfalls vorgezogen. Auch die fünfte und letzte Bauphase konnte am 9. August 2021 aufgrund der guten Entwicklung des Baufortschritts bereits früher beginnen. Die gesamte Maßnahme soll im Februar 2022, ebenfalls einen Monat vor dem zuerst veranschlagtem Projektende, zum Abschluss gebracht werden.

Darüber hinaus wurde in Eppelheim die Endstelle der Linie 22, die Haltestelle Kirchheimer Straße, von Ende Juni bis Mitte Oktober 2021 barrierefrei umgebaut. Die Umsteigemöglichkeit zur Regionalbuslinie wurde so gestaltet, dass auch die neuen

Niederflurstraßenbahnen der Rhein-Neckar-Tram (RNT 2020) künftig auf dieser Strecke eingesetzt werden können.

Neben der allgemein positiven Entwicklung der Bauvorhaben konnte sich die rnv auch im Angebot fortentwickeln. Unter dem Namen „fips“ wurde ein gänzlich neues Mobilitätsangebot in Mannheim gestartet, um Bezirke am Stadtrand besser miteinander zu verbinden. Das Angebot stellt eine Ergänzung zu den Bus- und Bahnlinien der rnv dar. Dabei werden die Fahrtwünsche mehrerer Fahrgäste mit ähnlichen Strecken oder Zielen intelligent gebündelt. Dieses „On-Demand-Shuttle“ stand ab 1. März in den Stadtteilen Almenhof, Neckarau, Niederfeld, Lindenhof und abends auch in Seckenheim zur Verfügung. Am 1. April kamen einige nördliche Mannheimer Stadtteile hinzu. Nach der erfolgreichen Einführungsphase im Frühjahr folgten im September dann weitere Gebiete im Norden und Süden Mannheims. Zudem konnten ab Oktober mit dem Umbau einiger Fahrzeuge auch Fahrgäste im Rollstuhl das Shuttle nutzen. Am Ende des Jahres bedient „fips“ die Stadtteile Neckarau, Lindenhof, Almenhof, Niederfeld, Casterfeld, Mallau, Pfingstberg, Blumenau, Gartenstadt, Sandhofen, Scharhof, Schönau, Waldhof, Franklin, Käfertal, Luzenberg, Straßenheim, Taylor und Vogelstang sowie (abends) Seckenheim.

Auch konnte die rnv die Umstellung ihres Fahr- und Dienstplanprogramms auf ein neues System abschließen. Mit dem neuen Programm für Fahr- und Dienstplanung, das im April 2021 eingeführt wurde, wird die Datenverarbeitung im gesamten Betriebsablauf der rnv modernisiert, wodurch eine vereinfachtere Betriebsplanung möglich ist.

Des Weiteren wurde die Auslieferung der neuen rnv-Dienstkleidung abgeschlossen. Mehr als 1.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der rnv, allen voran aus dem Fahrdienst und den Mobilitätszentralen, erhielten im Juli die Erstausrüstung der neuen Dienstkleidung. Deren Farbe und Design verweist bereits auf das Design der künftigen Bahnen der RNT 2020, deren Fertigung im zurückliegenden Geschäftsjahr begonnen wurde. Die neuen Straßenbahnen sollen im Jahr 2023 erstmals auf den Schienen der Metropolregion unterwegs sein.

Im Juli und November 2021 konnte die rnv außerdem ihr Angebot in verschiedenen Fahrgastinformationsmedien erweitern. Seit Juli werden die aktuellen Verkehrsmeldungen für Fahrgäste zu Änderungen und Neuerungen bei den Straßenbahn- und Buslinien auf einer eigenen Facebook-Seite dargestellt. Die neue Facebook-Seite ergänzt die bereits bestehende Facebook-Seite der rnv mit rund 15.500 Abonnenten. Im Herbst wurden sukzessive neue Infomonitore in den Bussen und Bah-

nen installiert. Auf diesen sind nicht nur deutlich mehr Informationen zu sehen, sondern auch Nachrichten und Unterhaltung sowie werbliche Inhalte. Bis zum Ende des Geschäftsjahres wurden jeweils 109 Busse und 82 Bahnen mit den neuen Systemen ausgerüstet. Bis 2025 soll dann die gesamte Fahrzeugflotte der rnv über die neuen Monitore verfügen.

Auch im Bereich Ausbildung wurde das zurückliegende Geschäftsjahr genutzt. Die Ausbildungswerkstatt auf dem Betriebshof in Ludwigshafen-Rheingönheim wurde am 1. September, pünktlich zum Ausbildungsstart von 30 neuen Azubis, um einen Bereich für moderne Metallbearbeitung erweitert. Seit September 2018 unterhält die rnv dort eine Ausbildungswerkstatt für gewerblich-technische Berufe, in der bislang die beiden Ausbildungsgänge KFZ-Mechatroniker und Elektroniker für Betriebstechnik ausgebildet wurden. Mit der Erweiterung kann nun auch der Ausbildungsgang Industriemechaniker weitestgehend intern ausgebildet werden.

Zudem wurde intern eine Bereichsumgruppierung vorgenommen. Die Aufgaben der bislang vier kaufmännischen Bereiche Rechnungswesen und Controlling (RC), Vertrieb (VB), Einkauf (EK) und Unternehmensentwicklung (UE) wurden in drei neuen Bereichen organisiert. Hierbei handelt es sich um die neuen Bereiche Vertrieb und Tarif (VT), Unternehmensentwicklung und Controlling (UC) sowie Rechnungswesen und Einkauf (RE).

Daneben startete am 31. August das neue Intranet der rnv, „elWira“, das unter dem Strategiemodul „wir“ realisiert wurde. Darin bieten sich allen Kolleginnen und Kollegen interaktive Einblicke in sämtliche Bereiche der rnv mit Kommentar- und Interaktionsfunktionen. Im November wurde der auf ein Jahr angelegte Testbetrieb der 2020 erstmals erschienenen Mitarbeiterzeitschrift „wir“ zudem in ein dauerhaft erscheinendes Mitarbeitermagazin überführt.

2.2.2 Beförderungsleistungen

Entwicklung der Fahrgastzahlen

Im ersten Pandemiejahr 2020 sind die rnv-Fahrgastzahlen um mehr als ein Drittel auf 112,0 Mio. Fahrgäste eingebrochen. Im Berichtsjahr 2021 gab es einen weiteren Rückgang um ./.4,0 Mio. bzw. ./.3,6% auf 108,0 Mio. Fahrgäste. Die Fahrgastzahlen lagen allerdings nur im ersten Quartal unter den Vorjahreswerten. In den Folgequartalen wurden die Vorjahreswerte um 23,0% (zweites Quartal), 5,8% (drittes Quartal) bzw. 28,4% (viertes Quartal) übertroffen. Der starke Einbruch im ersten Quartal (./.17,5 Mio. Fahrgäste bzw. ./.46,0%) lässt sich darauf zurückführen, dass die Pandemie im Vorjahr erst

im März begann, während im Jahr 2021 das komplette erste Quartal von den Auswirkungen der Corona-Krise betroffen war.

Im Vergleich zum Vorkrisenniveau 2019 entwickelten sich die Fahrgastzahlen im Jahresverlauf folgendermaßen: Im ersten Quartal wurden nur 46,4% des Vorkrisenniveaus erreicht. Mit zunehmender Rückkehr des öffentlichen Lebens im zweiten und dritten Quartal erfolgte eine Steigerung auf 54,9% bzw. 75,6%. Im vierten Quartal verschärfte sich die Corona-Lage und es wurden nur noch 72,7% des Vorkrisenniveaus erreicht.

Entwicklung der Kasseneinnahmen

rnv-Kasseneinnahmen	2021	2020	2019
	in T€	in T€	in T€
Abo	88.843	99.428	99.592
± Vorjahr	-10.585	-164	
± Vorjahr in %	-10,6%	-0,2%	
Bartarif	24.651	25.945	45.058
± Vorjahr	-1.294	-19.113	
± Vorjahr in %	-5,0%	-42,4%	
Semesterticket	7.273	7.440	10.204
± Vorjahr	-167	-2.764	
± Vorjahr in %	-2,2%	-27,1%	
Summe	120.767	132.813	154.854
± Vorjahr	-12.046	-22.041	
± Vorjahr in %	-9,1%	-14,2%	

Die Kasseneinnahmen weisen mit 120,8 Mio. € im Geschäftsjahr 2021 einen Rückgang von ./.12,0 Mio. € bzw. ./.9,1% auf. Gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019 ergibt sich ein Rückgang von ./.34,1 Mio. €.

Vergleicht man im Berichtsjahr den Rückgang der Kasseneinnahmen mit der Entwicklung der Fahrgastzahlen, so zeigt sich, dass die Kasseneinnahmen mit ./.9,1% stärker rückläufig sind als die Fahrgastzahlen (./.3,6%). Im ersten Pandemiejahr war es gerade umgekehrt. Der Rückgang der Kasseneinnahmen war

im Geschäftsjahr 2020 mit ./.14,2% deutlich geringer als bei den Fahrgastzahlen (./.35,4%). Viele Kunden hatten zu Beginn der Pandemie ihr Abonnement - obwohl sie die Busse und Bahnen der rnv kaum in Anspruch genommen haben - beibehalten und zunächst nicht gekündigt. Mit zunehmender Dauer der Pandemie hat sich dies geändert.

Im ersten Pandemiejahr sind hauptsächlich die Bartarife eingebrochen (./.19,1 Mio. €). 86,7% des gesamten Rückgangs der Kasseneinnahmen betraf die Bartarife. Im Geschäftsjahr 2021

war es nun umgekehrt. 87,9% des Rückgangs der Kasseneinnahmen lassen sich auf Abo-Einnahmen (./.10,6 Mio. €) zurückführen. Die Stückzahlen im Abobereich entwickelten sich bereits im Geschäftsjahr 2020 mit ./.4,8% rückläufig, allerdings wurde dies durch die Tarifierhöhung von durchschnittlich 2,5% und Zunahmen bei den Job-Ticket-Grundbeiträgen (+1,1 Mio. €) und Semester-Ticket-Grundbeiträgen (+0,9 Mio. €) kompensiert. Eine Tarifierhöhung gab es im Jahr 2021 nicht. Im Berichtsjahr sind die verkauften Stückzahlen und Kasseneinnahmen bei den Abonnenten im Jahresdurchschnitt um ca. 10% zurückgegangen. Die Grundbeiträge lagen insgesamt nur geringfügig über dem Vorjahresniveau (+0,2 Mio. €).

Die Bartarif-Einnahmen lagen im ersten Quartal 2021 mit einem Rückgang von ./.5,8 Mio. € deutlich unter dem pande-

miefreien Vorjahreswert. Ab April 2021 wurden die monatlichen Vorjahreseinnahmen bei den Bartarifen übertroffen. Da im Vorjahr die Pandemielage in den Sommermonaten vergleichsweise entspannt war, sind die Zuwächse in diesen Monaten mit ca. 190. Tsd. € pro Monat relativ gering. In den Monaten davor und danach lag der monatliche Zuwachs bei ca. 650 Tsd. €. Die Zuwächse ab April konnten den starken Rückgang aus dem ersten Quartal jedoch nicht kompensieren. Insgesamt nahmen die Kasseneinnahmen bei den Bartarifen um ./.1,3 Mio.€ bzw. ./.5,0% gegenüber dem Vorjahr ab. Rückläufig entwickelten sich vor allem die Monatskarten (./. 0,6 Mio. € bzw. ./.14,5%) und Einzelfahrscheine (./.0,9 Mio. € bzw. ./.4,9%). Die Tageskarten weisen einen Zuwachs von +0,2 Mio. bzw. +9,3% auf.

rnv-Jahreskartenkunden	2021	2020	±	±
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	%
Jahreskarten Jedermann	5.692	7.453	-1.761	-23,6
Rhein-Neckar-Ticket	10.194	11.717	-1.523	-13,0
Karte ab 60	34.348	37.944	-3.596	-9,5
Job-Ticket	39.212	43.190	-3.978	-9,2
MAXX-Ticket	44.965	48.950	-3.985	-8,1
Sonstige Abonnements	26	27	-1	-3,7
Summe	134.437	149.281	-14.844	-9,9

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

Bei den Semesterticket-Fahrausweisen sind die Kasseneinnahmen bereits im Geschäftsjahr 2020 um ./.3,7 Mio. € bzw. ./.52,0% auf 3,4 Mio. € zurückgegangen. Im Berichtsjahr gab es eine weitere Abnahme um ./.0,2 Mio. € bzw. ./.6,0%. Ab September 2021 wurden die Vorjahresumsätze zwar um durchschnittlich 37% übertroffen, lagen aber noch immer um ca. 38% unter dem Vorkrisenniveau. Die Semesterticket-Grundbeiträge sind von dem Nachfragerückgang durch die Corona-Pandemie nicht betroffen und liegen auf Vorjahresniveau.

