

rnv

Mit gutem Gefühl unterwegs.



RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH
Möhlstraße 27
68165 Mannheim
www.rnv-online.de

GESCHÄFTSBERICHT
2022

INHALT

AUF EINEN BLICK	1-2	4. Erklärung zur Unternehmensführung	32
VORWORT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG	3-4	BILANZ	33
LAGEBERICHT	5-32	GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	34
1. Grundlagen des Unternehmens	5-6	ANHANG	35-37
1.1 Geschäftsmodell	5	Angaben zur Bilanz	35-37
1.2 Externe Einflüsse auf den Betrieb	5	(1) Anlagevermögen	38
1.3 Weiterentwicklung des Unternehmens	6	(2) Vorräte	38
2. Wirtschaftsbericht	7-8	(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	39-40
2.1 Branchen- und unternehmensbezogene Rahmenbedingungen	7	(4) Flüssige Mittel	40
2.1.1 Fahrgastnachfrage und Erlöse	7	(5) Gezeichnetes Kapital	40
2.1.2 Finanzierung aktuell und in Zukunft	7-8	(6) Kapitalrücklage	40-41
2.1.3 Reduziertes Leistungsangebot zum Jahresende	8	(7) Rückstellungen	41
2.1.4 Marktumfeld	8	(8) Verbindlichkeiten	41-43
2.2 Geschäftsverlauf	9-13	(9) Rechnungsabgrenzungsposten	43
2.2.1 Wesentliche Ereignisse	9-11	Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung	43
2.2.2 Beförderungsleistungen	11-14	(10) Umsatzerlöse	44
2.3 Lage	14	(11) Sonstige betriebliche Erträge	44
2.3.1 Ertragslage	14	(12) Materialaufwand	45
2.3.1.1 Erträge	15-16	(13) Personalaufwand	45
2.3.1.2 Aufwendungen	17	(14) Sonstige betriebliche Aufwendungen	45
2.3.2 Vermögens- und Finanzlage	18	(15) Finanzergebnis	46
2.3.2.1 Kennziffern	18-19	(16) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	46
2.3.2.2 Investitionen	20	(17) Sonstige Steuern	47
2.3.2.3 Liquidität	20	(18) Ergebnisverwendungsvorschlag	47
2.4 Gesamtaussage zu Geschäftsverlauf und Lage des Unternehmens	21	Ergänzende Angaben	47-48
2.5 Weitere bedeutsame nicht-finanzielle Leistungsindikatoren	21-24	Organe der Gesellschaft	49
2.5.1 Mitarbeiter	22-23	Anlagenspiegel	50
2.5.2 Kundenqualitätsmanagement	24	BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS	51-53
3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht	25-31	BERICHT DES AUFSICHTSRATS	54-55
3.1 Prognosebericht	25-28	IMPRESSUM	56
3.2 Chancen- und Risikobericht	29-31		

AUF EINEN BLICK VERTRIEB 2022

	GJ 2022	GJ 2021	GJ 2020	GJ 2019	GJ 2018	GJ 2017
Fahrgastzahlen in Mio.	145,4	108,0	112,0	173,4	169,5	170,4
Fahrgäste pro Tag in Tsd.	ca. 480	ca. 360	ca. 370	ca. 580	ca. 570	ca. 570
Kasseneinnahmen in Mio. € Netto	110	121	133	155	144	140
Anteil Bartarif in %	17	17	16	24	21	21
Anteil Zeitkarten in %	83	83	84	76	79	79
Jahreskartenkunden						
Jahreskarten Jedermann	5.336	5.692	7.453	8.326	8.043	8.123
Rhein-Neckar-Ticket	10.502	10.194	11.717	13.130	13.019	12.399
Karte ab 60	34.496	34.348	37.944	40.269	40.725	41.189
Job-Ticket	39.732	39.212	43.190	42.661	41.403	40.052
MAXX-Ticket	46.904	44.965	48.950	52.464	53.711	54.855
Sonstige Abonnements	26	26	27	26	33	37
Summe	136.996	134.437	149.281	156.876	156.934	156.655
Job-Ticket Firmen	1.048	955	829	757	613	585
Verkaufsstellen	52	59	62	62	61	62
Fahrausweisautomaten	411	412	412	413	430	429

AUF EINEN BLICK BETRIEB 2022

	GJ 2022	GJ 2021	GJ 2020	GJ 2019	GJ 2018	GJ 2017
Linien	83	83	82	85	81	78
davon Bahn*	20	20	20	25	25	25
davon Bus	63	63	62	60	56	53
Linienlänge in km	856	856	827	812	786	751
davon Bahn	305	305	301	301	301	299
davon Bus	551	551	526	511	485	452
Fahrzeuge im Einsatz						
Bahnen	190	190	189	187	187	187
eigene Busse	147	129	124	117	110	111
angemietete Busse	99	101	94	92	81	76
Nutzwagenkilometer in Mio.						
Bahn	13,6	13,4	13,0	13,4	13,1	13,2
Bus	12,9	12,7	11,8	11,9	10,8	10,7
Verkehrsgebiet						
Einwohner**	832.141	833.874	839.075	845.329	845.526	842.502
Fläche in ha**	62.147	62.147	62.147	62.147	62.147	62.147

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

VORWORT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG

Letztes Jahr äußerten wir an dieser Stelle unseren optimistischen Blick nach vorn. Rückblickend war dieser Optimismus gerechtfertigt - insbesondere mit Hinblick auf die Fähigkeit der rnv mit widrigen äußeren Umständen flexibel umgehen zu können. Denn obwohl das Jahr 2022 ein Jahr voller Herausforderungen war, konnten wir einige Meilensteine erreichen und bemerkenswerte Erfolge erzielen.

Das Jahr 2022 wurde von einem bedeutsamen globalen Ereignis geprägt, das auch uns vor große Herausforderungen stellte. Der Krieg Russlands in der Ukraine und die damit verbundenen Spannungen hatten erhebliche Auswirkungen auf unser Unternehmen. Die bereits durch die Pandemie beeinträchtigten Lieferketten gerieten unter zusätzlichem Druck. Die rnv stand einerseits vor der Aufgabe, alternative Lösungen zu finden und Beschaffungsstrategien anzupassen, um die Auswirkungen auf den Betrieb zu minimieren. Andererseits hatten enorm gestiegene Energiepreise wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis des Unternehmens, wobei die rnv proaktiv Maßnahmen ergriff, um die Energieeffizienz zu steigern und den Energiebedarf zu senken.

Die logistischen Herausforderungen bei der Materialbeschaffung, sowie bei der Abwicklung von Baustellen und ein fortwährend ungewohnt hoher Krankenstand, hatten negative Auswirkungen auf die betriebliche Leistungsfähigkeit. Durch gezielte Angebotsanpassungen gelang es jedoch, weiterhin einen zuverlässigen und attraktiven ÖPNV sicherzustellen. An dieser Stelle gilt der Dank der Belegschaft für ihre außergewöhnliche Einsatzbereitschaft und ihren unermüdlichen Einsatz unter herausfordernden Bedingungen.

Die Fahrgastnachfrage hat sich im Jahresverlauf 2022 noch nicht vollständig wieder auf das Niveau vor der Corona-Pandemie eingependelt. Allerdings hat die überraschende Einführung des Neun-Euro-Tickets zu einer spürbaren wenn auch nicht nachhaltigen Fahrgastzahlsteigerung geführt. Wesentlich ist in diesem Zusammenhang, dass innerhalb kürzester Zeit die Voraussetzungen für eine Umsetzung des neuen Tickets geschaffen werden mussten. Gleichzeitig wurden damit und dem daraus nun langfristig entwickelten Deutschlandticket eine revolutionäre Veränderung in der bisherigen Tariflandschaft eingeläutet, deren Auswirkungen auf Vertriebsstrukturen und die grundsätzliche Finanzierung des ÖPNV heute noch gar nicht absehbar sind.

In einem von Widrigkeiten geprägten Umfeld konnte die rnv im Oktober ein bedeutendes Ereignis feiern. Das größte Beschaffungsprojekt in der Geschichte des Unternehmens – die Beschaffung der neuen Stadtbahn RNT 2020 – erreichte mit der erfolgreichen Auslieferung des ersten Fahrzeugs einen wesentlichen Meilenstein. Für unsere Vision eines modernen, attraktiven und nachhaltigen öffentlichen Verkehrs in der Metropolregion Rhein-Neckar sind die neuen Fahrzeuge ein zentrales Element. Seitdem ergänzen zahlreiche weitere Neufahrzeuge den Fuhrpark und Dank des engagierten Einsatzes aller Beteiligten konnte bereits sechs Monate später sehr erfolgreich der Fahrgastbetrieb aufgenommen werden.



VORWORT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG

Ein weiterer Fokus lag im Jahr 2022 auf der Erweiterung der Elektrobusflotte. Mit dem Ziel umweltfreundliche Lösungen zu etablieren und unsere Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen zu reduzieren, wurde die Flotte um 30 Elektrobusse auf nun insgesamt 36 lokal emissionsfreie Fahrzeuge erweitert und die für den Betrieb erforderliche Infrastruktur errichtet. Außerdem wurde mit dem Spatenstich zum Bau des Wasserstoffbetriebshofes am Wieblinger Weg rnv-Geschichte geschrieben. So handelt es sich künftig um den ersten Betriebshof im Eigentum der rnv und gleichzeitig um den Einstieg in eine weitere umweltfreundliche Antriebstechnologie. Dies ist ein bedeutender Schritt in Richtung einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Zukunft für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr in der Metropolregion Rhein-Neckar.

Die rnv wird auch im Jahr 2023 sowie in den Folgejahren ihr Angebot weiter konsequent modernisieren und ausbauen, um damit für alle Menschen in der Rhein-Neckar Region eine attraktive Alternative zum Automobil bereitzustellen. Trotz mancher Herausforderung überwiegt dabei auch weiterhin der optimistische Blick nach vorn.



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Martin in der Beek'.

Martin in der Beek
Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Christian Volz'.

Christian Volz
Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten
Arbeitsdirektor

LAGEBERICHT DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM für das Geschäftsjahr 2022

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 2022 beschäftigt die rnv 2.275 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 147 eigene Busse sowie 99 Busse, die von Subunternehmen für die rnv betrieben werden. Das Verkehrsangebot wurde im Geschäftsjahr 2022 von rund 145 Mio. Fahrgästen genutzt.

1.2 Externe Einflüsse auf den Betrieb

Das Geschäftsjahr 2022 war geprägt durch die massiven Auswirkungen externer Faktoren. Durch den Krieg Russlands in der Ukraine gerieten einerseits Lieferketten unter Druck, die in Folge der Corona-Pandemie ohnehin schon weniger zuverlässig waren als zuvor. Dies führte bei der rnv zu Lieferverzögerungen in der Ersatzteilversorgung, was wiederum Konsequenzen für die Fahrzeugverfügbarkeit im Betrieb hatte. Andererseits stiegen die Einkaufspreise für Strom und Gas enorm an, was sich wesentlich auf das Ergebnis des Geschäftsjahres 2023 auswirken wird.

Auch die Folgen der Pandemie hatten 2022 erheblichen Einfluss auf den Betrieb. Wie zahlreiche Verkehrsunternehmen und Unternehmen anderer Branchen musste auch die rnv mit einem stark erhöhten Krankenstand umgehen. Dieser wirkte sich insbesondere auf die Stabilität des Verkehrsangebots aus. Insbesondere in Verbindung mit den genannten Lieferverzögerungen waren ungeplante Fahrtausfälle die Folge.

Um trotz enorm gestiegener Personalausfälle und erheblicher Lieferverzögerungen bei der Ersatzteilversorgung weiterhin einen möglichst zuverlässigen Fahrplan anbieten zu können, wurde das Angebot im vierten Quartal 2022 auf einigen Bus- und Straßenbahnlinien in allen Städten vorübergehend entsprechend angepasst.

LAGEBERICHT

1. Grundlagen des Unternehmens

1.3 Weiterentwicklung des Unternehmens

Trotz erschwerter Rahmenbedingungen hat die rnv auch im Geschäftsjahr 2022 daran gearbeitet, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Region attraktiv zu gestalten. Die Entwicklung und der Einsatz neuer Technologien eröffnen dem ÖPNV 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, verfolgt die rnv innovative Ansätze.

Ein Meilenstein im größten rnv-Projekt, der „Rhein-Neckar-Tram 2020“, wurde im Oktober 2022 erreicht. Die erste Rhein-Neckar-Tram wurde in Ludwigshafen angeliefert und wird seitdem im Betriebsgebiet sowie auf den Betriebshöfen getestet. Die Lieferung der zweiten Bahn erfolgte im Dezember. Außerdem erhöhte die rnv im Jahr 2022 den aus 6 Fahrzeugen bestehenden Elektrobus-Fuhrpark um weitere 30 Fahrzeuge. Somit verkehren inzwischen 36 Elektrobusse im gesamten Betriebsgebiet. Auch die Echtzeitinformation in Fahrzeugen wurde auf erhebliche Teile des Fuhrparks ausgeweitet.

Das On-Demand-Angebot „fips“ (flexibles, individuelles Personen-Shuttle) in Mannheim wird von den Kunden rege genutzt. Deshalb befinden sich Konzepte für den Angebotsausbau in Mannheim und für zwei neue Bedienungsgebiete in Heidelberg in Abstimmung mit den Städten und eine Fuhrparkerweiterung ist in Planung.

LAGEBERICHT

2. Wirtschaftsbericht

2.1 Branchen- und unternehmensbezogene Rahmenbedingungen

2.1.1 Fahrgastnachfrage und Erlöse

Das Jahr 2022 begann mit einer angespannten pandemischen Lage, die großen Einfluss auf die zu verzeichnenden Fahrgastzahlen hatte. So lag im Januar die Fahrgastnachfrage bei nur 68% im Vergleich zum Vor-Pandemie-Niveau. In den folgenden Monaten kam es zu einer sukzessiven Erholung (74% im Februar, 81% im März), im April und Mai stagnierten die Fahrgastzahlen jedoch auf knapp über 80% des Vor-Corona-Niveaus.

Mit zunehmender Entspannung der Corona-Situation und der befristeten Einführung des 9-Euro-Tickets nahm die Fahrgastnachfrage in den Monaten Juni bis August deutlich zu. Sie lag in diesen drei Monaten erstmals durchschnittlich rund 3% über dem Vor-Corona-Niveau aus dem Jahr 2019. Der 9-Euro-Ticket-Effekt war jedoch nur bedingt nachhaltig. So blieb die Fahrgastnachfrage im Anschluss an das 9-Euro-Ticket zwar leicht über den Werten der Monate März bis Mai, fiel aber im September und Oktober wieder auf rund 86% und lag im November und Dezember bei nur noch 82% bzw. 84% des Vor-Corona-Niveaus. Etwas besser waren die Nachfragewerte in diesen Monaten in Heidelberg, wo seit September spezielle tarifliche Vergünstigungen für Schüler, Azubis, Sozialleistungsempfänger und Rentner durch die Stadt finanziert werden. Der Effekt dieser Maßnahmen war indes nicht so groß, dass das Vor-Corona-Niveau in den Monaten September bis Dezember in Heidelberg überschritten worden wäre. In Mannheim wirkten sich auch Einschränkungen aufgrund der Baumaßnahmen am Hauptbahnhof und der Kurpfalzbrücke, die mit erheblichen Umleitungsverkehren verbunden waren, auf die Fahrgastnachfrage aus.

Bis die Fahrgastzahlen nachhaltig zurück auf Vorkrisenniveau sind, wird es noch großer Anstrengungen bedürfen. Das zurückliegende Geschäftsjahr brachte für die rnv und die Branche insgesamt deutlich reduzierte Fahrgelderlöse bei gleichzeitig erhöhten Kosten, vor allem für Energie, Ersatzteile und Personal.

2.1.2 Finanzierung aktuell und in Zukunft

Während die Einnahmen aus dem Gelegenheitsverkehr innerhalb der unterschiedlichen Phasen der Corona-Pandemie sehr stark schwankten und insgesamt deutlich zurückgingen, erwiesen sich die Einnahmen aus dem Abo-Geschäft als stabilere Basis der Finanzierung. Allerdings war auch hier ein Rückgang von rund 157 Tsd. Abos in 2019 auf rund 137 Tsd. Abos in 2022 zu verzeichnen.

In 2022 kamen in den Monaten Juni bis August die Einnahmen aus dem 9-Euro-Ticket (Fahrgelderlöse plus staatliche Ausgleichszahlungen) hinzu.

Die Verlängerung der Rettungsschirme bedeutete für das Jahr 2022 die Sicherung von ca. 90% der Vor-Corona-Einnahmen aus dem Jahr 2019. An die rnv wurden in 2022 insgesamt 45,03 Mio. € Rettungsschirmmittel ausgezahlt, davon 0,66 Mio. € aus der Schlussrechnung des 2020er Rettungsschirms, 13,78 Mio. € aus dem Rettungsschirm für das Jahr 2021 und 30,59 Mio. € bereits für das Jahr 2022.

Um die ambitionierten politischen Ziele der Verkehrswende erreichen zu können, sind zukünftig zusätzliche Finanzierungsquellen notwendig. In diesem Kontext ist insbesondere bedeutend und bislang noch ungewiss, wie die Umsetzung des Deutschlandtickets für monatlich 49 Euro konkret ausgestaltet wird. Bislang ist nicht klar, wie der Einnahme-Aufteilungs-Mechanismus im Detail aussieht. Das bringt auch ein hohes Maß an Unsicherheit für die rnv mit sich. Letztlich verändert sich mit der Einführung des Deutschlandtickets darüber hinaus die komplette Tarifstruktur, sodass auch hier nachgesteuert werden muss. Im Ergebnis ist klar, dass die Nutzerfinanzierung des ÖPNV abnimmt und die staatliche Subventionierung im Gegenzug zunimmt. In welchem Maße dies nicht nur bei Tarifmaßnahmen, sondern auch beim notwendigen Ausbau der Angebote der Fall sein wird, ist für die Stärkung des ÖPNV entscheidend.



LAGEBERICHT

2. Wirtschaftsbericht

2.1 Branchen- und unternehmensbezogene Rahmenbedingungen

2.1.2 Finanzierung aktuell und in Zukunft

Es ist unumgänglich, dass zur Erreichung der Klimaschutzziele in den kommenden Jahren mehr Mittel in den ÖPNV fließen. Diese finanzielle Herausforderung ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Bund, Ländern und Gemeinden. Die Einführung des Deutschlandtickets macht nicht nur Ausgleichszahlungen für die Tarifsenkung notwendig, sondern vor allem auch mehr finanzielle Mittel zum Ausbau des Leistungsangebots und der Infrastruktur.

2.1.3 Reduziertes Leistungsangebot zum Jahresende

Das verkehrliche Leistungsangebot der rnv musste zum Jahresende aufgrund von Personalmangel in Folge eines hohen Krankenstandes sowie einer sehr angespannten Ersatzteillage und damit geringerer Fahrzeugverfügbarkeit vorübergehend reduziert werden. Dieser reduzierte Fahrplan stellte für die rnv eine Ausnahmesituation dar. Seit vielen Monaten hatte das Unternehmen daran gearbeitet, trotz Personalausfällen und Reparaturstau den vollen Linienbetrieb aufrecht zu erhalten. Reduziert wurde das Fahrtangebot in Mannheim und Ludwigshafen im Busbereich ab dem 24. Oktober auf den Linien 63, 65, 66, 77 und 80, die teilweise oder komplett eingestellt werden mussten. Im Bahnbereich musste das Angebot ab 7. November angepasst werden. Die Linien 15 und 21 wurden eingestellt, die Taktung auf der Linie 2 reduziert und der Fahrweg der Linie 8 verkürzt.

Durch den für die rnv schweren Schritt der Angebotsreduzierung hat der Fahrplan die notwendige Stabilität zurückerhalten, um den Fahrgästen ein verlässliches Angebot zu bieten und kurzfristige Fahrtausfälle zu verhindern. Ab März/April 2023 kann der Regelfahrplan mit Ausnahme der Linie 21 wieder verlässlich gefahren werden.

2.1.4 Marktumfeld

Zu den Unsicherheiten, die derzeit mit Blick auf die Finanzierung bestehen, kommen weitere Entwicklungen hinzu, die Einfluss auf die Verkehrsbranche haben. Das mobile Arbeiten hat sich als Alternative zur Arbeit vor Ort etabliert, die Verkehrsmengen haben damit, unabhängig vom genutzten Verkehrsträger, abgenommen. Unternehmen haben gelernt, dass Produktivität und Zufriedenheit der Mitarbeitenden durch flexiblere Arbeitsformen verbessert werden können und entsprechend die notwendigen strukturellen Voraussetzungen während der Pandemiejahre 2020 und 2021 geschaffen. Dieser Trend wird voraussichtlich anhalten, auch wenn davon auszugehen ist, dass die Quote des mobilen Arbeitens im Vergleich zu den Corona-Monaten, in denen der Gesetzgeber eine Home-Office-Pflicht verhängt hatte, wieder etwas zurückgehen wird.

Trotz Krisenzeit ist weiterhin auf allen politischen Ebenen der Wille vernehmbar, die Verkehrswende anzutreiben. Die nächsten Jahre werden zeigen, ob sich dieses Ziel auch in der Finanzierung niederschlägt und ob insbesondere seitens der Städte eine Bereitschaft besteht, die notwendigen städtischen Push-Maßnahmen (z.B. deutlich erhöhte Parkgebühren, konsequente ÖPNV-Bevorrechtigung an den Lichtsignalanlagen sowie im Verkehrsraum) umzusetzen. Insgesamt besteht mit Blick auf das Ziel der Verkehrswende die Gefahr, dass sich die Politik zu sehr auf Tarifmaßnahmen (wie das Deutschlandticket) konzentriert und dabei die Finanzierung des Angebotsausbaus vernachlässigt wird. Die rnv sieht in diesem Zusammenhang auch die Notwendigkeit der deutlichen Tarifsteigerung zum 01.01.2023 innerhalb des VRN und trägt diese mit. Diese ist vor allem durch die deutlichen Kostensteigerungen bei Material, Energie und Personal gerechtfertigt.

LAGEBERICHT

2.2 Geschäftsverlauf

2.2.1 Wesentliche Ereignisse

Die Pandemielage durch COVID-19, die in den beiden vorangegangenen Jahren sehr prägend war, schwächte sich mit dem Frühling und Sommer, auch aufgrund einer ausreichenden Anzahl geimpfter Bürger, merklich ab. Neben gesunkenen Fahrgastzahlen ging der Pandemieverlauf auch für den Betrieb mit einigen Einschränkungen einher. Mit einer Anpassung der gesetzlichen Regelungen ab 3. April 2022 wurden zahlreiche Lockerungen umgesetzt, unter anderem der Aufhebung einer 3G-Regel („geimpft, genesen, getestet“) für öffentliche Verkehrsmittel. Allerdings blieb die Maskenpflicht im ÖPNV bestehen, obwohl sie in vielen anderen Lebensbereichen nicht mehr galt. Dies sorgte auch in der zweiten Jahreshälfte für Mehraufwand, da die Einhaltung der Maskenpflicht im ÖPNV weiterhin stichprobenartig kontrolliert wurde.

Ein zentrales Ereignis im zurückliegenden Geschäftsjahr war die befristete Einführung des 9-Euro-Tickets. Das Aktionsticket startete am 1. Juni 2022 und umfasste die drei Monate Juni, Juli und August. Zur Entlastung der Bürgerinnen und Bürger hatte die Bundesregierung am 24. März 2022 beschlossen, für Bus und Bahn das stark vergünstigte Ticket einzuführen. Das Ticket war bundesweit für den regionalen ÖPNV gültig und für jeweils neun Euro pro Monat verfügbar.

Am 18. Oktober wurde zudem das erste Fahrzeug der neuen Straßenbahngeneration, der Rhein-Neckar-Tram 2020 (RNT 2020), an die rnv ausgeliefert. Direkt wurden die ersten Tests der RNT 2020 auf dem Betriebshof Ludwigshafen durchgeführt. Neben Aufgleisversuchen und Brems tests wurden Kameras eingebaut, um Stromabnehmer und Gelenkkabel während der Fahrt beobachten zu können. Zudem wurden die Weichensteuerungen geprüft und der Unfalldatenspeicher getestet. Bereits Ende Oktober legte das Fahrzeug die ersten Testkilometer auf dem regulären Netz zurück. Diese Tests dienen dazu, einen exakten Abgleich zwischen den bei der Konstruktion zugrunde gelegten Infrastrukturparametern und der realen, dynamischen Fahrsituation zu erhalten. Im Dezember 2022 wurde schließlich das zweite Fahrzeug angeliefert.

Aufgrund der anhaltenden Pandemie sowie dem Krieg Russlands in der Ukraine ab Ende Februar verschärfte sich die bereits angespannte Liefersituation für zahlreiche Ersatzteile von Straßenbahnen. In Verbindung mit einer großen Zahl krankheitsbedingter Ausfälle im Personal war die rnv gezwungen, den Fahrplan im Herbst vorübergehend auf einigen Linien zu reduzieren. Dabei zeigte die Reduzierung bereits schnell erste Wirkung. Die seit 24. Oktober auf einigen Buslinien sowie seit 7. November auf einigen Stadtbahnlinien geltende Fahrplanreduzierung hat dafür gesorgt, dass die Zahl der Fahrtausfälle deutlich zurückging. Auch die aufgrund von Material- und Lieferengpässen angespannte Situation in den Werkstätten besserte sich zum Jahresende durch Teillieferungen dringend benötigter Ersatzteile. Zwar hielt der reduzierte Fahrplan bis zum Ende des Geschäftsjahres an, allerdings mit der Perspektive, die derzeit reduziert bedienten Linien im ersten Quartal 2023 wieder teilweise oder voll aufzustocken.

Im zurückliegenden Geschäftsjahr wurden darüber hinaus zahlreiche Baumaßnahmen der rnv umgesetzt. Bereits zu Beginn des Jahres starteten in Mannheim die Arbeiten für den neuen Streckenabschnitt der Stadtbahn in den Stadtteil Franklin. Bis Ende 2023 sollen auf ca. 1,8 km Strecke Stadtbahngleise verlegt sowie die drei neuen barrierefreien Haltestellen Funari, Franklin Mitte und Sullivan gebaut werden. Im März 2022 wurden die Arbeiten in den zweiten Bauabschnitt „Franklin Mitte“ bewegt. Im September begannen die Gleisarbeiten am Haltepunkt Bensheimer Straße, wo die Verbindung der Neubaustrecke zum Bestandsnetz an die Gleise der Linie 5 entsteht.



LAGEBERICHT

2.2 Geschäftsverlauf

2.2.1 Wesentliche Ereignisse

Ab 18. Juli wurden zudem die Gleise auf der Mannheimer Kurpfalzbrücke zwischen den Haltestellen Abendakademie und Alte Feuerwache getauscht. Auch wurden im Verkehrsknotenpunkt Kurpfalzkreisel zwei Weichen im Anschlussbereich sowie eine Gleiskreuzung ausgetauscht. Zunächst sollte die Baustelle bis 12. September 2022 abgeschlossen werden, aufgrund von unvorhergesehenen Schäden am Brückenbauwerk, die teilweise nur mit aufwendiger Handarbeit instandgesetzt werden konnten, verzögerte sich der Abschluss der Arbeiten jedoch bis zum 19. Dezember 2022.

In Heidelberg wurden zahlreiche Knotenpunkte der Straßenbahngleise erneuert. Zuerst wurde im März 2022 das Gleisdreieck zwischen der Haltestelle Betriebshof in der Bergheimer Straße und dem rnv-Betriebshof in der Karl-Metz-Straße getauscht. Von Anfang August bis Ende September wurden zudem die Gleise im Bereich der Haltestelle Hans-Thoma-Platz erneuert. Die Maßnahme schloss die Gesamterneuerung des Straßenbahn-Knotenpunkts in Heidelbergs Norden ab, nachdem im Februar 2021 bereits das Gleisdreieck im Bereich der Kreuzung Hans-Thoma-Platz/Berliner Straße/Rottmannstraße modernisiert worden war. Zudem wurden im Bereich Römerkreis und Römerstraße Ende Oktober bis Anfang November etwa 40 Meter Gleis sowie Weichen und die Gleiskreuzung erneuert.

Auch wurde am 21. Februar in Leimen die Gleiserneuerung abgeschlossen, die für fast zwei Jahre eine Sperrung der Römerstraße und Nußlocher Straße verursacht hatte. Dabei waren 800 Meter Schienenstrecke verlegt sowie drei Haltestellen barrierefrei ausgebaut worden. Die Baumaßnahme konnte sowohl im Kosten- als auch im Zeitrahmen abgeschlossen werden.

Der geplante Abschluss des Streckenneubaus im Ludwigshafener Stadtteil Alt-Friesenheim verzögerte sich. Aufgrund von fehlenden Komponenten für die Fahrsignalanlage konnte die für Frühsommer 2022 geplante Fertigstellung der Strecke nicht erfolgen. Im Dezember konnten jedoch letzte elektrische Bauteile für die Fahrsignalanlage installiert werden. Voraussichtlich Anfang April 2023 sollen die Bahnen der Linie 10 wieder fahren.

Vollständig im Jahr 2022 sowie vollständig im zeitlichen Rahmen wurde die Maßnahme Neuordnung und Kapazitätserweiterung der Stadtbahn- und Bushaltestelle Mannheim Hauptbahnhof durchgeführt. Der Ausbau an dem wichtigen ÖPNV-Knotenpunkt in Mannheim erlaubt Mehrleistungen im gesamten Mannheimer Verkehrsnetz. Die Arbeiten zum Haltestellenausbau begannen im April 2022, am 11. Mai erfolgte schließlich die Sperrung für den Stadtbahnverkehr. Im Sperrzeitraum bis zur Wiederinbetriebnahme am 1. Oktober 2022 wurde der größte Teil der Arbeiten erfolgreich abgeschlossen. Neben der Erweiterung um ein viertes Gleis und einen vierten Bahnsteig wurden die Haltestellen auf bis zu 70 Meter Nutzlänge erweitert. Zudem wurden die Bahnsteige auf voller Länge für Mobilitäts- und Sinneseingeschränkte barrierefrei ausgebaut sowie in ein durchgehendes Blindenleitsystem integriert. Die neuen vier Steige sind mit dem Abschluss in Zweiergruppen angeordnet und sind senkrecht und waagrecht zum Gebäude des Hauptbahnhofs auf dem Bahnhofsvorplatz (Willy-Brandt-Platz) platziert. Damit ergeben sich kürzere Wege für Pendler aus dem Hauptbahnhof, eine bessere Verteilung der Fahrgastströme sowie eine verbesserte Orientierung für die Fahrgäste, da die Fahrzeuge mit dieser Haltestellen-Anordnung stets in Richtung des Eingangs des Hauptbahnhofs einfahren.