Aufgrund des seit Juli 2019 erweiterten Angebots zur Nutzung der Abendregelung bei Zahlung von höheren Grundbeiträgen hatten die Semesterticket-Grundbeiträge im Geschäftsjahr 2020 um +0,9 Mio. € oder +27,9% auf 4,1 Mio. € zugenommen. Der prozentuale Rückgang der Gesamtzahl der Abonnement-Kunden ist mit knapp ./.10% doppelt so hoch wie im Vorjahr (./.4,8%). Die höchsten prozentualen Kündigungsraten gab es wie im Vorjahr bei den Jahreskarten und dem Rhein-Neckar-Ticket.

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

2.3.1.1 Erträge

Die Umsatzerlöse der rnv haben sich im Berichtszeitraum um 14,1 Mio. € auf 171,2 Mio. € verringert.

Differenziert nach Erlösarten stellt sich die Entwicklung wie folgt dar:

	1.1.– 31.12.2021	1.1.– 31.12.2020
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	146.294	151.620
Erlöse aus Bauleistungen	9.444	18.106
Sonstige Umsatzerlöse	15.507	15.607
Umsatzerlöse	171.245	185.333

Verkehrserlöse

Die Verkehrserlöse haben sich wie folgt entwickelt:

	1.1.– 31.12.2021	1.1.– 31.12.2020	±	±
	in T€	in T€	in T€	%
Linienverkehr	103.451	113.117	-9.666	-8,5
Schülerzuschüsse	18.190	16.729	1.461	8,7
Finanzierungsvereinbarungen	13.061	11.206	1.855	16,6
Schwerbehindertenabgeltung	5.474	5.109	365	7,1
ZRN-Zuschüsse	3.528	3.496	32	0,9
Sonstige Verkehrserlöse	2.590	1.963	627	31,9
Summe	146.294	151.620	-5.326	-3,5

Die Verkehrserlöse haben gegenüber dem Vergleichszeitraum um 5,3 Mio. € bzw. 3,5% abgenommen. Dieser Rückgang ist auf niedrigere Umsatzerlöse im **Linienverkehr** zurückzuführen. Dafür verantwortlich ist hauptsächlich die Coronavirus-Pandemie, mit der seit März 2020 deutliche Beschränkungen des öffentlichen Lebens und eine ebenfalls deutlich geringere Nachfrage nach Fahrleistungen der rnv einhergehen. Im Geschäftsjahr 2021 wurde auf eine Tarifierpassung zum Jahresbeginn verzichtet. Die Erlöse aus Linienverkehr sanken aufgrund rückläufiger Fahrgastzahlen und damit auch einer geringeren VRN-Poolmasse gegenüber dem Vorjahr um 8,5% auf 103,5 Mio. €.

Für die baden-württembergischen Linienbündel erhielt die rnv die Ausgleichszahlungen für die Rabattierung der Ausbildungszeitkarten nach § 15 ÖPNVG BW ab dem Jahr 2021 nach einem neuen, anreizorientierten Verteilungsschlüssel gemäß der zweiten Stufe der ÖPNV-Finanzierungsreform. Der neue Verteilungsschlüssel wird von 2021 bis 2023 stufenweise wirksam. Gleichzeitig erhöht das Land Baden-Württemberg die Mittel in den nächsten drei Jahren um 16,7 Mio. € p.a. Dadurch erhöhten sich die **Schülerzuschüsse** für das Linienbündel Mannheim um 1,2 Mio. € und für das Linienbündel Heidelberg um 0,3 Mio. €. In Rheinland-Pfalz verzeichnet das Linienbündel Ludwigshafen

einen leichten Rückgang (./.0,1 Mio. € bzw. ./.3,1%). Um die Einnahmensituation der Verbundunternehmen durch pandemiebedingte Einbußen bei den Zuschüssen nicht zusätzlich zu belasten, gestatten es die Behörden in Rheinland-Pfalz, die Antragstellung für das Jahr 2020 und 2021 auf Basis der Stückzahlen des Jahres 2019 vorzunehmen. Die Schülerzuschüsse beim Linienbündel RHB bewegen sich auf Vorjahresniveau.

Der Anstieg der Erlöse aus **Finanzierungsvereinbarungen** (+1,9 Mio. € bzw. +16,6%) resultiert hauptsächlich aus der Finanzierungsvereinbarung mit den OEG-Nachbargemeinden (+0,9 Mio. €), aus der Finanzierungsvereinbarung HSB (+0,6 Mio. €) sowie aus der Finanzierungsvereinbarung RHB (+0,3 Mio. €) aufgrund angepasster Kostensätze (Ausgleichssätze pro Nutzzugkilometer).

Die Erlöse aus **Schwerbehindertenzuschüssen** haben gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 0,4 Mio. € auf 5,5 Mio. € zugenommen. In Rheinland-Pfalz reichte der geringe Anstieg der Schwerbehindertenquote (+1,3%) nicht aus, um den Rückgang der erstattungsfähigen Einnahmen zu kompensieren. Somit sind die Zuschüsse hier rückläufig. In Baden-Württemberg ist die Schwerbehindertenquote deutlich stärker gestiegen (+9,0%) und konnte dadurch die rückläufigen erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen ausgleichen.

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:

	1.1.– 31.12.2021	1.1.– 31.12.2020
	in T€	in T€
Umsatzerlöse aus Baugeschäft	9.444	18.106
Bestandsveränderungen aus Baugeschäft	9.765	13.393
Sonstige Erträge aus Baugeschäft	0	43
Gesamtleistung Baugeschäft	19.209	31.542

Gegenüber dem Vergleichszeitraum ist die Gesamtleistung aus dem Baugeschäft um 12,3 Mio. € auf 19,2 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: Umbau der Endhaltestelle Kirchheimer Straße (3,1 Mio. €), Erneuerung Gleisharfe BTH Bergheimer Straße (2,1 Mio. €), Straßenbahn Bahnstadt – Lichtsignalanlage

(0,9 Mio. €), Erneuerung Weichen 78, 79 und Knoten 73 (0,8 Mio. €), Erneuerung Gleisbogen Ortenauer Straße (0,7 Mio. €), Erneuerung Weichen 74, 75 und Knoten 72 (0,7 Mio. €), Gleiserneuerung im Zusammenhang mit der Baumaßnahme L597 Friedrichsfeld-Ladenburg (0,5 Mio. €), Erneuerung Überfahrten im Bereich B3/Boxberg (0,4 Mio. €), Streckenbeschleunigung Mannheimer Straße, Weinheim (0,3 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: ÖPNV-Maßnahme Friesenheim (6,2 Mio. €), Erneuerung der Haltestellen Kurpfalz Centrum bis Friedhof sowie Streckenerneuerung Leimen (3,7 Mio. €).

Sonstige Umsatzerlöse

Maßgebliche Größe innerhalb der sonstigen Umsatzerlöse ist der **Vertriebsanreiz** aus der Einnahmenabrechnung der VRN GmbH. Der im Rahmen des EAV-Modells vom VRN gewährte Prozentsatz für den Vertriebsanreiz beträgt weiterhin beim Bartarif 10,0% und im Abo-Bereich 4,5%. Die Erlöse aus dem Vertriebsanreiz haben um 0,7 Mio. € auf 6,8 Mio. € deutlich abgenommen. Der prozentuale Rückgang liegt mit $-8,8\%$ in etwa auf Höhe der coronabedingten Verringerung der Kasseinnahmen der rnv um 9,1%.

Aufgrund des gesunkenen Kostenvolumens haben die Erlöse aus der Weiterbelastung von Kosten an die MV im Rahmen des Oberbauprogramms und des Programms höhengleiche Kreuzungen um 0,4 Mio. € auf 1,9 Mio. € abgenommen.

Neue Baumaßnahmen der MV lässt die rnv seit 1. Januar 2019 im Namen der MV planen und ausschreiben. Die Erlöse aus dieser Leistung gegenüber der MV haben gegenüber dem Vorjahr um 0,9 Mio. € auf 2,1 Mio. € zugenommen.

Die Erlöse aus der Vermietung von Werbeflächen bewegen sich mit 1,5 Mio. € nahezu unverändert auf Vorjahresniveau.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** der rnv sind im Geschäftsjahr 2021 um 12,8 Mio. € auf 57,9 Mio. € deutlich angestiegen. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf Ertragszuschüsse der rnv-Gesellschafter (+7,0 Mio. €) und aus dem ÖPNV-Rettungsschirm (+5,8 Mio. €) zurückzuführen. Zum Ausgleich der coronabedingten Schäden hat die rnv Ertragszuschüsse aus dem ÖPNV-Rettungsschirm erhalten und in Höhe von 34,2 Mio. € (Vorjahr: 28,4 Mio. €) unter den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst. Das Verlustverrechnungspotenzial aus der Absenkung von Trassen- und Arbeitnehmerüberlassungsentgelten reichte im Geschäftsjahr 2021 nicht aus, um das Defizit aus dem rnv-Kerngeschäft zu decken. Der überstei-

gende Betrag wurde von den Gesellschaftern durch Ertragszuschüsse in Höhe von 16,7 Mio. € (Vorjahr: 9,7 Mio. €) ausgeglichen. Weiterhin hat die rnv Ertragszuschüsse von der Stadt Mannheim zum Ausgleich von Angebots- und Tarifmaßnahmen im Rahmen der „Modellstadt Mannheim“ in Höhe von 1,6 Mio. € (Vorjahr: 2,8 Mio. €) erhalten. Der Förderzeitraum des Projektes „Modellstadt Mannheim“ endete im Juni 2021.

2.3.1.2 Aufwendungen

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

	1.1.– 31.12.2021	1.1.– 31.12.2020
	in T€	in T€
Materialaufwand	112.594	131.073
Personalaufwand	81.626	71.727
Abschreibungen	16.927	15.968
Sonstige betriebliche Aufwendungen	22.336	21.071
Summe	233.483	239.839

Materialaufwand

Der Materialaufwand verringerte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum um 18,5 Mio. € auf 112,6 Mio. €. Von dem im Geschäftsjahr angefallenen Materialaufwand entfallen 16,9% (= 19,0 Mio. €) auf den Bereich Bauleistungen, 9,9% (= 11,2 Mio. €) auf Aufwendungen für die Personalüberlassung und 4,4% (= 4,9 Mio. €) auf das Trassenentgelt.

Personalaufwand

Der Personalaufwand ist gegenüber dem Vergleichszeitraum um 9,9 Mio. € auf 81,6 Mio. € angestiegen. Ursächlich ist vor allem der sukzessive Aufbau eigenen Personals der rnv bei gleichzeitigem Rückgang der Personalüberlassung durch die Altverkehrsunternehmen. Darüber hinaus sind Lohn- und Gehaltssteigerungen um 1,06% zum 1. März 2020 sowie 1,4% zum 1. April 2021 erfolgt.

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich gegenüber dem Vergleichszeitraum um 1,0 Mio. € auf 16,9 Mio. €.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind gegenüber dem Vergleichszeitraum um 1,3 Mio. € auf 22,3 Mio. € angestiegen. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen höhere Beiträge, Gebühren und Versicherungen (+0,7 Mio. €), Schadensaufwendungen (+0,5 Mio. €) sowie IT-Aufwendungen (+0,4 Mio. €). Die Zunahme der Beiträge, Gebühren und Versicherungen resultiert hauptsächlich aus gestiegenen Aufwendungen für die Haftpflichtversicherung (+0,5 Mio. €) sowie höheren negativen Einlagezinsen (+0,3 Mio. €).

Verantwortlich für die gestiegenen IT-Aufwendungen sind insbesondere gestiegene IT-Wartungs-aufwendungen, die Erweiterung der IT-Ausstattung der Mitarbeiter (Hard-/Software) sowie erstmalige Softwarekosten für das Projekt fips.

Gegenläufig sind die Aufwendungen für Werbung um 0,6 Mio. € auf 1,0 Mio. € sowie die Aufwendungen für Fort- und Weiterbildung um 0,2 Mio. € auf 0,6 Mio. € gesunken. Beide Entwicklungen stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit der Entwicklung der Corona-Pandemie.

Modellbedingt ergeben sich bei der rnv keine Ergebniseffekte aus dem Verkehrs- und Baugeschäft. Der im Berichtsjahr erzielte **Jahresüberschuss** aus dem Drittgeschäft von 0,3 Mio. € (Vorjahr: Jahresfehlbetrag von 0,7 Mio. €) ist durch folgende Komponenten geprägt: Finanzierungsvereinbarungen mit umliegenden Städten bzw. Kreisen (+1,36 Mio. €), sonstiges Drittgeschäft (./.0,11 Mio. €), Ertragsteueraufwand (./.0,93 Mio. €).

2.3.2 Vermögens- und Finanzlage

2.3.2.1 Kennziffern

Vermögensstruktur	31.12.2021		31.12.2020	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
Anlagenintensität				
Anlagevermögen	241.185	51,5%	227.669	56,6%
Gesamtvermögen	468.310		401.983	
Umlaufintensität				
Umlaufvermögen	226.558	48,4%	173.705	43,2%
Gesamtvermögen	468.310		401.983	

Die Bilanzsumme der rnv ist gegenüber dem Vergleichszeitpunkt 31. Dezember 2020 um 66,3 Mio. € auf 468,3 Mio. € angestiegen. Das Anlagevermögen erhöhte sich im relevanten Zeitraum um 13,5 Mio. € auf 241,2 Mio. €, das Umlaufvermögen um 52,9 Mio. € auf 226,6 Mio. €. Ursache für den deutlichen Anstieg des Umlaufvermögens ist insbesondere die Zunahme der flüssigen Mittel (+35,6 Mio. €), der Forderungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm (+11,5 Mio. €) sowie des Bestands an unfertigen Leistungen (+9,8 Mio. €).

Aus den am 5. Juni 2018 abgeschlossenen Darlehensverträgen 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“ flossen im Geschäftsjahr 2021 insgesamt 45,9 Mio. € zu, die jedoch erst zeitversetzt an den Her-

steller weitergezahlt werden. Diese Weiterzahlung fand im Geschäftsjahr 2021 lediglich im Umfang von 2,0 Mio. € statt, so dass die Darlehensauszahlungen zum Stichtag vorübergehend den Betrag der liquiden Mittel erhöhten. Zahlungen aus den ÖPNV-Rettungsschirmen 2021 flossen ebenfalls noch im Dezember 2021 in Höhe von 7,4 Mio. € zu, werden aber zum Teil erst im Folgejahr verwendet. Ferner zahlte die Sparkasse Rhein Neckar Nord aus einem Darlehensvertrag vom 20. April 2021 zur Zwischenfinanzierung der Planungskosten des Wasserstoffbusbetriebshofes Wieblinger Weg in Heidelberg im Geschäftsjahr 2021 2,0 Mio. € aus, die jedoch fast vollständig erst im Jahr 2022 abfließen werden.

Gegenüber dem Vergleichszeitpunkt hat die Anlagenintensität um 5,1 Prozentpunkte auf 51,5% abgenommen.

Anlagendeckungsgrade	31.12.2021		31.12.2020	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
Anlagendeckung 1				
Eigenkapital	60.468	25,1%	60.151	26,4%
Anlagevermögen	241.185		227.669	
Anlagendeckung 2				
Eigenkapital	60.468	141,0%	60.151	127,1%
+ langfristiges Fremdkapital	279.621		229.217	
Anlagevermögen	241.185		227.669	

Zum 31. Dezember 2021 ist das Anlagevermögen zu 25,1% (Vorjahr: 26,4%) durch Eigenkapital sowie zu 141,0% (Vorjahr: 127,1%) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital

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

Kapitalstruktur	31.12.2021		31.12.2020	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
Eigenkapitalanteil				
Eigenkapital	60.468	12,9%	60.151	15,0%
Gesamtkapital	468.310		401.983	
Fremdkapitalanteil				
Fremdkapital	404.887	86,5%	339.876	84,5%
Gesamtkapital	468.310		401.983	
Verschuldungskoeffizient				
Fremdkapital	404.887	669,6%	339.876	565,0%
Eigenkapital	60.468		60.151	
Korrigierter Eigenkapitalanteil				
Eigenkapital	60.468	14,8%	60.151	17,1%
Gesamtkapital	468.310		401.983	
- unfertige Leistungen	59.093		49.321	

Die Eigenkapitalquote beträgt zum 31. Dezember 2021 unbereinigt 12,9% (Vorjahr: 15,0%). Bereinigt um den Bestand an unfertigen Leistungen im Rahmen der Bautätigkeit für Gesellschafter und Dritte liegt die Eigenkapitalquote bei 14,8% (Vorjahr: 17,1%).

Die Erhöhung des Eigenkapitals um 0,3 Mio. € ist ausschließlich auf den im Geschäftsjahr erzielten Jahresüberschuss zurückzuführen. Dem Anstieg des Fremdkapitals um 65,0 Mio. € liegen insbesondere höhere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinsti-

tuten (+49,5 Mio. €) sowie Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen (+23,0 Mio. €) zugrunde. Die Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultiert hauptsächlich aus der Auszahlung der vierten Darlehensrate über insgesamt 45.878 T€ im Rahmen der Finanzierung des Projekts Rhein-Neckar-Tram 2020 sowie aus den Auszahlungen von Darlehensmitteln aus der laufenden Konsortialfinanzierung zur Betriebsmittelfinanzierung in Höhe von insgesamt 11.700 T€ im Jahr 2021.

2.3.2.2 Investitionen

Im Berichtsjahr wurden von ursprünglich geplanten 53,1 Mio. € insgesamt 33,4 Mio. € investiert. Dabei entfallen 1,5 Mio. € auf immaterielle Vermögensgegenstände und 31,9 Mio. € auf Sachanlagen. Die Reduzierung um 19,7 Mio. € im Ist gegenüber Plan resultiert im Wesentlichen aus einer verzögerten Umsetzung diverser Bauvorhaben der rnv (./.5,9 Mio. €), diverser IT-Projekte (./.5,2 Mio. €) sowie Verzögerungen bei der Bahnbeschaffung RNT 2020 (./.3,1 Mio. €).

Der Großteil der Investitionen des Geschäftsjahres 2021 betrifft die Beschaffung neuer E-Busse (18,2 Mio. €), die Bahnbeschaffung RNT 2020 (2,0 Mio. €), die Erneuerung der Gleisharfe M7 (1,6 Mio. €), die Ersatzbeschaffung von Fahrausweisautomaten (1,3 Mio. €), den Einbau automatischer Fahrgastzählensysteme in Bussen und Bahnen (1,0 Mio. €), die Erneuerung des Gebäudes M7 (0,9 Mio. €), das System SAP PT Nova (0,7 Mio. €), den Einbau der Infotainment-Monitore in Bahnen (0,7 Mio. €) sowie das E-BMS Betriebshofmanagementsystem (0,5 Mio. €).

2.3.2.3 Liquidität

Die Finanzierung der signifikanten Investitionen des Geschäftsjahres erfolgte zum einen aus Mitteln der am 10. März 2020 abgeschlossenen Konsortialfinanzierung (Betriebsmittelfinanzierung). Insgesamt wurden hieraus für Investitionen des Geschäftsjahres 2021 26,3 Mio. € abgerufen, wovon im Geschäftsjahr 2021 6,2 Mio. € zufließen und 20,1 Mio. € erst im Februar 2022.

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 im Geschäftsjahr 2021 45,9 Mio. € zufließen.

Aus einem am 20. April 2021 abgeschlossenen Darlehensvertrag mit der Sparkasse Rhein Neckar Nord zur Finanzierung der Planungskosten des Wasserstoffbusbetriebshofes Wieblingler Weg in Heidelberg flossen im Geschäftsjahr 2021 2,0 Mio. € zu.

Aus einem mit der MKB am 17. Dezember 2019 abgeschlossenen Darlehensvertrag zur Finanzierung der Bauvorhaben an den Gebäuden M7, M8 und M12 flossen im Geschäftsjahr 2021 weitere 2,3 Mio. € zu.

Alle weiteren Investitionen wurden aus dem laufenden Geschäftsbetrieb finanziert.

Zum Bilanzstichtag bestehen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 257,1 Mio. € (Vorjahr: 207,6 Mio. €) und Verbindlichkeiten gegenüber Leasinggebern in Höhe von 1,5 Mio. € (Vorjahr: 2,2 Mio. €).

Die gegenüber der MV bestehenden Darlehensverbindlichkeiten belaufen sich per 31. Dezember 2021 auf 18,1 Mio. € (Vorjahr: 19,4 Mio. €).

Aus den Abschreibungen des Geschäftsjahres ergab sich ein Innenfinanzierungspotenzial in Höhe von 16,9 Mio. €.

Die Zahlungsfähigkeit war im Berichtsjahr jederzeit gegeben.

Zum Bilanzstichtag verfügte die rnv über Kontokorrent-Kreditlinien bei den am Konsortialdarlehensvertrag vom 10. März 2020 beteiligten Banken Postbank und Commerzbank 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. €. Diese bestehenden Kreditlinien wurden per 31. Dezember 2021 nicht beansprucht.

2.4 Gesamtaussage zu Geschäftsverlauf und Lage des Unternehmens

Die rnv konnte die Umsatzziele aus der Unternehmensplanung für 2021 aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie nicht erreichen. Mit 146,3 Mio. € liegen die Verkehrserlöse um 24,6 Mio. € (14,4%) deutlich unter dem geplanten Umsatz von 170,9 Mio. €. In den geplanten Verkehrserlösen waren bereits 10,5 Mio. € coronabedingte Reduzierungen berücksichtigt. Durch Ertragszuschüsse aus den ÖPNV-Rettungsschirmen 2020 und 2021 in Höhe von 34,2 Mio. € konnte der Rückgang der Verkehrserlöse gegenüber einem „Normaljahr“ jedoch nahezu ausgeglichen werden.

Mit +0,32 Mio. € liegt das Ist-Ergebnis des abgeschlossenen Geschäftsjahres um ca. 0,42 Mio. € über dem prognostizierten Ergebnis von 10,10 Mio. €. Die Abweichung gegenüber dem ursprünglichen Planwert resultiert insbesondere aus höheren Überschüssen aus Finanzierungsvereinbarungen (+1,49 Mio. €), gegenläufig wirkt der höhere Ertragsteueraufwand (1,82 Mio. €) sowie das niedrigere Ergebnis aus Sonderverkehren mit Dritten (0,25 Mio. €).

Im Geschäftsjahr 2021 wurden rnv-eigene Investitionen in Höhe von 33,4 Mio. € getätigt. Damit wurde das geplante Investitionsvolumen von 53,1 Mio. € deutlich unterschritten. Das niedrigere Investitionsvolumen in 2021 basiert vor allem auf der späteren Umsetzung diverser IT-Projekte (5,2 Mio. €) und des Umbaus des Gebäudes M8 (3,4 Mio. €).

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

Auch das Geschäftsjahr 2021 war durch die Herausforderung geprägt, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor einer SARS-CoV-2-Infektion am Arbeitsplatz zu schützen. Aus diesem Grund wurde bereits im Juni 2021 allen Beschäftigten die Möglichkeit angeboten, sich zentral im Betriebshof Mannheim gegen Covid-19 impfen zu lassen. Zusätzlich wurden ab November 2021 Booster-Impfungen angeboten. In Summe wurden bis Dezember 2021 etwa 800 Dosen Corona-Impfstoff verabreicht. Die bereits im Geschäftsjahr 2020 eingeleitete Flexibilisierung von Arbeitsort und -zeit, die ebenfalls dem Schutz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor einer SARS-CoV-2-Infektion diente, wurde im Geschäftsjahr 2021 in der Betriebsvereinbarung „mobiles Arbeiten“ fixiert. Die neue Betriebsvereinbarung trägt nun deutlich zur Vereinbarkeit von Beruf und privater Lebenssituation bei. Des Weiteren reagiert die rnv damit auf die Anforderungen, die an einen modernen Arbeitgeber gestellt werden und steigert ihre Arbeitgeberattraktivität.

Als innovatives Unternehmen beteiligt sich die rnv maßgeblich an der Entwicklung einer neuen Art der beruflichen Aufstiegsqualifizierung. Diese Qualifizierung wird durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert und zielt speziell auf die Belange des ÖPNV ab. Das Projekt „UpTrain“ beschreibt eine dreiteilige Aufstiegsqualifizierung.

Dabei handelt es sich um eine neunmonatige, nebenberufliche Weiterqualifizierung für gewerbliche Kolleginnen und Kollegen aus den Berufsfeldern Elektronik sowie Mechatronik, die zum IHK-Abschluss „Geprüfter Berufsspezialist/Geprüfte Berufsspezialistin für Elektronik Mobilität“ führt und der Stufe 5 des deutschen Qualifikationsrahmens entspricht.

Die rnv beteiligt sich nicht nur an der Konzeption der neuen Lehrgänge, sondern stellt auch ihre Infrastruktur für praktische Lehreinheiten zur Verfügung. Darüber hinaus bietet die rnv ausgewählten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Möglichkeit, an der Pilotierung der Aufstiegsqualifizierung teilzunehmen. Damit stellt sich die rnv neben drei weiteren Verkehrsbetrieben

und vier Hochschulen an die Spitze dieses innovativen Ansatzes, um dem immer weiter um sich greifenden Fachkräftemangel ein nachhaltiges Konzept entgegenzusetzen.

Neben den innovativen Qualifizierungskonzepten ist auch das Personalmarketing der rnv ein Teil der Personalstrategie, die dem Fachkräftemangel und der demografischen Entwicklung entgegenwirkt. So konnte sich das Personalmarketing auch im Geschäftsjahr 2021 erfolgreich mit neuen Ideen als auch mit bewährten Maßnahmen zur Personalgewinnung einbringen.

Beispielsweise wiederholte die rnv das dritte Jahr in Folge das Format „Job-Speed-Dating“. Neben dem bereits bewährten Konzept, kurze Bewerbungsgespräche in der Arbeitgebermarkenbahn in der Mannheimer Innenstadt zu führen, wurde das persönliche Recruiting erstmalig mit dem neuen Arbeitgebermarkenbus auch im Umland eingesetzt. Angefahren wurden zum Auftakt die Orte Schwetzingen, Neckargemünd sowie Weinheim und Viernheim.