LAGEBERICHT

2.2 Geschäftsverlauf

2.2.1 Wesentliche Ereignisse

Auch für die in Zukunft wichtige Elektro- und Brennstoffzellen-Antriebstechnik wurden wichtige Meilensteine erreicht. Entsprechend wurden am 11. April 2022 15 neue E-Busse nach Ludwigshafen geliefert, die als Ersatz für alte Dieselbusse in Betrieb gingen. Die Fahrzeuge waren Teil einer Beschaffungsserie von insgesamt 30 E-Bussen für das gesamte Verkehrsgebiet der rnv, die mit knapp 10 Mio. € durch den Bund gefördert wurden. Auf dem Betriebshof in Ludwigshafen Rheingönheim waren zuvor in den vergangenen Monaten 15 Ladepunkte im Busdepot eingerichtet worden. Zudem begannen am 14. Oktober die Arbeiten zu einem eigenen Wasserstoff-Busbetriebshof in Heidelberg im Wieblinger Weg. Damit erhält die rnv einen entscheidenden Anschluss an die derzeit fortschrittlichste alternative Antriebstechnik. Zeitgleich erfolgte die Bestellung von 40 Elektro-Gelenkbussen mit einer Brennstoffzelle als Range-Extender zur Erhöhung der Reichweite, die in Zukunft die rnv-Gelenkbusflotte auf lokal emissionsfreie Antriebstechnologie umstellen sollen. Es ist geplant, ab 2024 die ersten Fahrzeuge im Wieblinger Weg mit Strom und Wasserstoff betanken zu können.

2.2.2 Beförderungsleistungen

Entwicklung der Fahrgastzahlen

Die Fahrgastzahlen lagen im Berichtsjahr 2022 mit 145,4 Mio. Fahrgästen um 37,5 Mio. Fahrgäste bzw. 34,7% über dem Vorjahreswert. In den einzelnen rnv-Linienbündeln gab es leichte Unterschiede. Heidelberg und Ludwigshafen, wo der coronabedingte Einbruch am stärksten war, haben mit 40,6% bzw. 37,7% etwas höhere Zuwachsraten.

Im Vergleich zum Vorkrisenniveau 2019 entwickelten sich die Fahrgastzahlen im Jahresverlauf wie folgt: Im ersten Quartal 2022 erreichten sie 71,2% des Vorkrisenniveaus und lagen damit minimal unter dem Niveau des letzten Quartals 2021 (72,7%). Durch den Wegfall aller pandemiebedingten Einschränkungen ab 21. März 2022 (bis auf die Maskenpflicht im ÖPNV) und vor allem durch die Einführung des 9-Euro-Tickets ab 1. Juni 2022 kam es im zweiten und dritten Quartal 2022 zu einer Erholung der Fahrgastzahlen auf 87,1% bzw. 95,3% des Vorkrisenniveaus. Mit dem Auslaufen des auf drei Monate befristeten Tarifangebots zum 31. August 2022 und der Reduzierung des Fahrplanangebotes bei der rnv ab 26. Oktober bzw. 7. November 2022 auf mehreren Linien (Schwerpunkt Mannheim) wurde im vierten Quartal nur noch 82,8% des Vorkrisenniveaus erreicht. Über das gesamte Jahr gesehen wurde das Fahrgastniveau von 2019 um 16% unterschritten. Im vorangehenden Geschäftsjahr 2021 lagen die Fahrgastzahlen noch 38% unter den Werten von 2019.

LAGEBERICHT

2.2 Geschäftsverlauf

2.2.2 Beförderungsleistungen

Entwicklung der Kasseneinnahmen

Die Einnahmensituation im Geschäftsjahr 2022 war zunächst von deutlichen Zuwächsen gegenüber dem Vorjahr geprägt. Der monatliche Zuwachs der Kasseneinnahmen gegenüber dem Vorjahr betrug in den Monaten Januar bis Mai im Durchschnitt 1,4 Mio. € bzw. 14,3%. Dies resultiert daraus, dass 2022 deutlich weniger Corona-Beschränkungen als im Vorjahr bestanden. Zwar gab es bis Anfang März 2022 2G-Regeln für Einkauf und Freizeiteinrichtungen sowie Kontaktbeschränkungen für Menschen ohne 2G-Nachweis. Bis 20. März 2022 galt zudem die 3G-Regel im ÖPNV und am Arbeitsplatz sowie eine gesetzliche Homeoffice-Pflicht. Der Schulbetrieb fand im Gegensatz zum Vorjahr jedoch regulär statt. Es gab auch im Einzelhandel und bei Kultur- und Freizeiteinrichtungen keine Schließungen mehr. Ab 21. März wurden die pandemiebedingten Einschränkungen weitgehend aufgehoben. Die Einnahmen lagen aber weiterhin unter dem Vorkrisenniveau.

Mit der Einführung des 9-Euro-Tickets im Juni 2022 kam es zu einem massiven Einbruch der Kasseneinnahmen. Um durchschnittlich 7,6 Mio. € pro Monat bzw. 78,0% lagen die rnv-Kasseneinnahmen in den Monaten Juni bis August unter dem Vorjahres-Monatswert. Der Bund reagierte mit dem 9-Euro-Ticket auf die stark gestiegenen Energie- und Kraftstoffpreise in Deutschland und wollte die Bürgerinnen und Bürger in den Sommermonaten finanziell entlasten. Der Einnahmenausgleich für die Verkehrsunternehmen erfolgt über den Rettungsschirm.

In den Monaten September bis November wiesen die rnv-Kasseneinnahmen wieder ein Plus zum Vorjahres-Monat von 7,7% im Monatsdurchschnitt auf. Im Dezember 2022 war der Zuwachs mit 20,4% im Monatsvergleich am höchsten. Dazu haben vor allem Hamsterkäufe bei den Einzelfahrscheinen, Mehrfahrten- und Tageskarten beigetragen, die angesichts der angekündigten, deutlichen Tarifierhöhung zum 01. Januar 2023 getätigt wurden.

rnv-Kasseneinnahmen	2022	2021	2020	2019
	in T€	in T€	in T€	in T€
Abo	73.381	88.843	99.428	99.592
± Vorjahr	-15.462	-10.585	-164	
± Vorjahr in %	-17,4%	-10,6%	-0,2%	
Bartarif	29.385	24.651	25.945	45.058
± Vorjahr	4.734	-1.294	-19.113	
± Vorjahr in %	19,2%	-5,0%	-42,4%	
Semesterticket	6.763	7.273	7.440	10.204
± Vorjahr	-510	-167	-2.764	
± Vorjahr in %	-7,0%	-2,2%	-27,1%	
Summe	109.529	120.767	132.813	154.854
± Vorjahr	-11.238	-12.046	-22.041	
± Vorjahr in %	-9,3%	-9,1%	-14,2%	

LAGEBERICHT

2.2 Geschäftsverlauf

2.2.2 Beförderungsleistungen

Während sich in den Monaten ohne 9-Euro-Ticket bei den rnv-Kasseneinnahmen insgesamt ein Plus von 11,5 Mio. € gegenüber dem Vorjahr ergab, beliefen sich die Mindereinnahmen gegenüber dem Vorjahr in den Monaten Juni bis August auf insgesamt 22,7 Mio. €. In Summe ergab sich somit im Geschäftsjahr 2022 ein Rückgang der Kasseneinnahmen um 11,2 Mio. € auf 109,5 Mio. €.

Auch alle Abonnenten der rnv und die Studenten mit Semestertickets profitierten von dem neuen Ticket-angebot und wurden von Juni bis August 2022 anstatt mit ihrer üblichen Abo-Rate mit dem günstigen Preis des 9-Euro-Tickets abgerechnet. Die Rückerstattungen an unsere Kunden betragen im Abo-Bereich 18,7 Mio. € und bei den Semestertickets 1,4 Mio. €. Hieraus resultieren die starken Rückgänge der rnv-Kasseneinnahmen in diesen Kundensegmenten.

Bei den Bartarifen ergab sich gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von 4,7 Mio. € auf 29,4 Mio. € im Geschäftsjahr 2022. Das 9-Euro-Ticket hat dazu nicht beigetragen. Die Verkaufseinnahmen aus den 9-Euro-Ticket-Monatskarten betragen 3,3 Mio. €. Allerdings haben die 9-Euro-Ticket-Verkäufe die übrigen Bartarife (vor allem Einzelfahrscheine, Mehrfahrtenkarten, Tageskarten) kannibalisiert. Von Juni bis August ergaben sich bei den Bartarifen (incl. 9-Euro-Ticket-Monatskarten) insgesamt Mindereinnahmen von 0,8 Mio. €. In den Monaten Januar bis Mai und September bis Dezember 2022 betragen die Mehreinnahmen bei den Bartarifen insgesamt 5,5 Mio. €.

rnv-Jahreskartenkunden	2022	2021	±	±
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	%
Jahreskarten Jedermann	5.336	5.692	-356	-6,3
Rhein-Neckar-Ticket	10.502	10.194	308	3,0
Karte ab 60	34.496	34.348	148	0,4
Job-Ticket	39.732	39.212	520	1,3
MAXX-Ticket	46.904	44.965	1.939	4,3
Sonstige Abonnements	26	26	0	0,0
Summe	136.996	134.437	2.559	1,9

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

Der coronabedingte Rückgang der Abonnement-Kunden in den letzten beiden Jahren wurde im Berichtsjahr gestoppt. Die Gesamtzahl der Jahreskarten-Kunden weist einen Zuwachs von 1,9% auf. Das MAXX-Ticket mit 4,3% und das Rhein-Neckar-Ticket mit 3,0% haben am stärksten zugelegt. Beim MAXX-Ticket lagen die Verkäufe bis September auf Vorjahresniveau. Erst in den Monaten Oktober bis Dezember 2022 gab es mit 15% bis 19% zweistellige Zuwachsraten. Beim Rhein-Neckar-Ticket war die Entwicklung zunächst leicht negativ; im letzten Quartal 2022 waren die Zuwachsraten mit +18% bis +23% noch höher als beim MAXX-Ticket. Dies ist sicherlich auch in Zusammenhang mit dem Verkaufsstart der sozial- und klimapolitisch motivierten, stark subventionierten Tickets für sozial Schwache sowie junge und ältere Bewohner zum 01. September 2022 in Heidelberg zu sehen. Nur bei der Jahreskarte Jedermann setzte sich der seit 2015 andauernde negative Trend fort (-6,3%).

LAGEBERICHT

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

2.3.1.1 Erträge

Die **Umsatzerlöse** der rnv haben sich im Berichtszeitraum um 23,7 Mio. € auf 194,9 Mio. € erhöht.

Differenziert nach Erlösarten stellt sich die Entwicklung wie folgt dar:

	1.1.– 31.12.2022	1.1.– 31.12.2021
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	143.210	146.294
Erlöse aus Bauleistungen	35.381	9.444
Sonstige Umsatzerlöse	16.314	15.507
Umsatzerlöse	194.905	171.245

Verkehrserlöse

Die Verkehrserlöse haben sich wie folgt entwickelt:

	1.1.– 31.12.2022	1.1.– 31.12.2021	±	±
	in T€	in T€	in T€	%
Linienverkehr	96.511	103.451	-6.940	-6,7
Schülerzuschüsse	19.783	18.190	1.593	8,8
Finanzierungsvereinbarungen	16.601	13.061	3.540	27,1
Schwerbehindertenabgeltung	3.806	5.474	-1.668	-30,5
ZRN-Zuschüsse	3.477	3.528	-51	-1,4
Sonstige Verkehrserlöse	3.032	2.590	442	17,1
Summe	143.210	146.294	-3.084	-2,1

Die Verkehrserlöse haben gegenüber dem Vergleichszeitraum um 3,1 Mio. € bzw. 2,1% abgenommen, was im Wesentlichen auf niedrigere Umsatzerlöse im **Linienverkehr** (-6,9 Mio. €) zurückzuführen ist. Ursache sind hauptsächlich Mindererlöse im Zusammenhang mit der Einführung des 9-Euro-Tickets vom 01. Juni bis 31. August 2022. Während die Fahrgeldeinnahmen aus der VRN-Einnahmenverteilung vor Juni 2022 und ab September 2022 um durchschnittlich 1,2 Mio. € pro Monat über dem Vorjahr lagen, wurde der Vorjahreswert in den Verkaufsmonaten des 9-Euro-Tickets um durchschnittlich 6,5 Mio. € pro Monat unterschritten. Die Corona-Mindereinnahmen haben sich gegenüber dem Vorjahr um ca. die Hälfte reduziert (+15,1 Mio. €). Dies reichte jedoch bei weitem nicht aus, um die Mindereinnahmen (inklusive entgangener Mehreinnahmen) aus dem 9-Euro-Ticket zu kompensieren (-23,2 Mio. €). In den genannten Effekten ist die per 01. Januar 2022 erfolgte Tarifierhöhung in Höhe von durchschnittlich 3,0% enthalten.

Zu einer Verbesserung der Fahrgeldeinnahmen haben mit 0,6 Mio. € die Absetzungen beigetragen. Die Zunahme der vom VRN erhaltenen Absetzungsbeträge für angebotsverbessernde Maßnahmen lässt sich auf im September 2021 gestartete Absetzungen (u. a. Taktverdichtung abends und an Sonn- und Feiertagen im Straßenbahnnetz Heidelberg, Verdichtung Linie 6 in Ludwigshafen und über die Rheinbrücke) zurückführen, die im Berichtsjahr erstmals ganzjährig ausbezahlt wurden.

Im Geschäftsjahr 2022 fanden aufgrund der deutlich verbesserten Corona-Lage wieder vermehrt Veranstaltungen (SAP-Arena, Maimarkt, etc.) mit den zugehörigen Sonderverkehren statt. Die Fahrgeldeinnahmen aus der VRN-Sondereinnahmenabrechnung haben sich daher um 0,6 Mio. € erhöht.



LAGEBERICHT

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

2.3.1.1 Erträge

Für die baden-württembergischen Linienbündel erhält die rnv die Ausgleichszahlungen für die Rabattierung der Ausbildungszeitkarten nach § 15 ÖPNVG BW ab dem Jahr 2021 nach einem neuen, anreizorientierten Verteilungsschlüssel. Der neue Verteilungsschlüssel wird von 2021 bis 2023 stufenweise wirksam. Gleichzeitig erhöht das Land Baden-Württemberg die Mittel in den drei Jahren um 16,7 Mio. € p.a. Dadurch erhöhten sich die **Schülerzuschüsse** für das Linienbündel Mannheim um 1,3 Mio. € und für das Linienbündel Heidelberg um 0,3 Mio. €. Das Linienbündel OEG als Eisenbahnunternehmen wird pauschaliert abgerechnet, d.h. die Zuschüsse sind konstant. In Rheinland-Pfalz wird beim Linienbündel Ludwigshafen weiterhin nach dem Preis-Preis-Ausgleich abgerechnet. Hier liegen die Schülerzuschüsse auf Vorjahresniveau. Bei den Schülerzuschüssen des Linienbündels RHB ist ein Rückgang zu verzeichnen (-0,1 Mio. € bzw. -25,0%). Aufgrund vertraglicher Veränderungen gehen die Ausgleichszahlungen ab dem 1. Oktober 2022 auf den Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV) über. Daher liegen die Zuschüsse um ein Viertel unter dem Vorjahresniveau.

Der Anstieg der Erlöse aus **Finanzierungsvereinbarungen** (+3,5 Mio. € bzw. +27,1%) resultiert hauptsächlich aus der Finanzierungsvereinbarung mit den OEG-Nachbargemeinden (+3,2 Mio. €) aufgrund der Öffnungsklausel Verkehrserlöse. Darüber hinaus erhöhten sich die Erlöse aus der Finanzierungsvereinbarung RHB (+0,2 Mio. €) aufgrund der Weiterverrechnung gestiegener Energiekosten sowie angepasster Kostensätze (Ausgleichssätze pro Nutzzugkilometer).

Die Erlöse aus **Schwerbehindertenzuschüssen** haben gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 1,7 Mio. € auf 3,8 Mio. € abgenommen. Ursächlich hierfür sind die niedrigeren erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen und die rückläufigen Schwerbehindertenquoten. In Baden-Württemberg ist aufgrund des deutlich geringeren Rückgangs der Schwerbehindertenquote die Abnahme der Schwerbehindertenzuschüsse prozentual niedriger ausgefallen (-1,1 Mio. € bzw. -24,0%) als bei den rheinland-pfälzischen Linienbündeln (-0,6 Mio. € bzw. -58,2%).