Das Hochschulmarketing beteiligte sich zusammen mit der Hochschule Frankfurt und dem VDV an der „Sommeruniversität“. Im Rahmen dieser Veranstaltung hatten Studierende aus verschiedenen Studiengängen die Möglichkeit, intensive Einblicke in die teilnehmenden Verkehrsunternehmen zu erhalten und mit Fachleuten zu diskutieren. Außerdem wurde auch Studierenden der Hochschulen Mannheim und Karlsruhe die Gelegenheit geboten, die rnv als attraktiven Arbeitgeber kennenzulernen. Dass die Zusammenarbeit mit Hochschulen und der aktive Austausch mit Studierenden Früchte trägt, zeigte die erneut hohe Zahl an studentischen Praktikantinnen und Praktikanten sowie an Werkstudentinnen und Werkstudenten, die im Geschäftsjahr 2021 in den Fachbereichen unterstützend tätig waren.

Auch in 2021 repräsentierte das Personalmarketing die rnv auf zentralen Messen wie „Jobs for Future“ in Mannheim sowie „Sprungbrett“ und „Job-Barbecue“ in Ludwigshafen. Durch Unterrichtsbesuche in Schulen sowie Exkursionen zur rnv konnte der Kontakt zu potenziellen neuen Auszubildenden ebenfalls weiter intensiviert werden.

Digitales Personalmarketing und personalisiertes Recruiting gewinnen mehr und mehr an Bedeutung und wurden deshalb im Jahr 2021 insbesondere durch kontinuierliche Social-Media-Kampagnen ausgebaut und getestet, wodurch neue Zielgruppen erreicht werden konnten.

In modernen Wirtschaftsunternehmen ist ein strategisches Vielfaltsmanagement nicht mehr wegzudenken. Neben weiteren positiven Aspekten trägt es dazu bei, den Herausforderungen

des Arbeitsmarktes auf adäquate Art und Weise begegnen zu können. Auch die rnv sorgt durch ein strategisch aufgesetztes Vielfaltsmanagement dafür, dass der angestrebte Kulturwandel durch konkrete Maßnahmen und Projekte mit Leben gefüllt und die rnv als Arbeitgeber für Menschen jeden Alters, jeglichen Geschlechts sowie jeder Herkunft und Identität wahrgenommen wird.

Zu den initialen Projekten zählten die erstmalige Teilnahme am Deutschen Diversity-Tag, die Durchführung von Werte-Workshops mit dem Fahrpersonal, die gezielte Förderung von Bewerbungen von Frauen für die Betriebszentrale, die Fortführung der Integrationsmaßnahmen von SHR-Praktikanten sowie die Einstellung der Teilnehmer des Geflüchteten-Fahrkurses und die Umsetzung des Kooperationsprojektes „FutureTram“. Die Wahrnehmbarkeit als vielfältiger Arbeitgeber wurde zudem durch den Einsatz eines „Regenbogenbusses“ beim Christopher Street Day 2021 verstärkt. Die Zusammenarbeit mit dem Mannheimer Bündnis für Vielfalt der Stadt Mannheim wurde intensiviert und ist seit September 2021 über das Kooperationsprojekt „Vielfaltsbahn“ auch in der Region sichtbar.

Um die Arbeitgeberattraktivität auch in den Bereichen Fahrdienst, Betriebszentrale, Zentralempfang, Fahrausweisprüfung, Fahrschule und den Mobilitätszentralen weiter zu erhöhen, wurden im Juli 2021 über 1.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit hochwertiger und modischer Dienstkleidung ausgestattet. Dieser Neuausstattung ging ein dreieinhalb Jahre dauernder Design- und Beschaffungsprozess voraus, an dem nicht nur Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus allen Bereichen der rnv partizipierten, sondern auch die Arbeitnehmervertretung sowie die Mannheimer Modeschule Kehrer beteiligt waren.

Die entsprechenden Kolleginnen und Kollegen konnten zwischen einer Business- und einer sportlichen Bekleidungsline wählen. Beide Varianten sind sehr hochwertig, unverkennbar auf das Corporate Design des Unternehmens abgestimmt und wurden vorab durch den TÜV-Süd auf ihre Praxistauglichkeit geprüft.

Bereits im November 2020 wurden die Manteltarifverhandlungen für die rnv erfolgreich abgeschlossen. Die hierbei erzielten Ergebnisse wurden weitestgehend im Jahr 2021 relevant und tragen zusätzlich zur Arbeitgeberattraktivität gerade auch bei gewerblichen Berufen und unteren Entgeltgruppen bei. Die Abschlüsse sind bis 31.12.2024 gültig. Arbeitszeit und Entgeltentwicklung werden bis zu diesem Zeitpunkt an den TVöD angekopelt.

2.5.2 Kundenqualitätsmanagement

Während der Lockdowns hat sich die Nachfrage nach ÖPNV deutlich reduziert. Das Fahrplanangebot konnte allerdings in 2021 stabil auf hohem Niveau gehalten werden. Den Fahrgästen wurde mit der Einführung der Maskenpflicht zu ihrem eigenen Schutz eine Hygienemaßnahme auferlegt, die zu unterschiedlichen Reaktionen führte.

Es war zu befürchten, dass sich aufgrund der möglichen Ansteckungsgefahr die Zufriedenheit mit dem ÖPNV verschlechtern könnte. Die Frage nach der Entwicklung der Zufriedenheit mit dem ÖPNV unter den gegebenen Umständen wurde von der Branche mit Spannung erwartet. Die bundesweite Befragung wird in der Regel im Frühjahr durchgeführt, allerdings wurde durch die Corona-Krise erst im Oktober mit der Feldphase begonnen. Die Ergebnisse des im Spätherbst 2020 durchgeführten Kundenbarometers lagen daher erst 2021 in finaler Form vor. Die rnv hat sich bei fast allen Merkmalen im Kundenbarometer verbessert, teils sogar deutlich. Die Globalzufriedenheit hat sich gegenüber dem Vorjahr um 0,09 auf 2,60 verbessert, während der Bundesdurchschnitt bei 2,82 lag. Der Betrieb läuft insgesamt (wegen der geringen Besetzung) sogar reibungsloser als vor der Krise. Aus diesem Grund hat die rnv mit besseren Noten abgeschnitten.

Die Maskenpflicht im ÖPNV und die 3G-Regelungen sorgten für eine Vielzahl polarisierender Beschwerden. Mit der Einstellung von Kontrollpersonal für die Maskenpflicht und die stichprobenartige Überprüfung der 3G-Regelungen konnte das Unternehmen auf die Anforderungen der Corona-Auflagen reagieren und für die Sicherheit und Gesundheit der Fahrgäste sorgen. Das Beschwerdeaufkommen hat sich aufgrund der geringeren Fahrgastzahlen entsprechend reduziert. Infrastrukturmaßnahmen, die für längere Ersatzverkehre sorgten, konnten im Wesentlichen ohne größere Störungen durchgeführt werden.

Fuhrpark

Wie eingangs erwähnt, verfügt die rnv zum Abschluss des Geschäftsjahres 2021 über 190 eigene Straßenbahnen und 129 eigene Busse. Moderne Fahrzeuge mit attraktiver Ausstattung und ausreichendem Platzangebot sind ein wichtiger Komfortfaktor des ÖPNV. Daher investiert die rnv laufend in den Unterhalt und Ausbau ihres Fuhrparks. Wichtigster Meilenstein ist hierbei die Beschaffung der Rhein-Neckar-Tram 2020, die voraussichtlich 2023 den Betrieb im Streckennetz der rnv aufnehmen und sukzessive ältere Fahrzeuge ablösen sowie die Fahrzeugverfügbarkeit erhöhen wird. Der Fertigungsanlauf für die RNT 2020 begann im finnischen Skoda-Werk Otanmäki im November 2020. Im Frühjahr 2021 fanden die Erstbemusterungen der verschiedenen Systeme wie Bremsen, Türen, Radsätze und Stromrichter für die neue Fahrzeuggeneration statt. Die Rohbauabnahme der Wagenkästen und Drehgestellrahmen der ersten Fahrzeuge erfolgte Mitte 2021. Ab Herbst 2021 wurden die ersten Fahrzeuge im tschechischen Pilsen montiert. Die rnv ist an den Skoda-Standorten mit eigenen Mitarbeitern vertreten und prüft die Qualität der Arbeiten vor Ort.

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. Mittlerweile verfügt eine hohe Zahl an Bussen und Bahnen über solche Monitore. Die Monitore ermöglichen beispielsweise eine Darstellung des Linienverlaufs und von Anschlussmöglichkeiten, was mit den herkömmlichen Displays nicht möglich war. Des Weiteren werden die Fahrzeuge größtenteils mit einem automatischen Fahrgastzählsystem ausgestattet, mit dessen Hilfe auch der aktuelle Auslastungsgrad der Fahrzeuge erhoben werden kann. Hiermit

lassen sich zuverlässige Daten über die Auslastung einzelner Fahrten gewinnen, was für die bedarfsgerechte Umlaufplanung ebenso genutzt werden kann wie für die Prognose des Auslastungsgrads und eine damit einhergehende weitere Optimierung der Fahrgastinformation.

Zu den Vorgaben der Aufgabenträger zählt, dass die rnv ihren Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leistet. Im Bahnbereich wird schon seit geraumer Zeit zertifizierter Ökostrom eingesetzt und auch im Busbereich hat die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe begonnen. Nachdem die rnv im Jahr 2019 die ersten sechs batterieelektrischen Busse in Betrieb genommen hat, wurden im vergangenen Jahr die Weichen für die weitere Elektrifizierung des Busfuhrparks gestellt. Die rnv nimmt zum Ende des Geschäftsjahres 2021 zusätzliche batterieelektrische Solobusse in den Fuhrpark auf. Der Ausbau der lokal emissionsfreien Busflotte auf 36 Fahrzeuge wird voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2022 abgeschlossen werden. Darüber hinaus beabsichtigt die rnv, batterieelektrische Busse mit Brennstoffzellen-Range-Extender anzuschaffen. Diese Fahrzeuge werden der rnv voraussichtlich ab dem Jahr 2023 zur Verfügung stehen und den Verkehrsbetrieb dann in die Lage versetzen, auf die Neuanschaffung von Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb zu verzichten. Ähnlich der Einführung rein batterieelektrischer Busse im Jahr 2019 kommt der rnv auch diesmal die Rolle als einer der Erstanwender der neuen Technologie zu. Dank intensiver Bemühungen bei der Einwerbung von Drittmitteln werden aller Voraussicht nach sowohl über den Bund als auch über das Land Baden-Württemberg hohe Kostenbeiträge für die Weiterentwicklung des Fuhrparks realisiert werden können.

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

3.1 Prognosebericht

Die Coronavirus-Pandemie stellt die rnv vor große Herausforderungen. Sie führte nach 2020 auch im Jahr 2021 zu massiven Einnahmeausfällen, und dies bei nahezu gleichbleibenden Kosten des Angebots bzw. sogar einem Mehraufwand für zusätzliche Reinigung und Desinfektion der Fahrzeuge. Ein großer Teil des Ergebniseffekts konnte durch den ÖPNV-Rettungsschirm ausgeglichen werden. Da auch in Zukunft mit negativen Auswirkungen der Pandemie auf die rnv zu rechnen ist, wird in der Wirtschafts- und Mehrjahresplanung eine Abschätzung der Effekte über das Jahr 2021 hinaus vorgenommen. Von zentraler Bedeutung ist hierbei die Prognose der Entwicklung der Fahrgastzahlen, von 90% Anfang 2022 auf 95% bis Ende 2022 bzw. Anfang 2023 und auf 100% bis Mai 2023, mit entsprechendem Einfluss auf Fahrgeldeinnahmen, Vertriebsanreiz und Schwerbehindertenzuschüsse. Erst 2024 wird wieder von einem ganzjährigen Normalzustand ausgegangen.

In Übereinstimmung mit ihren Gesellschaftern hält die rnv trotz der Coronavirus-Pandemie am Ausbau des Angebots zur Erreichung der Klimaschutzziele sowie zur Aufrechterhaltung der Mobilität in der Rhein-Neckar-Region fest. In den ersten Planjahren findet die Angebotsausweitung vor allem im Busbereich statt, mit Beschaffung der „Rhein-Neckar-Tram 2020“ ab 2022 auch im Bahnbereich. Zusätzlich sind 34 weitere Optionsbahnen mit Inbetriebnahme in den Jahren 2025 bis 2027 eingeplant, um, über den 1:1-Austausch der Bestandsbahnen hinaus, weitere Angebotsausweitungen zu ermöglichen.

Während im Busbereich der Umstieg auf alternative Antriebe durch die Beschaffung von Elektro- und Wasserstoffbussen voranschreitet, werden unter Nutzung von Förderprogrammen auch neue Mobilitätsformen wie On-Demand-Verkehre und Autonomes Fahren eingeführt. Die Digitalisierung wird durch die Stärkung digitaler Vertriebswege und Kundeninformationen vorangetrieben, aber auch innerhalb der rnv bietet die Digitalisierung in den nächsten Jahren die Chance zur Umsetzung deutlicher Prozessverbesserungen.