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.– 31.12.2022	1.1.– 31.12.2021
	in T€	in T€
Umsatzerlöse aus Baugeschäft	35.381	9.444
Bestandsveränderungen aus Baugeschäft	-10.651	9.765
Sonstige Erträge aus Baugeschäft	2	0
Gesamtleistung Baugeschäft	24.732	19.209

Gegenüber dem Vergleichszeitraum ist die Gesamtleistung aus dem Baugeschäft um 5,5 Mio. € auf 24,7 Mio. € deutlich gestiegen. Dies ist insbesondere der Fertigstellung und Abrechnung von Bauprojekten im Geschäftsjahr 2022 geschuldet. Neue Projekte wurden nur in geringem Umfang begonnen bzw. laufende Projekte nur in geringem Umfang fortgeführt. Entsprechend ergibt sich ein starker Anstieg der Umsatzerlöse aus Baugeschäft bei gleichzeitiger Bestandsminderung aus Baugeschäft.



LAGEBERICHT

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

2.3.1.1 Erträge

Im Berichtsjahr haben sich folgende Projekte aufgrund von Fertigstellung und Abrechnung in den Umsatzerlösen aus Bauleistungen niedergeschlagen: Barrierefreier Ausbau Kurpfalz-Centrum bis Friedhof (10,7 Mio. €), Sanierung der Brückenbauwerke BW 29/30 (3 Mio. €), Gleiswechsel Hans-Thoma-Platz (2,8 Mio. €), Trafostationen zu Ladeinfrastruktur Linienbündel Ludwigshafen 2020 (2,3 Mio. €), RHB 2010 - 2. Teilantrag (2,2 Mio. €), Erneuerung der Weichen 135, 136 und Kreuzung 131 (1,6 Mio. €), Barrierefreier Ausbau Kurpfalz-Centrum bis Friedhof - Anteil Stadt Leimen (1,6 Mio. €), Erneuerung Elektroinstallation im Betriebshof Heidelberg (1,0 Mio. €) sowie Erneuerung Oberfläche / Schienenausbau Theodor-Heuss-Brücke (0,9 Mio. €).

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.

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 0,3 Mio. € auf 6,5 Mio. € abgenommen. Ursache ist der deutliche Rückgang der Kasseneinnahmen im Abo-Bereich im Zusammenhang mit der Einführung des 9-Euro-Tickets vom 01. Juni bis 31. August 2022.

Neue Baumaßnahmen der MV lässt die rnv seit 1. Januar 2019 im Namen der MV planen und ausschreiben. Die Erlöse aus dieser Dienstleistung gegenüber der MV bewegen sich auf Vorjahresniveau (2,2 Mio. €).

Aufgrund des gestiegenen Kostenvolumens haben die Erlöse aus der Weiterbelastung von Kosten an die MV im Rahmen des Oberbauprogramms und des Programms höhen-gleiche Kreuzungen um 0,1 Mio. € auf 2,0 Mio. € zugenommen.

Die Erlöse aus der Vermietung von Werbeflächen sind auf 1,7 Mio. € gestiegen, was einer Zunahme um 0,2 Mio. € entspricht.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** der rnv sind im Geschäftsjahr 2022 um 12,7 Mio. € auf 70,6 Mio. € deutlich angestiegen. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf höhere Ertragszuschüsse aus dem ÖPNV-Rettungsschirm (+10,4 Mio. €) und der rnv-Gesellschafter (+3,8 Mio. €) zurückzuführen. Zum Ausgleich der coronabedingten Schäden bzw. durch das 9-Euro-Ticket bedingter Einnahmenverluste hat die rnv Ertragszuschüsse aus dem ÖPNV-Rettungsschirm in Höhe von 44,6 Mio. € (Vorjahr: 34,2 Mio. €) erhalten und unter den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst. Das Verlustverrechnungspotenzial aus der Absenkung von Trassen- und Arbeitnehmerüberlassungsentgelten reichte im Geschäftsjahr 2022 nicht aus, um das Defizit aus dem rnv-Kern-geschäft zu decken. Der übersteigende Betrag wurde von den Gesellschaftern durch Ertragszuschüsse in Höhe von 20,5 Mio. € (Vorjahr: 16,7 Mio. €) ausgeglichen.

LAGEBERICHT

2.3 Lage

2.3.1.2 Aufwendungen

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

	1.1.– 31.12.2022	1.1.– 31.12.2021
	in T€	in T€
Materialaufwand	124.411	112.594
Personalaufwand	89.149	81.626
Abschreibungen	17.297	16.927
Sonstige betriebliche Aufwendungen	24.502	22.336
Summe	255.359	233.483

Materialaufwand

Der Materialaufwand erhöhte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum um 11,8 Mio. € auf 124,4 Mio. €. Von dem im Geschäftsjahr angefallenen Materialaufwand entfallen 19,7% (= 24,5 Mio. €) auf den Bereich Bauleistungen, 10,7% (= 13,4 Mio. €) auf Aufwendungen für die Personalüberlassung und 0,3% (= 0,4 Mio. €) auf das Trassenentgelt.

Personalaufwand

Der Personalaufwand ist gegenüber dem Vergleichszeitraum um 7,5 Mio. € auf 89,1 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 1,4% zum 1. April 2021 sowie 1,8% zum 1. April 2022 erfolgt.

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich gegenüber dem Vergleichszeitraum leicht um 0,4 Mio. € (+2,2%) auf 17,3 Mio. €.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind gegenüber dem Vergleichszeitraum um 2,2 Mio. € auf 24,5 Mio. € angestiegen. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen höhere IT-Aufwendungen (+1,1 Mio. €), Aufwendungen für Werbung (+0,8 Mio. €), Mieten und Pachten (+0,3 Mio. €) sowie Aufwendungen des Personal- und Sozialbereichs (+0,3 Mio. €).

Verantwortlich für die gestiegenen IT-Aufwendungen sind insbesondere gestiegene IT-Wartungs-aufwendungen sowie die Erweiterung der IT-Ausstattung der Mitarbeiter (Hard-/Software).

Die Zunahme der Aufwendungen für Werbung resultiert hauptsächlich aus gestiegenen Aufwendungen für Außenkommunikation (+0,9 Mio. €).

Gegenläufig sind die Schadensaufwendungen um 0,5 Mio. € auf 0,5 Mio. €, die Versicherungsbeiträge um 0,3 Mio. € auf 1,5 Mio. € und die Aufwendungen für Rechts-, Beratungs- und Gutachterkosten um 0,3 Mio. € auf 0,9 Mio. € gesunken.

Modellbedingt ergeben sich bei der rnv keine Ergebniseffekte aus dem Verkehrs- und Baugeschäft. Der im Berichtsjahr erzielte Jahresüberschuss aus dem Drittgeschäft von 0,8 Mio. € (Vorjahr: 0,3 Mio. €) ist durch folgende Komponenten geprägt: Finanzierungsvereinbarungen mit umliegenden Städten bzw. Kreisen (+2,07 Mio. €; Vorjahr: +1,36 Mio. €), sonstiges Drittgeschäft (0,00 Mio. €; Vorjahr: -0,11 Mio. €), Ertragsteueraufwand (-1,26 Mio. €; Vorjahr: -0,93 Mio. €).

LAGEBERICHT

2.3 Lage

2.3.2 Vermögens- und Finanzlage

2.3.2.1 Kennziffern

Vermögensstruktur	31.12.2022		31.12.2021	
	Werte	Kennzahl	Werte	Kennzahl
	in T€		in T€	
Anlagenintensität				
Anlagevermögen	240.138	46,7%	241.185	51,5%
Gesamtvermögen	514.530		468.310	
Umlaufintensität				
Umlaufvermögen	273.794	53,2%	226.558	48,4%
Gesamtvermögen	514.530		468.310	

Die Bilanzsumme der rnv ist gegenüber dem Vergleichszeitpunkt 31. Dezember 2021 um 46,2 Mio. € auf 514,5 Mio. € angestiegen. Das Anlagevermögen verringerte sich im relevanten Zeitraum geringfügig um 1,0 Mio. € auf 240,1 Mio. €, das Umlaufvermögen erhöhte sich deutlich um 47,2 Mio. € auf 273,8 Mio. €. Ursache für den Anstieg des Umlaufvermögens ist insbesondere die Zunahme der flüssigen Mittel (+37,2 Mio. €), der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+10,6 Mio. €) sowie der Forderungen gegen Gesellschafter (+9,8 Mio. €). Gegenläufig verringerte sich das Vorratsvermögen um 7,7 Mio. € auf 66,8 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 2022 insgesamt 43,8 Mio. € zu, die jedoch erst zeitversetzt an den Hersteller weitergezahlt werden. Diese Weiterzahlung fand im

Geschäftsjahr 2022 im Umfang von 11,4 Mio. € statt, so dass die Darlehensauszahlungen zum Stichtag vorübergehend den Betrag der liquiden Mittel erhöhten. Zahlungen aus den ÖPNV-Rettungsschirmen 2021 und 2022 flossen ebenfalls noch im Dezember 2022 in Höhe von 2,8 Mio. € zu, werden aber zum Teil erst im Folgejahr verwendet.

Gegenüber dem Vergleichszeitpunkt hat die Anlagenintensität um 4,8 Prozentpunkte auf 46,7% abgenommen.

Anlagendeckungsgrade	31.12.2022		31.12.2021	
	Werte	Kennzahl	Werte	Kennzahl
	in T€		in T€	
Anlagendeckung 1				
Eigenkapital	61.275	25,5%	60.468	25,1%
Anlagevermögen	240.138		241.185	
Anlagendeckung 2				
Eigenkapital	61.275	165,0%	60.468	141,0%
+ langfristiges Fremdkapital	335.058		279.621	
Anlagevermögen	240.138		241.185	

Zum 31. Dezember 2022 ist das Anlagevermögen zu 25,5% (Vorjahr: 25,1%) durch Eigenkapital sowie zu 165,0% (Vorjahr: 141,0%) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital finanziert. Langfristiges Fremdkapital ist hierbei definiert als langfristig finanziertes Kapital, unabhängig von der Restlaufzeit.

LAGEBERICHT

2.3 Lage

2.3.2 Vermögens- und Finanzlage

2.3.2.1 Kennziffern

Kapitalstruktur	31.12.2022		31.12.2021	
	Werte	Kennzahl	Werte	Kennzahl
	in T€		in T€	
Eigenkapitalanteil				
Eigenkapital	61.275	11,9%	60.468	12,9%
Gesamtkapital	514.530		468.310	
Fremdkapitalanteil				
Fremdkapital	450.134	87,5%	404.887	86,5%
Gesamtkapital	514.530		468.310	
Verschuldungskoeffizient				
Fremdkapital	450.134	734,6%	404.887	669,6%
Eigenkapital	61.275		60.468	
Korrigierter Eigenkapitalanteil				
Eigenkapital	61.275	13,1%	60.468	14,8%
Gesamtkapital	514.530		468.310	
- unfertige Leistungen	48.444		59.093	

Die Erhöhung des Eigenkapitals um 0,8 Mio. € ist ausschließlich auf den im Geschäftsjahr erzielten Jahresüberschuss zurückzuführen. Dem Anstieg des Fremdkapitals um 45,2 Mio. € liegen insbesondere höhere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (+56,0 Mio. €) zugrunde. Gegenläufig haben die Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen um 9,0 Mio. € und die sonstigen Verbindlichkeiten um 8,1 Mio. € abgenommen. Die Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultiert hauptsächlich aus der Auszahlung der fünften Darlehensrate über insgesamt 43.809 T€ im Rahmen der Finanzierung des Projekts Rhein-Neckar-Tram 2020 sowie den Auszahlungen von Darlehensmitteln aus der laufenden Konsortialfinanzierung zur Betriebsmittelfinanzierung in Höhe von insgesamt 24.700 T€ im Jahr 2022.

Die Eigenkapitalquote beträgt zum 31. Dezember 2022 unbereinigt 11,9% (Vorjahr: 12,9%). Bereinigt um den Bestand an unfertigen Leistungen im Rahmen der Bautätigkeit für Gesellschafter und Dritte liegt die Eigenkapitalquote bei 13,1% (Vorjahr: 14,8%)

LAGEBERICHT

2.3 Lage

2.3.2 Vermögens- und Finanzlage

2.3.2.2 Investitionen

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 23,9 Mio. € investiert. Dabei entfallen 0,6 Mio. € auf immaterielle Vermögensgegenstände, 23,1 Mio. € auf Sachanlagen und 0,2 Mio. € auf Finanzanlagen.

Der Großteil der Investitionen des Geschäftsjahres 2022 betrifft die Bahnbeschaffung RNT 2020 (11,7 Mio. €), den Neubau Betriebshof Heidelberg (1,4 Mio. €), das Nutzungsrecht für die Wasserstoff-Tankstelle in Heidelberg (1,2 Mio. €), den Einbau von Displays und Halterungen in Bussen und Bahnen – integraler Datenrouter (1,0 Mio. €), die Ladeinfrastruktur inkl. Trafostation für die E-Busse auf dem Betriebshof Heidelberg (0,9 Mio. €), das System SAP PT Nova (0,7 Mio. €), die Erneuerung des Gebäudes M7 (0,6 Mio. €), die Erneuerung der Gleisharfe M7 (0,6 Mio. €), die Erneuerung der Unterflurradsatzdrehmaschine (0,5 Mio. €) sowie die Erneuerung der hydraulischen Radsatzpresse (0,3 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 2022 7,4 Mio. € abgerufen, wovon im Geschäftsjahr 2022 4,7 Mio. € zufflossen und 2,7 Mio. € erst im Februar 2023.

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 2022 43,8 Mio. € zufflossen.

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 2022 weitere 1,7 Mio. € zu.

Alle weiteren Investitionen wurden aus dem laufenden Geschäftsbetrieb finanziert.

Zum Bilanzstichtag bestehen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 313,2 Mio. € (Vorjahr: 257,1 Mio. €) und Verbindlichkeiten gegenüber Leasinggebern in Höhe von 0,6 Mio. € (Vorjahr: 1,5 Mio. €).

Die gegenüber der MV bestehenden Darlehensverbindlichkeiten belaufen sich per 31. Dezember 2022 auf 16,8 Mio. € (Vorjahr: 18,1 Mio. €).

Aus den Abschreibungen des Geschäftsjahres ergab sich ein Innenfinanzierungspotenzial in Höhe von 17,3 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. €. Außerdem bestand eine Kreditlinie aus einem Rahmenkredit für Geldhandelsgeschäfte über 15,0 Mio. € im Zusammenhang mit der Zwischenfinanzierung der Zuschüsse aus dem Projekt „Neubau Betriebshof für Wasserstoffbusse in Heidelberg Wieblingen“. Keine der bestehenden Kreditlinien wurde per 31. Dezember 2022 beansprucht.

LAGEBERICHT

2.4 Gesamtaussage zu Geschäftsverlauf und Lage des Unternehmens

Die rnv konnte die Umsatzziele aus der Unternehmensplanung für 2022 aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie sowie der Mindereinnahmen aus dem Verkauf des 9-Euro-Tickets nicht erreichen. Mit 143,2 Mio. € liegen die Verkehrserlöse um 30,6 Mio. € (-17,6%) deutlich unter dem geplanten Umsatz von 173,8 Mio. €. In den geplanten Verkehrserlösen waren bereits 15,2 Mio. € coronabedingte Reduzierungen berücksichtigt. Durch Ertragszuschüsse aus den ÖPNV-Rettungsschirmen 2021 und 2022 in Höhe von 44,6 Mio. € konnte der Rückgang der Verkehrserlöse gegenüber einem „Normaljahr“ jedoch nahezu ausgeglichen werden.

Mit +0,81 Mio. € liegt das Ist-Ergebnis des abgeschlossenen Geschäftsjahres um ca. 0,66 Mio. € über dem prognostizierten Ergebnis von +0,15 Mio. €. Die Abweichung gegenüber dem ursprünglichen Planwert resultiert insbesondere aus höheren Überschüssen aus Finanzierungsvereinbarungen (+2,08 Mio. €), gegenläufig wirkt der höhere Ertragsteueraufwand (-1,04 Mio. €) sowie das niedrigere Ergebnis aus Sonderverkehren mit Dritten (-0,38 Mio. €).

Im Geschäftsjahr 2022 wurden rnv-eigene Investitionen ohne Finanzanlagen in Höhe von 23,6 Mio. € getätigt. Damit wurde das geplante Investitionsvolumen von 111,0 Mio. € deutlich unterschritten. Das niedrigere Investitionsvolumen in 2022 basiert vor allem auf der verzögerten Auslieferung der RNT 2020 Bahnen der Festbestellung (-34,6 Mio. €), der späteren Beschaffung der RNT 2020 Optionsbahnen (-21,9 Mio. €) sowie einer Projektverschiebung beim Busbetriebshof Wieblinger Weg in Heidelberg (-11,4 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.

LAGEBERICHT

2.5 Weitere bedeutsame nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

2.5.1 Mitarbeiter

Der Fachkräftemangel in Deutschland hält weiter an, deshalb spielte das Thema Personalgewinnung für die rnv auch im Jahr 2022 wieder eine große Rolle. Gleich zwei angelegte Kampagnen, die speziell auf die Personalgewinnung im Fahrdienst abzielten, wurden in diesem Jahr erfolgreich umgesetzt. Beide Kampagnen erreichten durch den crossmedialen Ansatz eine besonders hohe Reichweite in der Region und sorgten für einen großen Anstieg an Bewerbungen und Einstellungen. Als Höhepunkt der Kampagne im Frühjahr setzte die rnv erstmals auf den bekannten Influencer Felix von der Laden. Mit seinem YouTube-Video „Ein Tag als Straßenbahnfahrer“ erzielte er gemeinsam mit der rnv öffentlichkeitswirksame Aufmerksamkeit und erreichte eine große mediale Reichweite. Auch in der Herbst-Kampagne nutzte die rnv den eigenen YouTube-Kanal, um möglichst viele Menschen anzusprechen. Für die selbst produzierte YouTube-Serie „Die Quereinsteiger“ wurde vier Monate lang ein Straßenbahnkurs im Rahmen der Ausbildung mit der Kamera begleitet. Daraus entstand eine mehrteilige Serie, die neuen Bewerberinnen und Bewerbern Einblicke hinter die Kulissen der rnv gibt.

Zusätzlich zu den Personalgewinnungskampagnen wurde im Jahr 2022 das erfolgreiche „Mannheimer Modell“ zum fünften Mal durchgeführt. Seit 2017 bildet die rnv dabei in Kooperation mit der Bundesagentur für Arbeit geflüchtete Menschen als Fahrausweisprüferinnen und -prüfer sowie als Fahrerinnen und Fahrer aus. Das mehrstufige Verfahren bietet den geflüchteten Menschen ausreichend Zeit, sich auf die Anforderungen auf dem deutschen Arbeitsmarkt einzustellen und ihre Deutschkenntnisse zu verbessern.

Mit der „Future Tram“ wurde ein weiteres, erfolgreiches Kooperationsprojekt fortgeführt. Gemeinsam mit dem Polizeipräsidium Mannheim und der Neckarschule aus dem Stadtteil Neckarstadt-West veranstaltete die rnv einen Erlebnistag auf dem Mannheimer Betriebshof für junge Schülerinnen und Schüler. Mit dem Fokus auf Zivilcourage und berufliche Perspektiven für Mädchen konnten die Teilnehmer mehrere lehrreiche Stationen durchlaufen.

Bei der Besetzung der Ausbildungsplätze konnte die Zahl der weiblichen Auszubildenden im Geschäftsjahr 2022 um sieben weitere Frauen gesteigert werden. Insgesamt verzeichnete die rnv eine positive Entwicklung hinsichtlich der Anzahl junger Menschen in Ausbildung. Mehr als 90 Auszubildende sowie dual Studierende waren im zurückliegenden Geschäftsjahr bei der rnv beschäftigt.

Zwei Softwarelösungen für den Bereich Personal wurden in diesem Jahr erfolgreich eingeführt. Die neue Bewerbermanagementsoftware „d.vinci“ ermöglicht seit Sommer 2022 einfachere und schnellere Prozesse rund um das Bewerbungs- und Ausschreibungsmanagement. Damit verbessert d.vinci die Gesamtheit der Berührungspunkte von Bewerberinnen und Bewerbern mit der rnv.

Nach der Einführung des neuen Intranets „elWira“ im Jahr 2021 folgte im Jahr darauf die Erweiterung um die elWira-Lernwelt. Das neue Lernmanagementsystem bietet Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowohl reine Online-Kurse als auch hybride Formate. Zusätzlich unterstützt die elWira-Lernwelt die rnv bei der Umsetzung eines zeitgemäßen Wissensmanagements.

Im Herbst 2022 wurde mit der Einführung der hauseigenen Gesundheitsmarke „rnv-vital“ ein neues Konzept der betrieblichen Gesundheitsförderung umgesetzt. Dies ist nicht nur ein Instrument zur Förderung der physischen und psychischen Mitarbeitergesundheit und somit zur Sicherstellung von Arbeitsfähigkeit, sondern auch ein Mittel zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität. Das ganzjährige Gesundheitsprogramm bietet Gesundheitsangebote aus den Präventionsfeldern Ernährung, Bewegung und mentale Gesundheit. Alle rnv-vital-Angebote entsprechen den Kriterien des Präventionsgesetzes und sind somit qualitätsgesichert. Ergänzend dazu werden die Arbeitsverhältnisse auf gesundheitsschädliche- oder förderliche Faktoren analysiert und adäquate Maßnahmen entwickelt und umgesetzt.

LAGEBERICHT

2.4 Gesamtaussage zu Geschäftsverlauf und Lage des Unternehmens

2.5 Weitere bedeutsame nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

2.5.2 Kundenqualitätsmanagement

Überwindung der Corona-Krise heißt für den ÖPNV, verlorene Fahrgäste wieder zurückzugewinnen. Die Angst vor Ansteckung einerseits und die Maskenpflicht andererseits bremsten die Rückkehr zum Normalzustand jedoch deutlich.

Die Zunahme der Fahrgastzahlen im Geschäftsjahr 2022 ist unter anderen Voraussetzungen zu sehen, als dies vor der Pandemie der Fall war. Beispielsweise sind die Ansprüche der Kunden an das Platzangebot deutlich gestiegen.

Mit dem ersten und weiteren Lockdowns hatte sich die Kundenzufriedenheit verbessert, was auf einen stabileren Fahrplan mit weniger Fahrgästen zurückzuführen ist. Dies hat die Zufriedenheitsabfrage bei den Kunden in 2020 gezeigt.

Mit der Rückkehr zum Regelangebot und steigenden Fahrgastzahlen nahm die Zufriedenheit allerdings ab. Die im Sommer 2022 durchgeführte Kundenzufriedenheitsuntersuchung hat zu wesentlich kritischeren Kundenfeedbacks geführt. Die guten Ergebnisse des Kundenbarometers aus dem Jahr 2020 konnten nicht gehalten werden.

Die Herausforderungen des 9-Euro-Tickets wurden jedoch gut gemeistert. So wurde die vertriebliche Umsetzung des bundesweit gültigen Angebots mit gut (2,2) bewertet. 90% der Neukunden zeigten sich mit der Umsetzung des 9-Euro-Tickets zufrieden.

Eine besondere Aufgabe für die rnv war in diesem Jahr die vertriebsseitige Einführung der vergünstigten Tickets für Bürgerinnen und Bürger in Heidelberg im Rahmen der Aktion „#hd4mobility“. Der Gemeinderat hatte im Juli 2022 beschlossen, dass es ab September kostengünstige Abos für unterschiedliche Zielgruppen Heidelberger Bürger geben sollte. Die vertriebliche Umsetzung wurde exklusiv der rnv übertragen. Der Kundenservice der rnv war hier in besonderem Maße gefordert, nach der kurzen Phase der 9-Euro-Tickets der starken Nachfrage nach Abos nachzukommen. In den ersten Monaten des Verkaufs haben sich rund 7.000 Kunden in Heidelberg zusätzlich zu den bisherigen Abo-Kunden für ein bezuschusstes Abo entschieden.

Mit der geplanten Einführung des Deutschlandtickets und des Landesjugendtickets BW im Frühjahr 2023 werden neue tarifliche Angebote sicherlich zu einer Steigerung der Nachfrage führen.

Die Baumaßnahmen im Netz der rnv und die damit verbundenen Umleitungsverkehre haben die Fahrgäste, insbesondere in Mannheim, deutlich beeinträchtigt. Verzögerungen beim Bauablauf durch Materialengpässe haben einzelne Maßnahmen teilweise in die Länge gezogen und zu einer deutlichen Beeinträchtigung im ÖPNV-Netz geführt. Ziel der Ballung von Baumaßnahmen im vergangenen Geschäftsjahr war es, das Jahr 2023, in dem in Mannheim die Bundesgartenschau stattfindet, von Baumaßnahmen freizuhalten.

LAGEBERICHT

2.4 Gesamtaussage zu Geschäftsverlauf und Lage des Unternehmens

2.5 Weitere bedeutsame nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

2.5.2 Kundenqualitätsmanagement

Fuhrpark

Die rnv verfügt zum Ende des Geschäftsjahres 2022 über 190 eigene Straßenbahnen und 147 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. Der zentrale Meilenstein ist hierbei die Beschaffung der Rhein-Neckar-Tram 2020. Die neuen Fahrzeuge werden voraussichtlich im ersten Halbjahr 2023 den Betrieb im Streckennetz der rnv aufnehmen und sukzessive ältere Fahrzeuge ablösen sowie die Fahrzeugverfügbarkeit erhöhen. Der Fertigungsanlauf für die RNT 2020 begann im finnischen Skoda-Werk Otanmäki im November 2020. 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. Im Oktober 2022 wurde die erste RNT 2020 an die rnv ausgeliefert und absolviert derzeit, gemeinsam mit der zweiten, im Dezember 2022 ausgelieferten RNT 2020, unterschiedliche Tests auf den Betriebshöfen und im Betriebsgebiet. Eine Zulassung ist im Frühjahr 2023 geplant.

Parallel zu diesem Großvorhaben wird der vorhandene Fuhrpark weiter modernisiert und an die Bedürfnisse der Kunden ebenso wie an die Vorgaben der Aufgabenträger angepasst. Letztere beinhalten, dass die rnv ihren Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leistet. Im Bahnbereich wird bereits seit geraumer Zeit zertifizierter Ökostrom eingesetzt und auch im Busbereich wurde die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe weiter vorangetrieben. Nachdem die rnv im Jahr 2019 die ersten sechs batterieelektrischen Busse in Betrieb genommen hat, wurden in diesem Jahr 30 weitere Elektro-Solobusse angeschafft. Darüber hinaus hat die rnv 40 batterieelektrische Gelenkbusse mit Brennstoffzellen-Range-Extender bestellt. Die ersten vier dieser Fahrzeuge werden der rnv voraussichtlich Ende des Jahres 2023 zur Verfügung stehen und die rnv 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 zumindest anteilig die Mehrkosten für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und die notwendige Infrastruktur finanziert werden können.

Rein elektrisch betrieben werden außerdem die Fahrzeuge des On-Demand-Shuttledienstes „fips“. Derzeit befinden sich 15 Fahrzeuge im Fuhrpark. Im Zuge einer Ausweitung des Dienstes im Laufe des Jahres 2023 wird die Anzahl auf 18 erhöht werden.

LAGEBERICHT

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

3.1 Prognosebericht

Die rnv steht in den kommenden Jahren vor großen Herausforderungen. Zum einen steigen insbesondere die Energie- und Materialkosten aufgrund des anhaltenden Krieges in der Ukraine und gestörter Lieferketten weiterhin an, zum anderen besteht große Unsicherheit bezüglich der Wirkung des Deutschlandtickets als Nachfolgeregelung für das 9-Euro-Ticket auf Fahrgastverhalten und Einnahmeentwicklung. Aufgrund der zum Zeitpunkt der Planerstellung fehlenden Beschlusslage sind die Auswirkungen eines bundesweit gültigen Deutschlandtickets (49-Euro-Ticket) nicht in der Planung berücksichtigt.

In Übereinstimmung mit ihren Gesellschaftern hält die rnv trotz des Krieges in der Ukraine und der noch anhaltenden Corona-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, die mit der Beschaffung der Rhein-Neckar-Tram 2020 auch auf den Bahnbereich ausgeweitet werden kann. Zusätzlich sind weitere Optionsbahnen mit Inbetriebnahme zwischen 2025 und 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 (BZ-REX) vorangetrieben wird, werden unter Nutzung von Förderprogrammen auch neue Mobilitätsformen wie On-Demand-Verkehre eingeführt und im Rahmen von Forschungsprojekten das Autonome Fahren erprobt. 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 rnv-Strategie „rnv 5.0“ Rechnung getragen und die rnv konsequent auf die Bedürfnisse ihrer Kunden ausgerichtet sowie die Mobilität in der Region im Umweltverbund weiter gestaltet, um den Klimawandel zu begrenzen.

Durch die vorgenannten Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Verkehrsangebots sowie der stark wachsenden Energie- und Materialkosten steigt das Defizit der rnv vor Endabrechnung im Jahr 2023 auf 115,9 Mio. € an, mit einem Peak von 120,9 Mio. € im Jahr 2024, bevor es bis 2027 kontinuierlich auf 111,1 Mio. € abnimmt.

rnv-eigene Investitionen

Gemäß der im November 2022 durch die Gesellschafterversammlung verabschiedeten Wirtschafts- und Mehrjahresplanung ist der Investitionsplan der rnv in den nächsten Jahren vor allem geprägt durch die Beschaffung von 80 Bahnen des Typs Rhein-Neckar-Tram 2020 als Festbestellung sowie weiterer 34+x Bahnen bis 2027 als Optionsbahnen, durch geplante Investitionen in den Standort Heidelberg sowie durch die Beschaffung von Bussen mit alternativen Antriebstechnologien. Der rnv-Investitionsplan umfasst zwischen 2023 und 2027 ein Brutto-Investitionsvolumen von 576,6 Mio. €. Bei erwarteten Zuschüssen von 158,6 Mio. € verbleibt ein Netto-Investitionsvolumen von 418,0 Mio. €.

Die Position „Rhein-Neckar-Tram 2020 - Festbestellung“ betrifft die Festbestellung 80 neuer Bahnen im Jahr 2018 bei Skoda Transportation. Das Gesamtinvestitionsvolumen für die Festbestellung liegt bei ca. 266,7 Mio. €. Darin enthalten sind die Fahrzeugkosten, die technischen Optionen, aktivierungsfähige Ersatzteile und rnv-Projektkosten. Im Rahmen der Festbestellung ist gemäß Lieferplan vom Juli 2022 die letzte Lieferung und Inbetriebnahme für das Jahr 2025 vorgesehen, sodass im Planungszeitraum 2023 bis 2027 das Brutto-Investitionsvolumen bei 169,6 Mio. € liegt. Als Förderung wurden vom Land Baden-Württemberg Zuschüsse in Höhe von 13,0 Mio. € bewilligt.



LAGEBERICHT

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

3.1 Prognosebericht

Die Beschaffung der Optionsbahnen der Rhein-Neckar-Tram 2020 beinhaltet zunächst 34 weitere 30-Meter-Bahnen aus der Basisoption sowie weitere Bahnen mit noch final festzulegender Menge je Längenkategorie, abhängig vom Angebot von Skoda Transportation. Die Investition wurde mit einer ersten Anzahlung von 59,2 Mio. € auf alle Bahnen im Jahr 2023 und einer Inbetriebnahme der Optionsbahnen zwischen 2025 und 2027 geplant. Das Brutto-Investitionsvolumen liegt im Planungszeitraum bei 200,2 Mio. €. Bei einer unterstellten Förderquote von 30% für Ersatzbeschaffungen und 40% bei Erweiterungsinvestitionen auf alle Bahnen, die für Baden-Württemberg beschafft werden, ergibt sich eine Förderung von 78,9 Mio. € und somit ein Netto-Investitionsvolumen von 121,3 Mio. €. Da eine Förderung für Rheinland-Pfalz derzeit nicht absehbar ist, soll die Beschaffung der Optionsbahnen ausschließlich für Baden-Württemberg erfolgen.