Damit wird der neuen rnv-Strategie „rnv 5.0“ Rechnung getragen und die rnv konsequent auf die Bedürfnisse ihrer Kunden ausgerichtet.

Durch die vorgenannten Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Verkehrsangebots sowie der coronabedingten Effekte steigt das Defizit der rnv vor Endabrechnung im Jahr 2022 auf 93,4 Mio. € und bis zum Jahr 2026 auf 99,3 Mio. € kontinuierlich an.

rnv-eigene Investitionen

Gemäß der im November 2021 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“ bis 2024 als Festbestellung sowie weiterer 34 Bahnen bis 2027 als Optionsbahnen, durch geplante Investitionen in den Standort Heidelberg sowie durch die Beschaffung von Bussen mit alternativen Antriebstechnologien geprägt. Der rnv-Investitionsplan umfasst in 2022 ein Brutto-Investitionsvolumen von 110,9 Mio. €. Bei erwarteten Zuschüssen von 14,6 Mio. € verbleibt in 2022 ein Netto-Investitionsvolumen von 96,3 Mio. €. Zwischen 2022 und 2026 umfasst der rnv-Investitionsplan ein Brutto-Investitionsvolumen von 431,9 Mio. €. Bei erwarteten Zuschüssen von 77,5 Mio. € verbleibt ein Netto-Investitionsvolumen von 354,4 Mio. €.

Unter der Position „Beschaffung Rhein-Neckar-Tram 2020“ wurden 80 neue Bahnen im Jahr 2018 per Festbestellung bei Skoda Transportation bestellt. Das Gesamtinvestitionsvolumen für die Festbestellung liegt bei ca. 265,3 Mio. €. Darin enthalten sind die Fahrzeugkosten, die technischen Optionen, aktivierungsfähige Ersatzteile und Projektkosten der rnv. Bis Ende 2021 wurden 90,8 Mio. € angezahlt. Im Rahmen der Festbestellung ist die letzte Lieferung und Inbetriebnahme für das Jahr 2024 vorgesehen, so dass im Planungszeitraum 2022-2026, unter Berücksichtigung der Projektkosten aus Vorjahren, das Brutto-Investitionsvolumen bei 174,5 Mio. € liegt. Als Förderung wurden vom Land Baden-Württemberg in Summe Zuschüsse in Höhe von 13,0 Mio. € bewilligt.

Der optionale Teil der Bahnbeschaffung „Rhein-Neckar-Tram 2020“ beinhaltet zunächst 34 weitere 30-Meter-Bahnen in den Jahren 2024 bis 2027. Dieser wurde mit einer 30-prozentigen Anzahlung auf alle Bahnen im Jahr 2022 und weiteren Anzahlungen in den Folgejahren sowie einer Inbetriebnahme der ersten 13 Bahnen in 2025 geplant. Das Brutto-Investitionsvolumen liegt im Planungszeitraum bei 65,8 Mio. €, bis zum Jahr 2027 bei 73,1 Mio. €. Bei einer unterstellten Förderquote von konservativ 30% auf alle Bahnen, die für Baden-Württemberg beschafft werden, ergibt sich im Planungszeitraum bis Ende 2026 ein Netto-Investitionsvolumen von 53,3 Mio. € und bis zum Jahr 2027 von 59,6 Mio. €. Bei Bahnen, die für Rheinland-Pfalz beschafft werden, ist eine Förderung derzeit nicht absehbar.

Ab 2022 wird die Lieferung von Bussen ausschließlich mit alternativen Antriebstechnologien geplant. Hierbei werden Solobus-

se mit Elektroantrieb und Gelenkbusse ausschließlich mit Wasserstoffantrieb beschafft. Inklusive itcs und Ladeinfrastruktur für alle Standorte beträgt das Brutto-Investitionsvolumen 62,1 Mio. €, bei einer Förderung von 17,7 Mio. €. Hinzu kommt die Anpassung der Werkstattinfrastruktur sowie die Anpassung der Infrastruktur für alternative Antriebstechnologien in den Plänen der Altgesellschaften.

Der Neubau des Betriebshofes Heidelberg am bestehenden Standort ist in den Investitionsplan der rnv im Planungszeitraum 2022 bis 2026 mit einer Investitionshöhe von 27,6 Mio. € und einer GVFG-Förderung von 11,9 Mio. € eingeflossen. Über den Investitionszeitraum 2027 bis 2028 werden zusätzlich 37,4 Mio. € investiert, mit einem Fördervolumen von 19,1 Mio. €. Der voraussichtliche Fertigstellungstermin liegt außerhalb des Planungszeitraums im Jahr 2028. Dringend notwendige Investitionen in den jetzigen Betriebshof am Standort Bergheimer Straße zur Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft werden generell im Investitionsplan der HSB abgebildet. Hiervon abweichend ist die Erneuerung der Toranlage H5, die Erneuerung der Lastenaufzüge H8 und H9 sowie die Erneuerung der Waschanlage im Investitionsplan der rnv enthalten. Darüber hinaus sind Investitionen in einen Busbetriebshof (inkl. Wasserstoffinfrastruktur) mit einer Investitionshöhe von 20,0 Mio. € und einer Förderung von 15,1 Mio. € sowie in eine Straßenbahn-Abstellanlage mit einer Investitionshöhe von 14,1 Mio. € und einer GVFG-Förderung von 4,5 Mio. € im Planungszeitraum berücksichtigt.

Die Investitionen in IT-Hard- und Software inkl. Vertriebstechnologie betragen im Planungszeitraum 27,4 Mio. € und dienen dazu, die Digitalisierung in der rnv weiter voranzutreiben. Mit 5,5 Mio. € ist die Einführung von S4/HANA als größte Einzelinvestition enthalten.

Erlössteigerungen

Für das Geschäftsjahr 2022 erwartet die rnv **Verkehrserlöse** in Höhe von insgesamt 173,8 Mio. €. Hierbei rechnet die rnv bei einer sukzessiven Erholung der Fahrgastzahlen von 90% Anfang 2022 auf 95% bis Ende 2022 bzw. Anfang 2023 und auf 100% bis Mai 2023 mit coronabedingten Mindereinnahmen von 13,1 Mio. €. Ein Ausgleich der coronabedingten Mindereinnahmen im Jahr 2022 durch einen ÖPNV-Rettungsschirm wurde nicht eingeplant.

Die prognostizierten Erlöse aus dem **Linienverkehr** für 2021 belaufen sich auf 126,8 Mio. €. Im Rahmen der VRN-Tarifreform ist eine Tarifierhöhung von 3,0% im Jahr 2022 eingeplant. Für die Jahre 2023 und 2024 sind je 2,5% und in den Folgejahren je 3,0% unterstellt. Diese Steigerung, die Zunahme der Fahrgastzahlen auf vor-Corona-Niveau sowie geplante Angebotsausweitungen in Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen führen bis 2026 zu einem Anstieg der Erlöse aus dem Linienverkehr auf 159,7 Mio. €.

Die **Schwerbehindertenzuschüsse** sind aufgrund steigender Fahrgeldeinnahmen in der Planung 2022 mit 6,2 Mio. €, ansteigend auf 7,8 Mio. € im Jahr 2026 enthalten.

Die Zuweisungen der **Schülerzuschüsse** (§15 ÖPNVG-Mittel) erfolgen mit der zweiten Stufe der ÖPNV-Finanzierungsreform in Baden-Württemberg ab 2021 nach einem neuen Verteilungsschlüssel, der u. a. anhand von Fahrgastzahlen und Angebotskilometern ermittelt und von 2021 bis 2023 stufenweise wirksam wird. Gleichzeitig wird in den drei Jahren das Gesamtvolumen der Mittel um jeweils 16,7 Mio. € erhöht. Für 2022 ist die Höhe der Zuweisungen für Heidelberg und Mannheim bereits bekannt. Für 2023 wurden die Werte aus Modellrechnungen des Ministeriums verwendet. Ab 2023 ist der Übergang zum neuen Verteilungsschlüssel vollständig vollzogen und der Aufwuchs der Mittel abgeschlossen. Somit werden sich die Abweichungen zwischen den Jahren nicht mehr in den gleichen Dimensionen wie in den Jahren davor, sondern nur im Rahmen der Parameteränderungen bewegen. Ab 2023 wurden konstante Zahlungen eingeplant. Die ÖPNV-Finanzierungsreform gilt nicht für Eisenbahnverkehre. Das Linienbündel OEG als Eisenbahnunternehmen wird derzeit noch pauschaliert abgerechnet – auch hier ist eine Reform geplant. Im Plan wurden konstante Zuschüsse unterstellt. In Rheinland-Pfalz wird weiterhin nach dem Preis-Preis-Ausgleich abgerechnet. Dieses Landesgesetz gilt nicht für Eisenbahnverkehre. Das Linienbündel RHB wird nach dem „alten“ bundesgesetzlichen Antragsverfahren abgerechnet, hier wurde ein Rückgang der Ausgleichsleistungen um 4% p.a. eingeplant.

Die Steigerung der **Erlöse aus Finanzierungsvereinbarungen** von 2021 auf 2022 um 1,9 Mio. € beruht vor allem auf höheren Erlösen bei der OEG-Finanzierungsvereinbarung und bei der Finanzierungsvereinbarung der Linien 22 und 23, da hier die Tragung der coronabedingten Mindereinnahmen durch die Öffnungsklausel berücksichtigt wird. Für die Jahre 2022 bis 2026 wird bei der RHB-Finanzierungsvereinbarung durch eine kostendeckende Kalkulation ebenfalls mit einer Steigerung der Erlöse gerechnet.

Ergebnis

Das Ergebnis der rnv wird vor allem durch die Ergebnisse aus den Finanzierungsvereinbarungen mit den Nachbargemeinden der Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen sowie die Überschüsse aus Sonderverkehren bestimmt. Gegenläufig wirkt der Ertragsteueraufwand. Vor allem bedingt durch strukturelle und Sondereffekte beim Ergebnis der Finanzierungsvereinbarung RHB prognostiziert die rnv für 2022 einen Jahresüberschuss von 0,2 Mio. €. Ab 2023 werden positive Ergebnisse zwischen 1,0 und 1,1 Mio. € erwartet.

Wie das Jahr 2021 wird auch das Jahr 2022 deutlich von den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie geprägt sein. Gegenüber den Annahmen der Wirtschafts- und Mehrjahresplanung 2022 bis 2026 mit coronabedingten Mindererlösen und Mehraufwendungen von ca. 13,1 Mio. € wird aufgrund der vierten Corona-Welle mit einer niedrigeren Entwicklung der Fahrgastzahlen in 2022 und entsprechend verringerten Fahrgeldeinnahmen gerechnet. Auf der Aufwandsseite sind nur geringe Einsparungen möglich, auch um eine langfristige Akzeptanz des ÖPNV im Rahmen der Verkehrswende sicherzustellen. Entgegen der Annahme der Wirtschaftsplanung können Mittel aus dem ÖPNV-Rettungsschirm auch im Jahr 2022 beantragt werden, wobei die Höhe und auch der Zeitraum der Zahlungen noch nicht final bekannt sind. Durch die Zahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm und der in der Planung bereits vorgenommenen Absenkung der Prognosen gegenüber einem Nicht-Corona-Jahr ist das Erreichen des Plan-Ergebnisses nach wie vor möglich. Voraussichtlich im Jahr 2022 erfolgt auch der finale Nachweis der beantragten Mittel des ÖPNV-Rettungsschirms 2021 mit entsprechender Ergebnisauswirkung. Aufgrund der Regelungen zum Defizitausgleich in den Betrauungsvereinbarungen wird das einhergehende Ergebnisrisiko an die Gesellschafter der rnv durchgereicht.

3.2 Chancen- und Risikobericht

Das bei der rnv implementierte Risikomanagementsystem sichert mit vierteljährlich stattfindenden Aktualisierungen des Risikoportfolios 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 ein strategischer Hauptprozess und integraler Bestandteil der Unternehmenssteuerung.

Risikomanagementsystem

Zur konsequenten und systematisierten Überwachung von Risiken setzt die rnv ein auf den Unternehmenskontext angepasstes Risikomanagement- und Kontrollsystem ein. Dieses bietet einerseits ein systemisches Rahmenwerk aus Grundsätzen, Definitionen und Verantwortlichkeiten und stellt daneben für den operativen Zweck ein unternehmensspezifisch aufgebautes Portal bereit, in welchem Unternehmensrisiken in allen Aspekten erfasst und aktualisiert sowie bedarfsgerecht ausgewertet werden können. Die parallel hierzu aufgesetzten Ablaufprozesse beinhalten darüber hinaus eine regelmäßige, mehrstufige Plausibilisierung der Inhalte zur Qualitätssicherung.