Seit 2021 werden ausschließlich Busse mit alternativen Antriebstechnologien beschafft. Hierbei handelt es sich um Solobusse mit Elektroantrieb und Gelenkbusse mit Wasserstoffantrieb (BZ REX). Inklusiv des Nutzungsrechts für die Wasserstoff-Tankstellen beträgt das Brutto-Investitionsvolumen 70,6 Mio. €, bei einer Förderung von 24,6 Mio. €. Hinzu kommt die Anpassung der Werkstatteinfrastuktur sowie die Anpassung der Infrastruktur für alternative Antriebstechnologien in den Plänen der Altgesellschaften. Bis Ende 2027 wird der Bus-Fuhrpark um mehr als 30 Busse auf dann 164 Busse anwachsen, um die Verkehrswende zu ermöglichen. Hiervon werden 125 Busse mit alternativer Antriebstechnologie im Einsatz sein und somit mehr als 75% der gesamten rnv-Busflotte.

Der Neubau des Betriebshofes Heidelberg am bestehenden Standort ist in den Investitionsplan der rnv im Planungszeitraum 2023 bis 2027 mit einer Investitionshöhe von 13,2 Mio. € und einer GVFG-Förderung von 3,2 Mio. € eingeflossen. Über den Investitionszeitraum ab 2028 werden zusätzlich 55,2 Mio. € investiert, mit einem weiteren

Fördervolumen von 28,8 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. Zusätzlich werden in zwei Straßenbahn-Abstellanlagen im Planungszeitraum 35,5 Mio. € investiert, bei einer Förderung von 17,2 Mio. €. Diese Anlagen müssen rechtzeitig vor Baubeginn des Betriebshofes an der Bergheimer Str. realisiert sein, um auch während der Realisierungsphase des Neubaus den Bahnbetrieb in Heidelberg aufrecht erhalten zu können. Darüber hinaus sind in Heidelberg Investitionen in einen Busbetriebshof (inklusive der Wasserstoffinfrastruktur) mit einer Investitionshöhe von 14,5 Mio. € im Planungszeitraum bzw. 19,8 Mio. € inklusive der Vorjahre sowie einer Förderung von insgesamt 15,2 Mio. € eingeplant.

Die Investitionen in IT-Hard- und Software inklusive Vertriebstechnologie betragen im Planungszeitraum 33,9 Mio. €, bei einer Förderung von 6,0 Mio. €. Diese dienen dazu, die Digitalisierung innerhalb der rnv weiter voranzutreiben. Als größte Einzelinvestitionen sind zum einen mit 6,8 Mio. € die Investition in ein Infotainment (inkl. Bordrechner) der Linienfahrzeuge im Rahmen des DKV-Förderprogramms (Förderung 4,4 Mio. €) und zum anderen mit 6,6 Mio. € die Einführung von S/4HANA enthalten.



LAGEBERICHT

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

3.1 Prognosebericht

Erlössteigerungen.

Für das Geschäftsjahr 2023 erwartet die rnv **Verkehrserlöse** in Höhe von insgesamt 179,7 Mio. €. Ein Ausgleich der coronabedingten Mindereinnahmen im Jahr 2023 durch einen ÖPNV-Rettungsschirm wurde nicht eingeplant.

Die prognostizierten Erlöse aus dem **Linienverkehr** für 2023 belaufen sich auf 140,1 Mio. €. Aufgrund der enormen Kostensteigerungen im Bereich der Energie- und Materialkosten ist eine spürbare Tarifierhebung im Jahr 2023 erforderlich. Im Plan ist eine Tarifierhebung von 8% für 2023 und von 2,5% p.a. in den folgenden Jahren enthalten. Zusätzlich sind Fahrgastzuwächse durch eigene vertriebliche Maßnahmen, Angebotsmaßnahmen und städtische Push-Maßnahmen eingeplant. Insgesamt ergibt sich beim Plan der Fahrgastzahlen eine Zunahme der Fahrgastzahlen von 146,6 Mio. Fahrgästen im Geschäftsjahr 2022 um 31,5 Mio. Fahrgäste (+21,5%) auf ca. 178,1 Mio. Fahrgäste im Jahr 2027. Die Tarifierhebungen und die Steigerung der Fahrgastzahlen führen bis 2027 zu einem Anstieg der Erlöse aus dem Linienverkehr auf 183,8 Mio. €.

Die **Schwerbehindertenzuschüsse** sind aufgrund steigender Fahrgeldeinnahmen in der Planung 2023 mit 5,4 Mio. €, ansteigend auf 7,0 Mio. € im Jahr 2027 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 unter anderem 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. In 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 der gleichen Dimension wie in den Jahren davor, sondern nur im Rahmen der Parameteränderungen bewegen. Die Höhe der Zuweisungen für Heidelberg und Mannheim wurden den Modellrechnungen des Ministeriums entnommen

und ab 2023 sind konstante Zahlungen eingeplant. Das Linienbündel OEG als Eisenbahnunternehmen wird pauschaliert abgerechnet, im Plan wurde von weiterhin konstanten Zuschüssen ausgegangen.

In Rheinland-Pfalz wird beim Linienbündel Ludwigshafen weiterhin nach dem Preis-Preis-Ausgleich abgerechnet. Hier geht die rnv davon aus, dass die Mengenrückgänge durch die Tarifierhebungen ausgeglichen werden, so dass konstante Ausgleichszahlungen veranschlagt wurden.

Das Linienbündel RHB wurde nur noch bis zum 30.09.2022 nach dem „alten“ bundesgesetzlichen Antragsverfahren für die Schülerzuschüsse abgerechnet. Ab dem 01.10.2022 gehen die Mittel direkt an den ZÖPNV. Somit werden ab 2023 keine Ausgleichsleistungen mehr bei der RHB eingeplant. Die RHB bekommt die Mittel indirekt vom ZSPNV, indem aufgrund geringerer Einnahmen der kalkulierte Ausgleichssatz bei der Finanzierungsvereinbarung höher ausfällt.

Die Steigerung der **Erlöse aus Finanzierungsvereinbarungen** von Plan 2022 auf 2023 um 3,9 Mio. € beruht vor allem auf gestiegenen Erlösen aus der RHB-Finanzierungsvereinbarung (+1,9 Mio. €). Hier findet eine komplette Neuverhandlung der Verträge mit anschließend wieder auskömmlichen Finanzierungssätzen statt. Bei der OEG-Finanzierungsvereinbarung (+1,4 Mio. €) und der Finanzierungsvereinbarung der Linien 22 und 23 mit Eppelheim und Leimen (+0,4 Mio. €) wurde die Weitergabe der steigenden Kosten, teilweise abgesichert durch Öffnungsklauseln, eingeplant.

Aufgrund steigender Defizite und einiger Angebotsausweitungen steigen auch die Erlöse aus Finanzierungsvereinbarungen von 2023 bis 2025 um 1,3 Mio. € und reduzieren sich aufgrund sinkender Defizite bis 2027 wieder um 0,9 Mio. €. In Summe ergibt sich von 2023 bis 2027 ein Anstieg der Erlöse aus Finanzierungsvereinbarung von 0,4 Mio. €.



LAGEBERICHT

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

3.1 Prognosebericht

Ergebnis

Das Ergebnis der rnv wird vor allem durch die Ergebnisse aus den Finanzierungsvereinbarungen mit den Nachbargemeinden der Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen sowie den Ergebnissen aus Sonderverkehren bestimmt. Gegenläufig wirkt der Ertragsteueraufwand.

Vor allem bedingt durch die Neuverhandlung der RHB-Finanzierungsvereinbarung mit Wirkung ab dem Jahr 2023 prognostiziert die rnv für 2023 einen Jahresüberschuss von 0,2 Mio. €. Ab 2024 werden zusätzlich auskömmlichere Finanzierungssätze für die OEG-Finanzierungsvereinbarung geplant, hierdurch erreicht die rnv in den Jahren 2024 bis 2027 ein positives Ergebnis zwischen 0,7 und 0,8 Mio. €.

Das Jahr 2023 wird zum einen durch die Einführung des bundesweit gültigen Deutschlandtickets (49-Euro-Ticket) und die erneute Auflage des ÖPNV-Rettungsschirms sowie zum anderen durch stark steigende Energie- und Materialkosten geprägt sein, wobei auf der Aufwandsseite nur geringe Einsparungen möglich sind, auch um eine langfristige Akzeptanz des ÖPNV im Rahmen der Verkehrswende sicherzustellen. Aufgrund der Regelungen zum Defizitausgleich in den Betrauungsvereinbarungen wird das einhergehende Ergebnisrisiko an die Gesellschafter der rnv durchgereicht.

LAGEBERICHT

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

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 Unternehmenschancen und -risiken. 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 und trägt somit zur Sicherung der Existenz und zur Absicherung der Unternehmensziele bei. Das Risikomanagementsystem ist ein strategischer Hauptprozess und integraler Bestandteil der Unternehmenssteuerung.

Risikomanagementsystem

Zur konsequenten und systematisierten Überwachung von Chancen und Risiken setzt die rnv ein auf den Unternehmenskontext angepasstes Risikomanagement- und Kontrollsystem ein. Dieses bietet mit der Richtlinie „Risikomanagement“ ein systemisches Rahmenwerk aus Grundsätzen, Definitionen und Verantwortlichkeiten und stellt darüber hinaus für operative Zwecke ein unternehmensspezifisch aufgebautes Portal bereit, in welchem Unternehmenschancen und -risiken gemäß dem Führungsprozess „Risikomanagement“ in allen Aspekten erfasst und aktualisiert sowie bedarfsgerecht ausgewertet werden können. Der Prozess beinhaltet zur Qualitätssicherung auch eine regelmäßige, mehrstufige Plausibilisierung.

Somit unterliegt die aktuelle Unternehmenssituation einer kontinuierlichen Chancen- und Risikobetrachtung, 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 wird. 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.

LAGEBERICHT

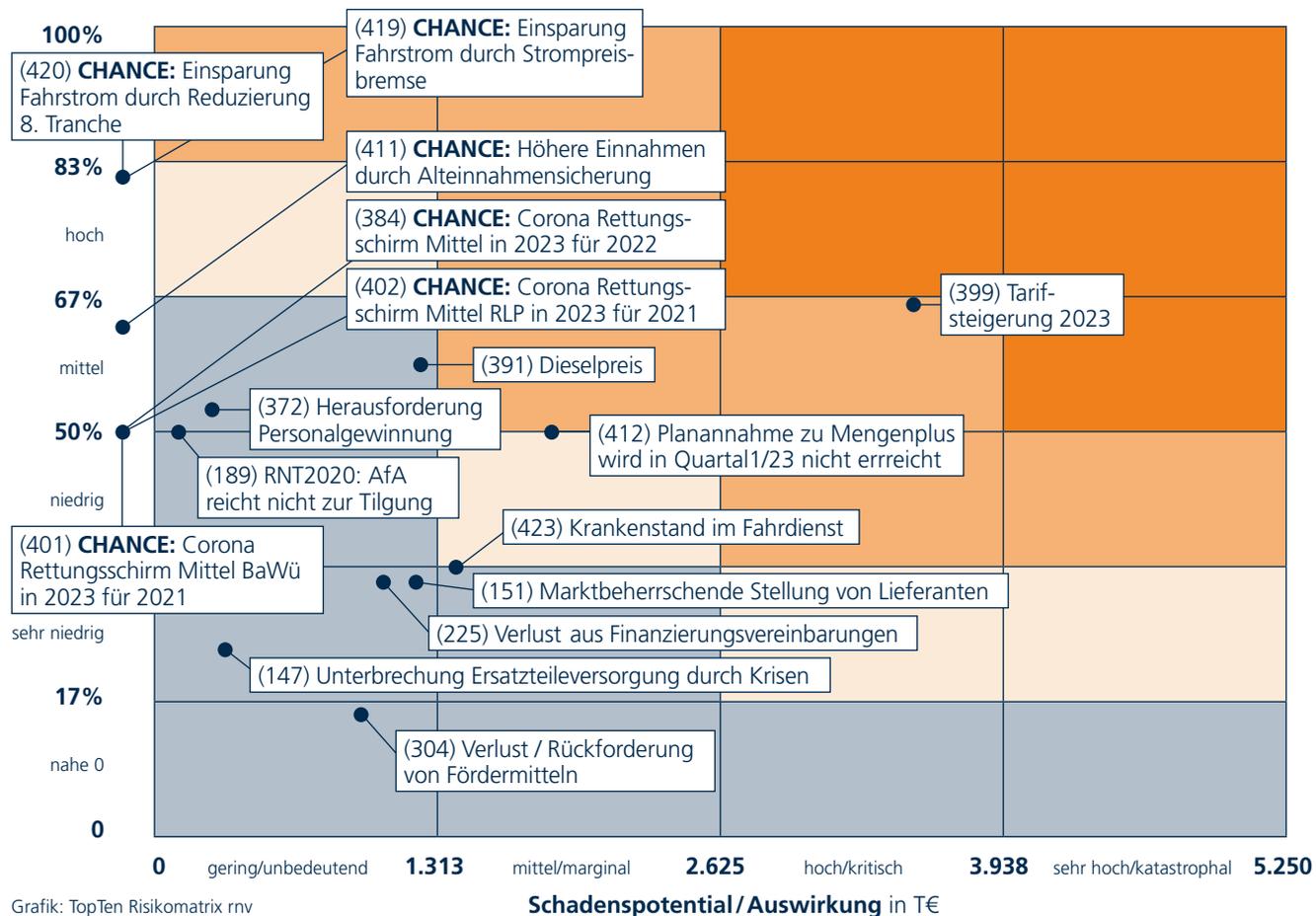
3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

3.2 Chancen- und Risikobericht

Risikoportfolio

Zum Ende des Geschäftsjahres 2022 lag die absolute Anzahl der gemeldeten Unternehmenschancen und -risiken bei 84 Einzelsachverhalten. Bedingt durch die weitere Optimierung des Systems, bei welcher im Geschäftsjahr verstärkt auf inhaltliche Relevanz sowie die Aggregation von Einzelsachverhalten fokussiert wurde, liegt diese Anzahl deutlich unterhalb der Zahl der gemeldeten Chancen und Risiken zum Ende des Vorjahres (93 Einzelsachverhalte). Gemäß der Konzeption des Chancen- und Risikomanagements der rnv werden die Einzelsachverhalte mit Brutto-Schadenspotenzial und Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet. Dieser aus dem Produkt der beiden Werte zusammengesetzte annualisierte Erwartungswert des gesamten Risikoportfolios sank im aktuellen Geschäftsjahr von 3,84 Mio. € im Vorjahr auf aktuell -2,36 Mio. €. Hierbei spielen Unternehmenschancen als „negative Risiken“ erneut eine wesentliche Rolle.

Eintrittswahrscheinlichkeit in %



LAGEBERICHT

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

3.2 Chancen- und Risikobericht

Risikolage

Die Chancenlage des Unternehmens wird durch die aus der Corona-Pandemie hervorgehenden Rettungsschirme für Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg beeinflusst. Diese Rettungsschirme sollen Einnahmenverluste im Kontext der Corona-Pandemie kompensieren. Da die genannten Rettungsschirme für die Geschäftsjahre 2021 und 2022 noch nicht final abgerechnet sind, bestehen Chancen, dass die Kompensation letztlich die eher konservativen Ansätze im Jahresabschluss 2022 übersteigen wird.

Im Zeitpunkt der Berichtserstellung dauert der Krieg Russlands in der Ukraine weiter an. Zu den globalen ökonomischen und politischen Folgen des militärischen Konflikts gehört das Risiko eines erheblichen, über die bereits erhöhten Ansätze im Wirtschaftsplan hinausgehenden Anstieges der Energiepreise (Strom, Treibstoff, Gas) und die unmittelbar und mittelbar damit zusammenhängenden Verwerfungen im gesamten Preis- und Verfügbarkeitsgefüge, welche bestimmend für die aktuelle Risikolage der rnv sind. Betroffen hiervon sind sowohl bezogene Dienstleistungen wie auch Ersatzteile.

Aus dieser Lage entstehen mittelbar weitere Chancen und Risiken, beispielsweise durch die für das Geschäftsjahr 2023 erwartete Strompreisbremse, die Einführung einer deutschlandweit geltenden Fahrpreisfixierung (49-Euro-Ticket) und andere staatliche Regulierungsbestrebungen.

Zusammenhängend mit der politisch-gesellschaftlichen Lage bereitet sich das Unternehmen im Risikomanagement darauf vor, dass angesichts der Forderungen der Gewerkschaft und der anhaltend hohen Inflation die Tarifabschlüsse im Geschäftsjahr 2023 den Ansatz im Wirtschaftsplan übersteigen könnten.

Das Großprojekt RNT 2020 findet vornehmlich mit finanziellen Risiken Eingang in das Unternehmens-Risikomanagement. Daneben spielen Verzögerungen im Projektablauf 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 sind hier fehlende Busfahrer, unbesetzte Stellen im Kontext der Energiewende oder der Informationstechnologie genannt.

Alle im Geschäftsjahr 2022 im Portfolio geführten Risiken werden unter Berücksichtigung der entsprechenden Gegenmaßnahmen 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.

LAGEBERICHT

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 bzw. dem Zweiten Führungspositionengesetz (FüPoG II) vom 12. August 2021 wurden nachstehende Zielgrößen des Frauenanteils im Aufsichtsrat und der Geschäftsführung festgelegt.

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 von null für die Geschäftsführung beschlossen. Unter den 20 Aufsichtsratsmitgliedern befanden sich zum 31. Dezember 2022 vier Frauen. Damit beträgt der Frauenanteil im Aufsichtsrat 20%.

Bis zum 30. Juni 2022 galt aufgrund Beschlusses der Geschäftsführung eine Zielgröße für den Frauenanteil in der ersten und zweiten Führungsebene von einheitlich 25% für beide Führungsebenen. Zu diesem Termin wurde das Ziel erreicht und übertroffen, der Frauenanteil betrug 16 von 60 und damit 26,67%. Die Geschäftsführung hat beschlossen, diesen Anteil, der den tatsächlichen Gesamtbeschäftigungsanteil von Frauen übersteigt, als Zielgröße für den Planungszeitraum bis 30. Juni 2027 beizubehalten. Zum Jahresende 2022 waren 16 Frauen und 45 Männer in Führungspositionen der ersten und zweiten Ebene beschäftigt. Dies entspricht einem Frauenanteil von 26,2%.

Mannheim, den 12. April 2023



Christian Volz
Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten
Arbeitsdirektor



Martin in der Beek
Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten

BILANZ

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim
zum Stichtag 31.12.2022

Aktiva		31.12.2022	31.12.2021
	Anhang	in T€	in T€
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		4.759	6.450
Sachanlagen		227.782	227.141
Finanzanlagen		7.597	7.594
Summe Anlagevermögen		240.138	241.185
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	66.789	74.513
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	71.606	53.824
Flüssige Mittel	(4)	135.399	98.221
Summe Umlaufvermögen		273.794	226.558
Rechnungsabgrenzungsposten		598	567
Summe Aktiva		514.530	468.310
Passiva		31.12.2022	31.12.2021
	Anhang	in T€	in T€
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	10.500	10.500
Kapitalrücklage	(6)	44.919	44.919
Gewinnvortrag		5.049	4.733
Jahresüberschuss (+) / Jahresfehlbetrag (-)		807	316
Summe Eigenkapital		61.275	60.468
Fremdkapital			
Rückstellungen	(7)	23.743	21.888
Verbindlichkeiten	(8)	426.391	382.999
Summe Fremdkapital		450.134	404.887
Rechnungsabgrenzungsposten	(9)	3.121	2.955
Summe Passiva		514.530	468.310

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim
für das Geschäftsjahr vom 1.1.2022 bis 31.12.2022

		1.1.– 31.12.2022	1.1.– 31.12.2021
	Anhang	in T€	in T€
Umsatzerlöse	(10)	194.905	171.245
Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen		-10.649	9.772
Aktivierete Eigenleistungen		1.379	1.309
Sonstige betriebliche Erträge	(11)	70.612	57.897
Gesamtleistung		256.247	240.223
Materialaufwand	(12)	124.411	112.594
Personalaufwand	(13)	89.149	81.626
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		17.297	16.927
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(14)	24.502	22.336
Finanzergebnis	(15)	-5.644	-5.836
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(16)	-1.262	-933
Ergebnis nach Steuern		-6.018	-29
Sonstige Steuern	(17)	6.825	345
Jahresüberschuss (+) / Jahresfehlbetrag (-)	(18)	807	316

ANHANG

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim
für das Geschäftsjahr vom 1.1.2022 bis 31.12.2022

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH – im Folgenden rnv genannt – für das Geschäftsjahr vom 1.1.2022 bis 31.12.2022 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 grundsätzlich 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.



ANHANG

Anhang der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim
für das Geschäftsjahr vom 1.1.2022 bis 31.12.2022

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

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

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

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. März 2020 wurde zur Absicherung des Zinsrisikos aus dem Konsortialdarlehensvertrag vom 10. März 2020 ein Zinsbegrenzungsgeschäft in Form einer Höchstsatzvereinbarung (sog. „CAP“) mit der DZ BANK AG abgeschlossen. Dieses hat eine Laufzeit vom 1. April 2020 bis zum 10. März 2023. Das Zinsbegrenzungsgeschäft sichert das Zinsänderungsrisiko aus betragskongruenten variabel verzinslichen Darlehen mit einem Höchstzinssatz von 0,5 % p. a. (Strike) ab und basiert auf während der Laufzeit steigenden Bezugsbeträgen von anfänglich 16.855 T€ bis zuletzt 62.510 T€. Am 20. Januar 2022 wurde zur Absicherung des Zinsrisikos aus dem Rahmenkreditvertrag für Geldhandelsgeschäfte im Zusammenhang mit dem Projekt „Neubau eines Betriebshofs für Wasserstoffbusse in Heidelberg“ vom 10. Januar 2022 ein Zinsbegrenzungsgeschäft in Form einer Höchstsatzvereinbarung (sog. „CAP“) mit der DZ BANK AG abgeschlossen. Dieses hat eine Laufzeit vom 20. Januar 2022 bis zum 28. Juni 2024. Das Zinsbegrenzungsgeschäft sichert das Zinsänderungsrisiko aus variabel verzinslichen Inanspruchnahmen der vorgenannten Geldhandelslinie mit einem Höchstzinssatz von -0,3 % p. a. (Strike) ab und basiert auf während der Laufzeit variablen Bezugsbeträgen von anfänglich 6.250 T€ bis zuletzt 3.950 T€. Die mit dem letztgenannten Zinssicherungsgeschäft im Zusammenhang stehenden Zinssicherungskosten (einmalige Optionsprämie) in Höhe von 35 T€ werden mittels eines aktiven Rechnungsabgrenzungspostens rätierlich über die Laufzeit verteilt.



ANHANG

Anhang der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim
für das Geschäftsjahr vom 1.1.2022 bis 31.12.2022

Mit Tarifvertrag vom 6. Juni 2018 wurde die Einführung von Zeitwertkonten vereinbart. Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der rnv wird damit die Möglichkeit eröffnet, bestimmte Ansprüche zur Finanzierung von späteren Freistellungszeiten von der Arbeitsleistung anzusparen. Das im Rahmen eines doppelten Treuhandmodells auf den Debeka Lebensversicherungsverein auf Gegenseitigkeit, Koblenz, übertragene Vermögen dient dem Insolvenzschutz gemäß § 7e SGB IV sowie der Werterhaltungsgarantie gemäß § 7d SGB IV der Zeitwertguthaben. Als Treuhänder fungiert dabei der PensTrust e.V., Frankfurt am Main. Das Treuhandvermögen ist als sogenanntes Planvermögen gemäß § 246 Abs. 2 S. 2 HGB zu qualifizieren und zwingend mit der Versorgungsverpflichtung aus dem Zeitwertguthaben zu saldieren. Die Bewertung des Planvermögens erfolgt mit dem beizulegenden Zeitwert (§ 253 Abs. 1 S. 4 HGB). Ein die Anschaffungskosten des Planvermögens übersteigender Zeitwert unterliegt der Ausschüttungs- und Abführungssperre gemäß § 268 Abs. 8 S. 1 HGB. Aufgrund der Saldierungspflicht von bewertetem Planvermögen und bewerteter Rückstellung kann es zu einem Aktivüberhang kommen. Dieser Überhang ist gemäß § 246 Abs. 2 S. 3 HGB unter einem gesonderten Posten als „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ auszuweisen (§ 266 Abs. 2 Buchst. E HGB). Ein aus der Saldierung resultierender Passivüberhang wird unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen.

Die 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 (Sterbegeld, Jubiläen, Zeitwertkonten) wurde ein Rechnungszinssatz von 1,45 % (i. Vj. 1,35 %) p. a. bzw. (Demografie-Modell) 0,84 % (i. Vj. 0,67 %) p. a. berücksichtigt. Künftige Gehaltsanpassungen werden mit einem Schätzwert von einheitlich 2,5 % (i. Vj. 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.

ANHANG

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)	31.12.2022	1.633	56	100,0
Zentralwerkstatt für Verkehrsmittel Mannheim GmbH, Mannheim (ZWM)	31.12.2022	4.227	0	94,9

Die Jahresabschlüsse der V-Bus und der ZWM auf den 31. Dezember 2022 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 48.444 T€. Daneben beinhaltet die Position Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe in Höhe von 18.345 T€.

	31.12.2022	31.12.2021
	in T€	in T€
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	18.345	15.420
Unfertige Leistungen	48.444	59.093
Vorräte	66.789	74.513

ANHANG

Angaben zur Bilanz

(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 6.979 T€ (Vorjahr: 6.516 T€). Im Zeitpunkt der Inbetriebnahme einer Baumaßnahme wird dem Auftraggeber aufgrund gesetzlicher Anforderungen neben dem bereits auf dem jeweiligen Bauprojekt aufgelaufenen Ist-Kostenvolumen auch das für die Zukunft noch zu erwartende, prognostizierte Kostenvolumen in Rechnung gestellt, selbst wenn Bauleistungen von Subunternehmern noch nicht erbracht worden sind, diese aber nach Inbetriebnahme einer Baumaßnahme gemäß der aktuellen Projektplanung voraussichtlich noch anfallen werden. Durch diese vorverlagerte Abrechnung des Prognosekostenanteils einer Baumaßnahme bereits im Zeitpunkt der Inbetriebnahme werden entsprechende Forderungen und Umsatzerlöse ausgewiesen und die darauf fällige Umsatzsteuer abgeführt. Gleichzeitig werden aufwandsseitig die noch zu erwartenden, prognostizierten Baukosten durch entsprechende sonstige Rückstellungen abgegrenzt, so dass aus der beschriebenen Abrechnungssystematik der Bauleistungen kein Ergebniseffekt resultiert.

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

Die Gruppe der Forderungen aus dem Verkehrsgeschäft umfasst verschiedene Komponenten. Hierbei handelt es sich insbesondere um Forderungen aus Fahrgeldern (5.390 T€; Vorjahr: 3.036 T€), Forderungen aus Zuschüssen für die Schülerbeförderung (5.196 T€; Vorjahr: 247 T€) und Forderungen aus Finanzierungsvereinbarungen mit umliegenden Städten bzw. Kreisen (3.594 T€; Vorjahr: 2.314 T€).

Bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen handelt es sich hauptsächlich um Forderungen gegen die Tochtergesellschaft V-Bus aus erbrachten Dienstleistungen (64 T€; Vorjahr: 120 T€).

Die Forderungen gegen Gesellschafter umfassen hauptsächlich Forderungen aus der Erbringung von Baudienstleistungen (19.314 T€; Vorjahr: 10.037 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 (135 T€; Vorjahr: 147 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 (12.708 T€; Vorjahr: 14.335 T€), Steuerforderungen (3.365 T€; Vorjahr: 4.705 T€), Forderungen aus Schadensfällen (2.947 T€; Vorjahr: 2.699 T€) sowie der Ausgleichsanspruch gegenüber der MV für den ZWM-Verlust 2022 (243 T€; Vorjahr: 264 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.



ANHANG

Angaben zur Bilanz

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2022	31.12.2021
	in T€	in T€
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	28.948	18.326
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	66	121
Forderungen gegen Gesellschafter	22.309	12.478
Sonstige Vermögensgegenstände	20.283	22.899
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	71.606	53.824

Auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände wurden Einzelwertberichtigungen in Höhe von 342 T€ (Vorjahr: 351 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.

	31.12.2022	31.12.2021
	in T€	in T€
Kassenbestand	865	732
Guthaben bei Kreditinstituten	134.534	97.489
Flüssige Mittel	135.399	98.221

(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 31.12.2022 beträgt die Kapitalrücklage unverändert 44.919 T€.

ANHANG

Angaben zur Bilanz

(7) Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Rückstellungen für Personalverpflichtungen (8.236 T€; Vorjahr: 8.339 T€), Rückstellungen für noch zu erbringende Bauleistungen im Rahmen der Abrechnung zu Prognosekosten (6.662 T€; Vorjahr: 6.518 T€), Rückstellungen für ausstehende Rechnungen (3.842 T€; Vorjahr: 2.710 T€) sowie Rückstellungen für Haftpflichtversicherung (2.441 T€; Vorjahr: 2.432 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 173 T€, der unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen wird. Der beizulegende Zeitwert des Treuhandvermögens entspricht mit 1.507 T€ den Anschaffungskosten. Der Erfüllungsbetrag der Versorgungsverpflichtungen aus Zeitwertguthaben beträgt 1.680 T€.

	31.12.2022	31.12.2021
	in T€	in T€
Steuerrückstellungen	1.754	979
Sonstige Rückstellungen	21.989	20.909
Rückstellungen	23.743	21.888

(8) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten haben gegenüber dem Vorjahr um 56.049 T€ zugenommen. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die Auszahlung der fünften Darlehensrate über insgesamt 43.809 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 24.700 T€ im Jahr 2022 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 20.100 T€ auf Investitionen entfallen, die bereits im Geschäftsjahr 2021 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 11.822 T€ (Vorjahr: 6.987 T€) auf Verbindlichkeiten aus der Endabrechnung der Arbeitnehmerüberlassung gegenüber der MV und 7.847 T€ (Vorjahr: 10.543 T€) auf Verbindlichkeiten für bezogene Leistungen im Rahmen des Baugeschäfts.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern beinhalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus dem zusätzlichen Defizitenausgleich (6.924 T€; Vorjahr: 5.981 T€) sowie Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der MKB (4.528 T€; Vorjahr: 2.957 T€). Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern betreffen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.



ANHANG

Angaben zur Bilanz

(8) Verbindlichkeiten

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen handelt es sich hauptsächlich um Verbindlichkeiten gegenüber V-Bus aus der Erbringung von Fahrleistungen (199 T€; Vorjahr: 734 T€) und der bestehenden umsatzsteuerlichen Organschaft (830 T€; Vorjahr: 458 T€) sowie gegenüber der ZWM aus dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag (378 T€; Vorjahr: 411 T€).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (8 T€; Vorjahr: 315 T€ an die Mobility inside Holding GmbH & Co. KG zu leistende Pflichteinlage).