Somit unterliegt die aktuelle Unternehmenssituation einer kontinuierlichen Risikorevision und Risikoanalyse, welche quartalsweise durch das Zentrale Risikomanagement in einem abgestimmten Chancen- und Risikobericht an die Führungsebenen des Unternehmens wie auch an Aufsichtsrat und Gesellschafter berichtet werden. Außerhalb dieser regelmäßigen Berichterstattung gibt es für unerwartete Risiken mit bestandsgefährdendem Schadenspotenzial eine ad-hoc Berichtspflicht.

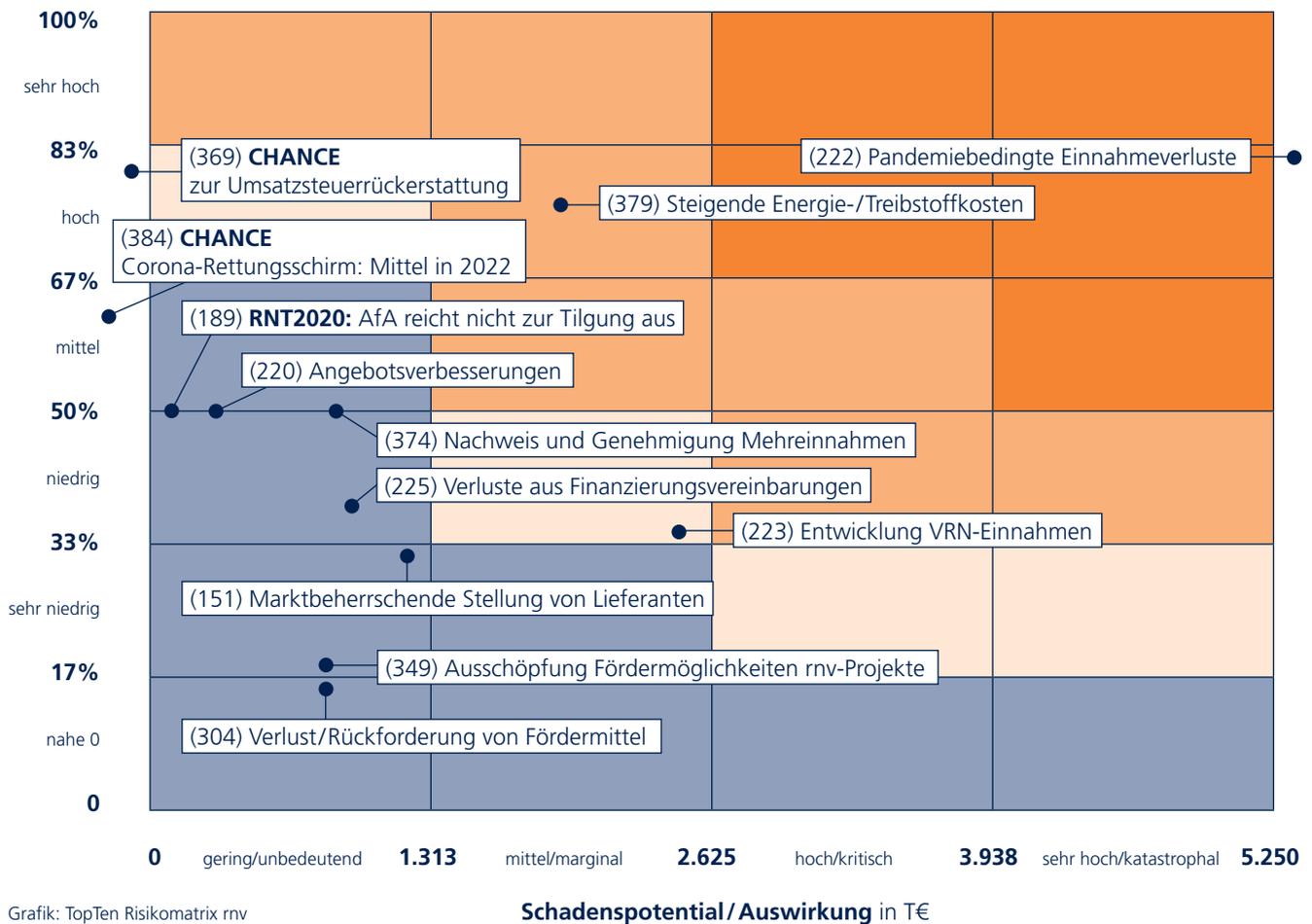
Das Risikomanagement-Portal sowie die Auswertungsmöglichkeiten werden sukzessive weiter ausgebaut. Unter dem Ansatz integrierter Managementsysteme wird die Einbindung des Risikomanagementsystems in den Steuerungskontext der rnv weiter vorangetrieben.

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

Risikoportfolio

Zu Ende des Geschäftsjahres 2021 lag die absolute Anzahl der gemeldeten Unternehmenschancen und -risiken im Vergleich zum Vorjahr unverändert bei 93 Einzelsachverhalten. Gemäß der Konzeption des Chancen- und Risikomanagements der rnv werden die Einzelsachverhalte mit Brutto-Schadenspotential und Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet. Dieser aus dem Produkt der beiden Werte zusammengesetzte annualisierte Erwartungswert des gesamten Risikoportfolios sank im aktuellen Geschäftsjahr von 6,5 Mio.€ im Vorjahr auf aktuell 3,8 Mio.€.

Eintrittswahrscheinlichkeit in %



Grafik: TopTen Risikomatrix rnv

Schadenspotential/Auswirkung in T€

Risikolage

Nach wie vor wird die Chancen- und Risikolage der rnv deutlich durch die Corona-Pandemie beeinflusst. Potenziellen Einnahmeverlusten und Liquiditätsproblemen auf der Risikoseite steht allerdings die mögliche Schadenskompensation durch entsprechende Rettungsschirme als Chance gegenüber.

Ende des Geschäftsjahres 2021 zeichnet sich im Risikomanagement ein erheblicher, über die Ansätze im Wirtschaftsplan 2022 hinausgehender Anstieg der Energiepreise (Strom, Treibstoff, Gas) ab. Zum Zeitpunkt der Berichtserstellung hat sich die Krise in der Ukraine stark verschärft. Mittelbar wird die rnv voraussichtlich von weiter steigenden Energiepreisen betroffen sein. Eine nennenswerte Chance bietet sich durch absehbare Umsatzsteuerkorrekturen im Zusammenhang mit den Grundbeiträgen von Job- und Semestertickets.

Das Großprojekt RNT2020 findet vornehmlich mit finanziellen Risiken Eingang in das Unternehmens-Risikomanagement. Daneben spielen Verzögerungen im Projektablauf durch Corona sowie technische Unwägbarkeiten eine Rolle bei der Einschätzung des Risikopotenzials.

Nicht zuletzt finden sich im Risikoportfolio der rnv auch Risiken im Zusammenhang mit der zunehmend schwierigeren Akquisition von qualifiziertem Personal an kritischen Stellen. Beispielhaft seien hier Stellen im Kontext der Energiewende oder der Informationstechnologie genannt.

Alle im Geschäftsjahr 2021 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.

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 2021 fünf Frauen. Damit beträgt der Frauenanteil im Aufsichtsrat mittlerweile 25%.

Für den Planungszeitraum ab 1. Juli 2022 bis 30. Juni 2027 hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 4. März 2022 eine Zielgröße von mindestens fünf Frauen im Aufsichtsrat (25%) und weiterhin von null für die Geschäftsführung beschlossen. Der weiterhin in der Geschäftsführung fehlende Frauenanteil ist auf bestehende Verträge mit den aktuellen Geschäftsführern zurückzuführen.

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 2021 betrug der Anteil von Frauen in Führungspositionen 22,8%.

Mannheim, den 12. April 2022



Christian Volz
Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten



Martin in der Beek
Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten

Bilanz

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim
zum Stichtag 31.12.2021

Aktiva		31.12.2021	31.12.2020
	Anhang	in T€	in T€
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		6.450	3.152
Sachanlagen		227.141	216.923
Finanzanlagen		7.594	7.594
Summe Anlagevermögen		241.185	227.669
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	74.513	64.397
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	53.824	46.642
Flüssige Mittel	(4)	98.221	62.666
Summe Umlaufvermögen		226.558	173.705
Rechnungsabgrenzungsposten		567	609
Summe Aktiva		468.310	401.983
Passiva		31.12.2021	31.12.2020
	Anhang	in T€	in T€
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	10.500	10.500
Kapitalrücklage	(6)	44.919	44.919
Gewinnvortrag		4.733	5.428
Jahresüberschuss (+) / Jahresfehlbetrag (-)		316	-696
Summe Eigenkapital		60.468	60.151
Fremdkapital			
Rückstellungen	(7)	21.888	23.247
Verbindlichkeiten	(8)	382.999	316.629
Summe Fremdkapital		404.887	339.876
Rechnungsabgrenzungsposten	(9)	2.955	1.956
Summe Passiva		468.310	401.983

Gewinn- und Verlustrechnung

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

für das Geschäftsjahr vom 1.1.2021 bis 31.12.2021

		1.1.– 31.12.2021	1.1.– 31.12.2020
	Anhang	in T€	in T€
Umsatzerlöse	(10)	171.245	185.333
Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen		9.772	13.415
Aktivierte Eigenleistungen		1.309	1.526
Sonstige betriebliche Erträge	(11)	57.897	45.140
Gesamtleistung		240.223	245.414
Materialaufwand	(12)	112.594	131.073
Personalaufwand	(13)	81.626	71.727
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		16.927	15.968
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(14)	22.336	21.071
Finanzergebnis	(15)	-5.836	-5.673
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(16)	933	51
Ergebnis nach Steuern		-29	-149
Sonstige Steuern	(17)	-345	547
Jahresüberschuss (+) / Jahresfehlbetrag (-)	(18)	316	-696

Anhang

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

für das Geschäftsjahr vom 1.1.2021 bis 31.12.2021

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH – im Folgenden rnv genannt – für das Geschäftsjahr vom 1.1.2021 bis 31.12.2021 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 aufgliedert und erläutert.

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren die nachstehenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend. Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen sind zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und um planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen vermindert. Bei voraussichtlich dauernder Wertminderung werden außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen. Soweit die Gründe für diese Abschreibungen nicht mehr vorliegen, erfolgen Wertaufholungen. 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 Durchschnittseinstandpreisen 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.

Geleistete Anzahlungen werden zum Nennbetrag angesetzt.

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

Vor dem Bilanzstichtag geleistete Zahlungen werden als aktiver Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen, soweit sie Aufwand für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen. Der Ansatz erfolgt zum Nennwert.

Am 17.3.2020 wurde zur Absicherung des Zinsrisikos aus dem Konsortialdarlehensvertrag vom 10.3.2020 ein Zinsbegrenzungsgeschäft in Form einer Höchstsatzvereinbarung (sog. „CAP“) mit der DZ BANK AG abgeschlossen. Dieses hat eine Laufzeit vom 1.4.2020 bis zum 10.3.2023. Das Zinsbegrenzungsgeschäft sichert das Zinsänderungsrisiko aus betragskongruenten variabel verzinslichen Darlehen mit einem Höchstzinssatz von 0,5 % p. a. ab und basiert auf während der Laufzeit steigenden Bezugsbeträgen von anfänglich 16.855 T€ bis zuletzt 62.510 T€. Die damit im Zusammenhang stehenden Zins-sicherungskosten (einmalige Optionsprämie) in Höhe von 25 T€ werden mittels eines aktiven Rechnungsabgrenzungspostens ratierlich über die Laufzeit verteilt.

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 Treu-

handvermögen 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 Steuer- und 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 1,35 % p. a. (Sterbegeld, Jubiläen, Zeitwertkonten) bzw. 0,67 % 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. Erhaltene Anzahlungen werden zum Nennbetrag angesetzt.

Als passiver Rechnungsabgrenzungsposten werden vor dem Bilanzstichtag erhaltene Zahlungen ausgewiesen, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen. Der Ansatz erfolgte zum Nennwert.

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

Angaben zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

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

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

	Stand	Eigenkapital	Jahresergebnis	Anteil am Kapital
		in T€	in T€	in %
V-Bus GmbH, Viernheim (V-Bus)	31.12.2021	1.578	41	100,0
Zentralwerkstatt für Verkehrsmittel Mannheim GmbH, Mannheim (ZWM)	31.12.2021	4.227	0	94,9

Die Jahresabschlüsse der V-Bus und der ZWM auf den 31.12.2021 sind zum Zeitpunkt der Erstellung des Anhangs geprüft, aber noch nicht festgestellt.

(2) Vorräte

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

unfertige Leistungen in Höhe von 59.093 T€. Daneben beinhaltet die Position Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe in Höhe von 15.420 T€.

	31.12.2021	31.12.2020
	in T€	in T€
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	15.420	15.076
Unfertige Leistungen	59.093	49.321
Vorräte	74.513	64.397

(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 6.516 T€ (Vorjahr: 7.602 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 Rechnungstellung 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 Rechnungstellung 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 (3.036 T€; Vorjahr: 2.420 T€), Forderungen aus Finanzierungsvereinbarungen mit umliegenden Städten bzw. Kreisen (2.314 T€; Vorjahr: 2.076 T€) sowie Forderungen aus Zuschüssen für die Schwerbehindertenbeförderung (792 T€; Vorjahr: 0 T€).

Bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen handelt es sich hauptsächlich um Forderungen gegen die Tochtergesellschaft V-Bus aus erbrachten Dienstleistungen (120 T€; Vorjahr: 601 T€). Die übrigen Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr: 200 T€ kurzfristige Darlehen).

Die Forderungen gegen Gesellschafter umfassen hauptsächlich Forderungen aus der Erbringung von Baudienstleistungen (10.037 T€; Vorjahr: 7.204 T€). Auch hier schlägt sich die Abrechnung zu Prognosekosten nieder. Weiterhin bestehen Forderungen aus der Kostenübernahme angefallener Planungskosten für den Betriebshof Heidelberg (2.121 T€; Vorjahr: 2.121 T€) sowie ein Ausgleichsanspruch für die von der ZWM aus dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag übernommenen Verluste (147 T€; Vorjahr: 159 T€). Bei den übrigen Forderungen gegen Gesellschafter handelt es sich wie im Vorjahr ausschließlich um Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen werden hauptsächlich Forderungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm (14.335 T€; Vorjahr: 2.844 T€), Steuerforderungen (4.705 T€; Vorjahr: 10.706 T€), Forderungen aus Schadensfällen (2.699 T€; Vorjahr: 2.200 T€) sowie der Ausgleichsanspruch gegenüber der MV für den ZWM-Verlust 2021 (264 T€; Vorjahr: 286 T€) ausgewiesen. Bei den Forderungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm handelt es sich um Beträge gemäß § 268 Abs. 4 S. 2 HGB, die rechtlich erst nach dem Bilanzstichtag entstehen.

	31.12.2021	31.12.2020
	in T€	in T€
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18.326	17.140
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	121	813
Forderungen gegen Gesellschafter	12.478	11.898
Sonstige Vermögensgegenstände	22.899	16.791
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	53.824	46.642

Auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände wurden Einzelwertberichtigungen in Höhe von 351 T€ (Vorjahr: 301 T€) sowie Pauschalwertberichtigungen in Höhe von 20 T€ (Vorjahr: 20 T€) gebildet.

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

(4) Flüssige Mittel

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

	31.12.2021	31.12.2020
	in T€	in T€
Kassenbestand	732	571
Guthaben bei Kreditinstituten	97.489	62.095
Flüssige Mittel	98.221	62.666

(5) Gezeichnetes Kapital

Das Stammkapital der rnv beträgt 10.500 T€. Hiervon hält die MKB Mannheimer Kommunalbeteiligungen GmbH, Mannheim (MKB) 49,99 %, die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH, Heidelberg (HSB) 27,83 %, die Verkehrsbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH, Ludwigshafen am Rhein (VBL) 18,36 %, die Rhein-Haardtbahn GmbH, Bad Dürkheim (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 31.12.2021 beträgt die Kapitalrücklage unverändert 44.919 T€.

(7) Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Rückstellungen für Personalverpflichtungen (8.339 T€; Vorjahr: 8.091 T€), Rückstellungen für noch zu erbringende Bauleistungen im Rahmen der Abrechnung zu Prognosekosten (6.518 T€; Vorjahr: 9.183 T€), Rückstellungen für ausstehende Rechnungen (2.710 T€; Vorjahr: 3.066 T€) sowie Rückstellungen für Haftpflichtversicherung (2.432 T€; Vorjahr: 2.069 T€) 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 148 T€, der unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen wird. Der beizulegende Zeitwert des Treuhandvermögens entspricht mit 1.181 T€ den Anschaffungskosten. Der Erfüllungsbetrag der Versorgungsverpflichtungen aus Zeitwertguthaben beträgt 1.329 T€.

Steuerrückstellungen
Sonstige Rückstellungen
Rückstellungen

31.12.2021	31.12.2020
in T€	in T€
979	491
20.909	22.756
21.888	23.247

(8) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten haben gegenüber dem Vorjahr um 49.538 T€ zugenommen. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die Auszahlung der vierten Darlehensrate über insgesamt 45.878 T€ im Rahmen der Finanzierung des Projekts Rhein-Neckar-Tram 2020 sowie auf die Auszahlungen von Darlehensmitteln aus der laufenden Konsortialfinanzierung zur Betriebsmittelfinanzierung in Höhe von insgesamt 11.700 T€ im Jahr 2021 zurückzuführen. Die zugeflossenen Mittel für die Finanzierung des Projekts Rhein-Neckar-Tram 2020 werden nach Leistungserbringung und Fakturierung sukzessive zur Begleichung der Rechnungen des Herstellers Skoda Transportation verwendet. Die Mittel aus der Betriebsmittelfinanzierung wurden unmittelbar zur Finanzierung beweglicher Anlagegüter eingesetzt, wobei 5.500 T€ auf Investitionen entfallen, die bereits im Geschäftsjahr 2020 getätigt wurden. Die 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 10.543 T€ (Vorjahr: 14.379 T€) auf Verbindlichkeiten für bezogene Leistungen im Rahmen des Baugeschäfts und 6.987 T€ (Vorjahr: 4.071 T€) auf Verbindlichkeiten aus der Endabrechnung der Arbeitnehmerüberlassung gegenüber der MV.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern beinhalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus dem zusätzlichen Defizitausgleich (5.981 T€; Vorjahr: 7.594 T€) sowie Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der MKB (2.957 T€; Vorjahr: 695 T€). Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern betreffen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr: 5.300 T€ Darlehensverbindlichkeiten).

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen handelt es sich hauptsächlich um Verbindlichkeiten gegenüber V-Bus aus der Erbringung von Fahrleistungen (734 T€; Vorjahr: 565 T€) und der bestehenden umsatzsteuerlichen Organschaft (458 T€; Vorjahr: 236 T€) sowie gegenüber der ZWM aus dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag (411 T€; Vorjahr: 446 T€). Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren aus Lieferungen und Leistungen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen hauptsächlich die an die Mobility inside Holding GmbH & Co. KG zu leistende Pflicht-

einlage (315 T€; Vorjahr: 525 T€). Die übrigen Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen durch die MV gewährte Darlehen (18.089 T€; Vorjahr: 19.411 T€), erhaltene Fördermittel für noch nicht abgeschlossene Investitionsmaßnahmen (7.022 T€; Vorjahr: 1.143 T€), Verbindlichkeiten gegenüber anderen Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (1.480 T€; Vorjahr: 3.668 T€), Verbindlichkeiten im Rahmen von Sale-and-lease-back-Verträgen (1.467 T€; Vorjahr: 2.217 T€) und Steuerverbindlichkeiten (605 T€; Vorjahr: 1.262 T€).

	31.12.2021	davon mit einer Restlaufzeit		
	31.12.2020	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre
	gesamt			
	in T€	in T€	in T€	in T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	257.127	12.469	244.658	178.010
<i>im Vorjahr</i>	207.589	10.059	197.530	142.014
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen (davon gegenüber Gesellschaftern)	57.616	57.616	0	0
<i>im Vorjahr</i>	(52.008)	(52.008)	(0)	(0)
<i>(im Vorjahr davon gegenüber Gesellschaftern)</i>	34.587	34.587	0	0
	(29.508)	(29.508)	(0)	(0)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26.748	26.748	0	0
<i>im Vorjahr</i>	29.563	29.563	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	9.481	6.643	2.838	2.360
<i>im Vorjahr</i>	14.146	14.146	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.626	1.626	0	0
<i>im Vorjahr</i>	1.256	1.256	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	344	344	0	0
<i>im Vorjahr</i>	528	178	350	0
Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern)	30.057	12.626	17.431	11.477
<i>im Vorjahr</i>	(605)	(605)	(0)	(0)
<i>(im Vorjahr davon aus Steuern)</i>	28.960	9.405	19.555	12.799
	(1.262)	(1.262)	(0)	(0)
Verbindlichkeiten	382.999	118.072	264.927	191.847
<i>im Vorjahr</i>	316.629	99.194	217.435	154.813

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden in Höhe von 64.936 T€ (Vorjahr: 61.598 T€) durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen und in Höhe von 183.178 T€ (Vorjahr: 138.514 T€) durch Bürgschaften abgesichert.

Die Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der MV wurden in Höhe von 18.089 T€ (Vorjahr: 19.411 T€) durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen abgesichert.

(9) Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten wird für im Voraus bezahlte, langläufige Tickets (Abo-Tickets, Semestertickets) gebildet, deren Restlaufzeit über den Bilanzstichtag hinausreicht (2.702 T€; Vorjahr: 1.679 T€). Weiterhin werden Vorauszahlungen auf eine langfristige Nutzungsvereinbarung über den passiven Rechnungsabgrenzungsposten abgegrenzt (253 T€; Vorjahr: 276 T€).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

	Gesamt	davon gegenüber verbundenen Unternehmen
	in T€	in T€
im Folgejahr	56.572	400
im zweiten bis fünften Jahr	188.409	1.105
mehr als fünf Jahre	52.412	430
Sonstige finanzielle Verpflichtungen	297.393	1.935

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 2021 beträgt 62.993 T€ (Vorjahr: 55.086 T€) bei einem Beitragssatz von 7,0 % (Vorjahr: 6,70%) aus dem ZVK-pflichtigen Entgelt.

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

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

(10) Umsatzerlöse

	1.1.– 31.12.2021	1.1.– 31.12.2020
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	146.294	151.620
Erlöse aus Bauleistungen	9.444	18.106
Sonstige Umsatzerlöse	15.507	15.607
Umsatzerlöse	171.245	185.333

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 6.792 T€ (Vorjahr: 7.445 T€).

An die MV wurden im Rahmen des Oberbauprogramms und des Programms höhengleiche Kreuzungen Kosten in Höhe von 1.871 T€ (Vorjahr: 2.278 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 2.127 T€ (Vorjahr: 1.276 T€).

(11) Sonstige betriebliche Erträge

	1.1.– 31.12.2021	1.1.– 31.12.2020
	in T€	in T€
Schadensersatz	3.024	2.564
Ertragszuschüsse	53.667	40.973
Übrige sonstige betriebliche Erträge	1.206	1.603
Sonstige betriebliche Erträge	57.897	45.140

Mit Testierung des ÖPNV-Rettungsschirms 2020 im Geschäftsjahr 2021 konnte die per 31.12.2020 gebildete Forderung aus dem ÖPNV-Rettungsschirm 2020 um 979 T€ erhöht werden. Aus dem ÖPNV-Rettungsschirm 2021 ergibt sich ein Anspruch in Höhe von 33.263 T€. Unter den sonstigen betrieblichen Erträgen wurden Ertragszuschüsse aus den ÖPNV-Rettungsschirmen 2020 und 2021 in Höhe von 34.227 T€ gebucht und 15 T€ aufwandsmindernd mit Aufwendungen aus der Weiterleitung an Subunternehmer saldiert.

Das Verlustverrechnungspotenzial aus der Absenkung von Trassen- und Arbeitnehmerüberlassungsentgelten reichte im Geschäftsjahr nicht aus, um das Defizit aus dem rnv-Kerngeschäft

zu decken. Der übersteigende Betrag wurde deshalb von den Gesellschaftern durch Ertragszuschüsse ausgeglichen (16.750 T€; Vorjahr: 9.712 T€).

Weiterhin hat die rnv Ertragszuschüsse von der Stadt Mannheim zum Ausgleich von Angebots- und Tarifmaßnahmen im Rahmen der „Modellstadt Mannheim“ erhalten (1.572 T€; Vorjahr: 2.822 T€).

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 634 T€ (Vorjahr: 661 T€) enthalten, die im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (587 T€; Vorjahr: 441 T€) und Buchgewinne aus Anlagenabgängen (43 T€; Vorjahr: 91 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.

	1.1.– 31.12.2021	1.1.– 31.12.2020
	in T€	in T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	34.951	31.409
Aufwendungen für bezogene Leistungen	77.643	99.664
Materialaufwand	112.594	131.073

(13) Personalaufwand

Im Geschäftsjahr 2021 waren im Durchschnitt folgende Arbeitnehmer (inkl. Aushilfen) bei der rnv beschäftigt:

	2021	2020
	Anzahl	Anzahl
Kaufmännisches Personal	406	380
Technisches Personal	200	183
Fahrpersonal	826	766
Anzahl Mitarbeiter	1.432	1.329

Der Personalaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1.– 31.12.2021	1.1.– 31.12.2020
	in T€	in T€
Löhne und Gehälter	65.122	57.258
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung)	16.504 (2.720)	14.469 (2.458)
Personalaufwand	81.626	71.727

(14) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	1.1.– 31.12.2021	1.1.– 31.12.2020
	in T€	in T€
Beiträge, Gebühren und Versicherungen	3.523	2.805
Mieten und Pachten	3.450	3.383
Werbung	982	1.587
Personal- und Sozialbereich	1.250	1.369
IT-Aufwendungen	4.964	4.534
VRN-Dienstleistungsentgelt	2.323	2.327
Rechts- und Beratungskosten	1.195	1.051
Reinigungskosten	1.632	1.769
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	3.017	2.246
Sonstige betriebliche Aufwendungen	22.336	21.071

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 303 T€ (Vorjahr: 112 T€) enthalten. Hierbei handelt es sich um Abschreibungen auf in Vorjahren entstandene Forderungen (210 T€; Vorjahr: 51 T€), Zuführungen zu Einzelwertberichtigungen (50 T€; Vorjahr: 10 T€) sowie Buchverluste aus Anlagenabgängen (43 T€; Vorjahr: 51 T€).

(15) Finanzergebnis

	1.1.– 31.12.2021	1.1.– 31.12.2020
	in T€	in T€
Erträge aus Verlustausgleichsanspruch	411	446
Aufwendungen aus Verlustübernahme ZWM	411	446
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	6	37
(davon verbundene Unternehmen)	(0)	(1)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	5.842	5.710
(davon Bankgebühren)	(503)	(708)
(davon Gesellschafter)	(56)	(21)
(davon verbundene Unternehmen)	(13)	(15)
(davon aus Rückstellungsaufzinsung sonstige)	(13)	(14)
(davon aus Rückstellungsaufzinsung Zeitwertkonten abzüglich Anlageerträge Treuhandvermögen)	(4)	(2)
Finanzergebnis	-5.836	-5.673

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 11 T€ (Vorjahr: 9 T€), die dem Treuhandvermögen gutgeschrieben wurden. Die Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Zeitwertkonten in Höhe von 15 T€ (Vorjahr: 11 T€) wurden gemäß § 246 Abs. 2 S. 2 HGB mit den Anlageerträgen aus dem Treuhandvermögen verrechnet.

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

(16) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Position beinhaltet Aufwendungen aus Ertragsteuern in Höhe von 933 T€ (Vorjahr: 51 T€). Dabei handelt es sich in Höhe von 887 T€ um laufenden Ertragsteueraufwand und in Höhe von 46 T€ um periodenfremden Ertragsteueraufwand der Vorjahre.

(17) Sonstige Steuern

Die Erträge aus sonstigen Steuern in Höhe von 345 T€ (Vorjahr: Aufwendungen aus sonstigen Steuern in Höhe von 547 T€) umfassen periodenfremden Umsatzsteuerertrag in Höhe von 519 T€ sowie gegenläufige, laufende Aufwendungen aus Umsatzsteuer in Höhe von 136 T€. Weiterhin sind laufende Aufwendungen aus Kraftfahrzeugsteuer in Höhe von 38 T€ enthalten.

(18) Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung vor, den Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2021 zusammen mit dem Gewinnvortrag auf neue Rechnung vorzutragen.

Ergänzende Angaben

Im Berichtszeitraum betragen die Bezüge für den Aufsichtsrat 25 T€ (Vorjahr: 24 T€). Für die Angabe der Gesamtbezüge der Geschäftsführung wird § 286 Abs. 4 HGB in Anspruch genommen.

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 642 T€ (Vorjahr: 682 T€) Zahlungseingänge in Höhe von 185 T€ (Vorjahr: 208 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 2021 beträgt das vom Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar (ohne Umsatzsteuer) 149 T€.

	1.1.–31.12.2021
	in T€
Abschlussprüfungsleistungen	100
Andere Bestätigungsleistungen	49
Summe	149

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 für das Geschäftsjahr 2021 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 30,6 %.

Bei der ZWM bestehen per 31.12.2021 folgende temporäre Abweichungen zwischen Handels- und Steuerbilanz: Rückstellungen für Altersteilzeit, Jubiläumsrückstellungen, Sterbegeldrückstellungen, Rückstellungen für das Demografie-Modell, 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 31.12.2021 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 Demografie-Modell, Rückstellungen für Haftpflichtversicherung, Rückstellungen für Zeitwertkonten, sonstige Rückstellungen (jeweils aktive latente Steuern). Die rnv verfügt per 31.12.2021 über keine steuerlichen Verlustvorträge.

Haftungsverhältnisse gemäß § 251 HGB

Gegenüber V-Bus wurden für Rahmenkreditlinien Bürgschaften in Höhe von 256 T€ (Vorjahr: 256 T€) abgegeben.

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

Nachtragsbericht

Zum Zeitpunkt der Berichterstellung hat sich die Krise in der Ukraine stark verschärft. Da keinerlei geschäftliche Beziehungen mit den Konfliktparteien bestehen, hat der Konflikt keinen unmittelbaren Einfluss auf den Jahresabschluss 2021. Die globalen ökonomischen und politischen Folgen sind aktuell noch nicht abschätzbar. Mittelbar ist die rnv von steigenden Energiepreisen (insbesondere Strom und Diesel) betroffen.

Organe

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

Organe der Gesellschaft

Aufsichtsrat

Damir Besic

Teamleiter Fahrdienst der rnv

Thomas Blase

Freigestellter Betriebsrat der rnv

Isabel Cademartori

Mitglied des Deutschen Bundestages

Martin Ehrbar (ab 10.2.2021)

Versicherungsfachmann bei der Debeka

Stephan Fuhrmann

Betriebsratsvorsitzender der rnv

Matthias Grimm

Abteilungsleiter Operatives Marketing der rnv

Patrick Haermeyer

Büroleiter Abgeordnetenbüro Mannheim
von MdEP Michael Bloss

Hans-Jürgen Heiß (bis 31.10.2021)

Bürgermeister der Stadt Heidelberg

Ernest Kellner

Straßenbahnfahrer und Triebfahrzeugführer der rnv

Constanze Kraus

Referentin des Vorstands GAG Ludwigshafen

Matthias Kutsch (bis 10.2.2021)

Student und Unternehmer

Nadja Kürten (ab 28.9.2021)

Gewerkschaftssekretärin ver.di Rhein-Neckar

Frank Richter

Freigestellter Betriebsrat der rnv

Christoph Rothfuß

Verkehrsplaner bei der Deutschen Bahn

Andreas Schackert

Landesfachbereichsleiter Verkehr,
ver.di Landesbezirk Baden-Württemberg
Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats der rnv
(ab 25.11.2021)

Sabine Schlorke (bis 27.9.2021)

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

Raoul Schmidt-Lamontaine (ab 1.11.2021)

Bürgermeister für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität
der Stadt Heidelberg

Christian Schreider

Mitglied des Deutschen Bundestages

Marianne Seitz

Hausfrau

Christian Specht

Erster Bürgermeister der Stadt Mannheim
Vorsitzender des Aufsichtsrats der rnv

Monika Szulc

Sachbearbeiterin Freier Verkauf der rnv

Alexander Thewalt

Beigeordneter der Stadt Ludwigshafen

Tobias Weisbrod

Bereichsleiter Recht und Versicherungen der rnv,
Rechtsanwalt

Geschäftsführung

Christian Volz

Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten

Martin in der Beek

Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten

Mannheim, den 12. April 2022



Christian Volz



Martin in der Beek

Anlagenpiegel

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim Entwicklung des Anlagevermögens

Immaterielle Vermögensgegenstände

	Bruttowerte 01.01.2021	Investitionen Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2021
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	18.352	1.554	-1.059	4.159	-174	22.832

Sachanlagen

	Bruttowerte 01.01.2020	Investitionen Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2021
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Grundstücke u. Bauten (einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken)	12.015	917	0	3.976	0	16.908
Fahrzeuge für Personenverkehr	174.060	4.756	-1.562	801	-2.115	175.940
Technische Anlagen und Maschinen	20.552	1.791	-2.449	202	-43	20.053
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	31.626	2.517	-221	1.815	-588	35.149
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	106.178	21.909	-38	-10.953	0	117.096
Summe	344.431	31.890	-4.270	-4.159	-2.746	365.146
Gesamt immaterielle Vermögens- gegenstände und Sachanlagen	362.783	33.444	-5.329	0	-2.920	387.978

Finanzanlagen

	Bruttowerte 01.01.2021	Investitionen Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2021
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Anteile an verbundenen Unternehmen	7.573	0	0	0	0	7.573
Beteiligungen	721	0	0	0	0	721
Summe	8.294	0	0	0	0	8.294
Gesamt Anlagevermögen	371.077	33.444	-5.329	0	-2.920	396.272

Abschreibungen 01.01.2021	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2021	Nettowerte 31.12.2021	Nettowerte 31.12.2020
in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
15.200	2.241	-1.059	0	16.382	6.450	3.152

Abschreibungen 01.01.2021	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2021	Nettowerte 31.12.2021	Nettowerte 31.12.2020
in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
3.768	1.016	0	0	4.784	12.124	8.247
92.809	8.590	-1.562	0	99.837	76.103	81.251
10.403	1.672	-2.421	0	9.654	10.399	10.149
20.528	3.408	-206	0	23.730	11.419	11.098
0	0	0	0	0	117.096	106.178
127.508	14.686	-4.189	0	138.005	227.141	216.923
142.708	16.927	-5.248	0	154.387	233.591	220.075

Abschreibungen 01.01.2021	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2021	Nettowerte 31.12.2021	Nettowerte 31.12.2020
in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
0	0	0	0	0	7.573	7.573
700	0	0	0	700	21	21
700	0	0	0	700	7.594	7.594
143.408	16.927	-5.248	0	155.087	241.185	227.669

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 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) 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 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 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts.

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 oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu 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 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 der Gesellschaft.
- 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 12. April 2022
PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dirk Fischer
Wirtschaftsprüfer

ppa. Claudia Burck
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2021 die ihm nach Gesetz und Gesellschaftsvertrag obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Über alle wichtigen Ereignisse im Unternehmen wurden wir von der Geschäftsführung regelmäßig, zeitnah und umfassend informiert und in sämtliche für die Entwicklung des Unternehmens bedeutende Entscheidungen eingebunden. Wir haben die Geschäftsführung im Berichtsjahr entsprechend dem Gesellschaftsvertrag überwacht und beratend begleitet.

Die Geschäftsführung informierte uns regelmäßig über Geschäftslage und -entwicklung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH und die Entwicklung der Finanzlage. Ebenso erhielten wir Kenntnis über die Risikolage sowie über die Finanz-, Investitions- und Personal- wie auch die strategische Planung. Darüber hinaus haben wir die Wirtschaftsplanung für die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH für das Geschäftsjahr 2022 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 folgende personelle Wechsel gegeben:

Matthias Kutsch ist am 10.02.2021 als Anteilseignervertreter der Stadt Heidelberg aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Ihm folgt Herr Martin Ehrbar seit 10.02.2021 als neues Mitglied im Aufsichtsrat nach.

Sabine Schlorke legte als Arbeitnehmervertreterin und stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende ihr Aufsichtsratsmandat zum 28.09.2021 nieder. Ihr folgt seit 28.09.2021 Nadja Kürten als neues Mitglied im Aufsichtsrat nach.

Bürgermeister Hans-Jürgen Heiß ist aus der Stadt Heidelberg und damit zum 30.10.2021 auch aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Ihm folgt seit 01.11.2021 Bürgermeister Raoul Schmidt-Lamontain.

Schwerpunkthemen der Beratungen

Beratungsschwerpunkte in den Aufsichtsratssitzungen waren die Investition in den Betriebshof für Wasserstoffbusse im Wieblinger Weg, Heidelberg sowie deren Finanzierung, die Nachwahl eines Mitglieds zur Entsendung in den Wirtschaftsausschuss, die Nachwahl eines Vertreters zur Entsendung in den Technischen Ausschuss der Gesellschafterversammlung, die Entlastung der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2020, die Verlängerung sowie Anpassung der Bestellung des technischen Geschäftsführers, die Neuwahl einer/eines stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden, der Wirtschafts- und Mehrjahresplan des folgenden Geschäftsjahres und der Jahresabschluss des vorangegangenen Geschäftsjahres.

Billigung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss 2021 und der Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH wurden nach handelsrechtlichen Vorschriften (HGB) für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt. Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers GmbH, Mannheim, 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 PricewaterhouseCoopers GmbH, Mannheim, an. Der Aufsichtsrat billigte den Jahresabschluss 2021 und den Lagebericht in seiner Sitzung am 29. Juni 2022 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 2022

Christian Specht
Aufsichtsratsvorsitzender

Impressum

Herausgeber

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

Verantwortlich

Kommunikation und Marketing
Moritz Feier
Telefon: 0621 465 14 94
Telefax: 0621 465 34 90
m.feier@rnv-online.de

Rechnungswesen und Einkauf

Jörg Zablonki
Telefon: 0621 465 17 65
Telefax: 0621 465 32 14
j.zablonki@rnv-online.de

Redaktion

Florian Benz
Telefon: 0621 465 14 96
Telefax: 0621 465 34 90
presse@rnv-online.de

Fotos

Titel, S. 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, Umschlag
Nikola Neven Haubner
www.haubnerfotografie.de

S. 2
rnv GmbH/Quadratstadt

Gestaltung

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

Druck

ABT Print und Medien GmbH | Weinheim
Auflage: 300
Gedruckt mit 100 % Ökostrom
und Ökofarben.