Die sonstigen Verbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen durch die MV gewährte Darlehen (16.766 T€; Vorjahr: 18.089 T€), €, Zinsverbindlichkeiten (877 T€; Vorjahr: 720 T€), Verbindlichkeiten aus Abrechnungsdienstleistungen der rnv für andere Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (726 T€; Vorjahr: 293 T€), Verbindlichkeiten gegenüber anderen Verkehrsunternehmen im Rahmen der Abrechnung der rnv-eigenen Verkehrseinnahmen im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (683 T€; Vorjahr: 1.480 T€), Steuerverbindlichkeiten (642 T€; Vorjahr: 605 T€), Verbindlichkeiten im Rahmen von Sale-and-lease-back-Verträgen (598 T€; Vorjahr: 1.467 T€) und erhaltene Fördermittel für noch nicht abgeschlossene Investitionsmaßnahmen (441 T€; Vorjahr: 7.022 T€).



	31.12.2022	davon mit einer Restlaufzeit		
	31.12.2021	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre
	gesamt			
	in T€	in T€	in T€	in T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <i>im Vorjahr</i>	313.176 257.127	16.722 12.469	296.454 244.658	200.687 178.010
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen (davon gegenüber Gesellschaftern) <i>im Vorjahr</i> <i>(im Vorjahr davon gegenüber Gesellschaftern)</i>	48.641 (43.448) 57.616 (52.008)	48.641 (43.448) 57.616 (52.008)	0 (0) 0 (0)	0 (0) 0 (0)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <i>im Vorjahr</i>	29.405 26.748	29.405 26.748	0 0	0 0
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern <i>im Vorjahr</i>	11.820 9.481	7.479 6.643	4.341 2.838	3.593 2.360
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen <i>im Vorjahr</i>	1.408 1.626	1.408 1.626	0 0	0 0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht <i>im Vorjahr</i>	8 344	8 344	0 0	0 0
Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern) <i>im Vorjahr</i> <i>(im Vorjahr davon aus Steuern)</i>	21.933 (642) 30.057 (605)	6.489 (642) 12.626 (605)	15.444 (0) 17.431 (0)	10.155 (0) 11.477 (0)
Verbindlichkeiten <i>im Vorjahr</i>	426.391 382.999	102.860 118.072	323.531 264.927	214.435 191.847

ANHANG

Angaben zur Bilanz

(8) Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden in Höhe von 82.275 T€ (Vorjahr: 64.936 T€) durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen und in Höhe von 224.380 T€ (Vorjahr: 183.178 T€) durch Bürgschaften abgesichert.

Die Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der MV wurden in Höhe von 16.766 T€ (Vorjahr: 18.089 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 (2.865 T€; Vorjahr: 2.702 T€). Weiterhin werden Vorauszahlungen auf eine langfristige Nutzungsvereinbarung über den passiven Rechnungsabgrenzungsposten abgegrenzt (256 T€; Vorjahr: 253 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	193.010	446
im zweiten bis fünften Jahr	57.088	770
mehr als fünf Jahre	47.866	1.225
Sonstige finanzielle Verpflichtungen	297.964	2.441

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 2022 beträgt 67.059 T€ (Vorjahr: 62.993 T€) bei einem Beitragsatz von 7,3 % (Vorjahr: 7,0 %) 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.

ANHANG

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

(10) Umsatzerlöse

	1.1. – 31.12.2022	1.1. – 31.12.2021
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	143.210	146.294
Erlöse aus Bauleistungen	35.381	9.444
Sonstige Umsatzerlöse	16.314	15.507
Umsatzerlöse	194.905	171.245

Die sonstigen Umsatzerlöse umfassen u.a. folgende Sachverhalte:

Im Rahmen des Einnahmenaufteilungsmodells der VRN GmbH wird ein Teil der Fahrgeleinnahmen 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 6.531 T€ (Vorjahr: 6.792 T€).

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 2.167 T€ (Vorjahr: 2.127 T€).

An die MV wurden im Rahmen des Oberbauprogramms und des Programms höhen- gleiche Kreuzungen Kosten in Höhe von 2.009 T€ (Vorjahr: 1.871 T€) weiterbelastet.

Aus der Vermietung von Werbeflächen hat die rnv Umsatzerlöse in Höhe von 1.696 T€ (Vorjahr: 1.503 T€) erzielt.

(11) Sonstige betriebliche Erträge

	1.1.– 31.12.2022	1.1.– 31.12.2021
	in T€	in T€
Schadensersatz	1.877	3.024
Ertragszuschüsse	65.799	53.667
Übrige sonstige betriebliche Erträge	2.936	1.206
Sonstige betriebliche Erträge	70.612	57.897

Die rnv hat im Geschäftsjahr 2022 Ertragszuschüsse aus dem ÖPNV-Rettungsschirm in Höhe von 44.617 T€ erhalten. Davon entfallen 1.321 T€ auf den Rettungsschirm 2021 (Testierung im Geschäftsjahr 2022) und 43.296 T€ auf den Rettungsschirm 2022.

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 (20.522 T€; Vorjahr: 16.750 T€).

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 2.102 T€ (Vorjahr: 634 T€) enthalten, die im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (1.432 T€; Vorjahr: 587 T€), Stromkosten-Erstattungen (438 T€; Vorjahr: 0 T€), Erträge aus der Herabsetzung von Einzelwertberichtigungen (157 T€; Vorjahr: 0 T€) und Buchgewinne aus Anlagenabgängen (73 T€; Vorjahr: 43 T€) betreffen.

ANHANG

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

(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.– 31.12.2022	1.1.– 31.12.2021
	in T€	in T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	36.727	34.951
Aufwendungen für bezogene Leistungen	87.684	77.643
Materialaufwand	124.411	112.594

(13) Personalaufwand

Im Geschäftsjahr 2022 waren im Durchschnitt folgende Arbeitnehmer (inkl. Aushilfen) bei der rnv beschäftigt:

	2022	2021
	Anzahl	Anzahl
Kaufmännisches Personal	449	406
Technisches Personal	218	200
Fahrpersonal	845	826
Anzahl Mitarbeiter	1.512	1.432

Der Personalaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1.– 31.12.2022	1.1.– 31.12.2021
	in T€	in T€
Löhne und Gehälter	70.999	65.122
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung)	18.150	16.504
	(3.082)	(2.720)
Personalaufwand	89.149	81.626

(14) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	1.1.–31.12.2022	1.1.– 31.12.2021
	in T€	in T€
Beiträge, Gebühren und Versicherungen	3.419	3.523
Mieten und Pachten	3.736	3.450
Werbung	1.808	982
Personal- und Sozialbereich	1.531	1.250
IT-Aufwendungen	6.067	4.964
VRN-Dienstleistungsentgelt	2.365	2.323
Rechts- und Beratungskosten	908	1.195
Reinigungskosten	1.781	1.632
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	2.887	3.017
Sonstige betriebliche Aufwendungen	24.502	22.336

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 446 T€ (Vorjahr: 303 T€) enthalten. Hierbei handelt es sich um Abschreibungen auf in Vorjahren entstandene Forderungen (195 T€; Vorjahr: 210 T€), Zuführungen zu Einzelwertberichtigungen (148 T€; Vorjahr: 50 T€) sowie Buchverluste aus Anlagenabgängen (103 T€; Vorjahr: 43 T€).

ANHANG

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

(15) Finanzergebnis

	1.1.– 31.12.2022	1.1.– 31.12.2021
	in T€	in T€
Erträge aus Verlustausgleichsanspruch	378	411
Aufwendungen aus Verlustübernahme ZWM	378	411
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.163	6
Abschreibungen auf Finanzanlagen	223	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	6.584	5.842
(davon Bankgebühren)	(368)	(503)
(davon Gesellschafter)	(60)	(56)
(davon verbundene Unternehmen)	(12)	(13)
(davon aus Rückstellungsaufzinsung sonstige)	(14)	(13)
(davon aus Rückstellungsaufzinsung Zeitwertkonten abzüglich Anlageerträge Treuhandvermögen)	(6)	(4)
Finanzergebnis	-5.644	-5.836

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 einer Umsatzsteuerberichtigung der rnv im Zusammenhang mit pauschalen Grundbeiträgen zu Job- und Semestertickets für den Zeitraum 2011 bis 2020 ergeben sich Zinserträge in Höhe von 1.028 T€.

Aufgrund der voraussichtlich dauernden Wertminderung wurden die Anteile an der Mobility inside Holding GmbH & Co. KG gemäß § 253 Abs. 3 S. 5 HGB außerplanmäßig abgeschrieben (223 T€).

Aus dem Treuhandvermögen zur Absicherung der Versorgungsverbindlichkeiten aus Zeitwertguthaben ergaben sich laufende Anlageerträge in Höhe von 12 T€ (Vorjahr: 11 T€), die dem Treuhandvermögen gutgeschrieben wurden. Die Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Zeitwertkonten in Höhe von 18 T€ (Vorjahr: 15 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 1.262 T€ (Vorjahr: 933 T€). Dabei handelt es sich in Höhe von 898 T€ um laufenden Ertragsteueraufwand und in Höhe von 364 T€ um periodenfremden Ertragsteueraufwand der Vorjahre.

ANHANG

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

(17) Sonstige Steuern

Die Erträge aus sonstigen Steuern in Höhe von 6.825 T€ (Vorjahr: Erträge aus sonstigen Steuern in Höhe von 345 T€) umfassen periodenfremden Umsatzsteuerertrag in Höhe von 6.890 T€ sowie gegenläufige, laufende Aufwendungen aus Umsatzsteuer in Höhe von 26 T€. Weiterhin sind laufende Aufwendungen aus Kraftfahrzeugsteuer in Höhe von 39 T€ enthalten.

Mit Datum 10.02.2021 ist eine Entscheidung der obersten Finanzbehörden des Bundes und der Länder ergangen, wonach es sich bei den pauschalen Grundbeiträgen von Job- und Semestertickets aus umsatzsteuerlicher Sicht um ein sog. Entgelt von dritter Seite handelt. Aus Vertrauensschutzgründen wird es im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen Baden-Württemberg nicht beanstandet, wenn bis zum 31.12.2020 geleistete pauschale Grundbeiträge zu Job- und Semestertickets umsatzsteuerlich als echte, nicht steuerbare Zuschüsse behandelt werden. Entsprechend konnte durch die rnv die im Zeitraum 2011 bis 2020 auf pauschale Grundbeiträge zu Job- und Semestertickets abgeführte Umsatzsteuer in den Fällen von der Finanzverwaltung zurückgefordert werden, in denen der Kunde entweder keinen Vorsteuerabzug geltend gemacht oder diesen Vorsteuerabzug korrigiert hat. In Summe ergibt sich für die rnv aus diesem Sachverhalt ein periodenfremder Umsatzsteuerertrag in Höhe von 6.890 T€.

(18) Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung vor, den Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2022 zusammen mit dem Gewinnvortrag auf neue Rechnung vorzutragen.

Ergänzende Angaben

Im Berichtszeitraum betragen die Bezüge für den Aufsichtsrat 24 T€ (Vorjahr: 25 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 Factoring-Vertrags werden von der rnv Forderungen aus Abo-Ticketverkäufen sowie aus erhöhtem Beförderungsentgelt an eine Factoring-Gesellschaft verkauft. Im Berichtszeitraum wurden aus einem verkauften Forderungsvolumen von 751 T€ (Vorjahr: 642 T€) Zahlungseingänge in Höhe von 212 T€ (Vorjahr: 185 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 2022 beträgt das vom Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar (ohne Umsatzsteuer) 196 T€.

	1.1.–31.12.2022
	in T€
Abschlussprüfungsleistungen	110
Andere Bestätigungsleistungen	86
Summe	196



ANHANG

Ergänzende Angaben

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 2022 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 31.12.2022 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 31.12.2022 folgende temporäre Abweichungen zwischen Handels- und Steuerbilanz: Beteiligungsansatz ZWM (passive latente Steuern), Beteili-

gungsansatz 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 31.12.2022 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 Berichtserstellung hält die Krise in der Ukraine weiter an. Da keinerlei geschäftliche Beziehungen mit den Konfliktparteien bestehen, hat der Konflikt keinen unmittelbaren Einfluss auf den Jahresabschluss 2022. Mittelbar wird die rnv voraussichtlich von weiter steigenden Energiepreisen (insbesondere Strom) sowie steigenden Materialpreisen aufgrund gestörter Lieferketten betroffen sein.

Der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag zwischen rnv und ZWM vom 30. April 2010 wurde per 31. Dezember 2022 gekündigt und wird letztmalig für das Geschäftsjahr 2022 durchgeführt. Mit Kündigung des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags endet die bislang bestehende ertrag- und umsatzsteuerliche Organschaft zwischen rnv und ZWM.

Die ZWM besteht zunächst als „leere“ Hülle fort, bilanziert werden nur noch liquide Mittel und Eigenkapital. In 2024 soll rückwirkend auf den 1. Januar 2024 die Verschmelzung der ZWM auf die rnv erfolgen. Damit erlischt die ZWM als eigene Gesellschaft.

ANHANG

Organe

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

Aufsichtsrat

Damir Besic

Teamleiter Fahrdienst der rnv

Thomas Blase

Freigestellter Betriebsrat der rnv

Isabel Cademartori (bis 11.10.2022)

Mitglied des Deutschen Bundestages

Martin Ehrbar

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

Ernest Kellner

Straßenbahnfahrer und Triebfahrzeugführer der rnv

Constanze Kraus

Referentin des Vorstands GAG Ludwigshafen

Nadja Kürten

Gewerkschaftssekretärin ver.di Rhein-Neckar

Frank Richter

Freigestellter Betriebsrat der rnv

Thorsten Riehle (ab 11.10.2022)

Geschäftsführer der Capitol Betriebs GmbH

Christoph Rothfuß

Verkehrsplaner der Deutschen Bahn

Andreas Schackert

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

Raoul Schmidt-Lamontaine

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

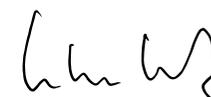
Christian Volz

Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten
Arbeitsdirektor

Martin in der Beek

Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten

Mannheim, den 12. April 2023



Christian Volz



Martin in der Beek

ANLAGENSPIEGEL

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim Entwicklung des Anlagevermögens

Immaterielle Vermögensgegenstände													
	Bruttowerte 01.01.2022	Investitionen Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2022	Abschreibungen 01.01.2022	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2022	Nettowerte 31.12.2022	Nettowerte 31.12.2021
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	22.832	536	-10	295	-137	23.516	16.382	2.385	-10	0	18.757	4.759	6.450
Sachanlagen													
	Bruttowerte 01.01.2022	Investitionen Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2022	Abschreibungen 01.01.2022	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2022	Nettowerte 31.12.2022	Nettowerte 31.12.2021
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Grundstücke u. Bauten (einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken)	16.908	2.130	0	2.358	-371	21.025	4.784	1.145	0	0	5.929	15.096	12.124
Fahrzeuge für Personenverkehr	175.940	270	-4.070	16.000	-6.528	181.612	99.837	8.894	-3.777	0	104.954	76.658	76.103
Technische Anlagen und Maschinen	20.053	421	-871	462	0	20.065	9.654	1.721	-859	0	10.516	9.549	10.399
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	35.149	1.820	-736	614	-24	36.823	23.730	3.151	-713	0	26.168	10.655	11.419
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	117.096	18.457	0	-19.729	0	115.824	0	0	0	0	0	115.824	117.096
Summe	365.146	23.098	-5.677	-295	-6.923	375.349	138.005	14.911	-5.349	0	147.567	227.782	227.141
Gesamt immaterielle Vermögens- gegenstände und Sachanlagen	387.978	23.634	-5.687	0	-7.060	398.865	154.387	17.296	-5.359	0	166.324	232.541	233.591
Finanzanlagen													
	Bruttowerte 01.01.2022	Investitionen Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2022	Abschreibungen 01.01.2022	Abschreibun- gen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2022	Nettowerte 31.12.2022	Nettowerte 31.12.2021
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Anteile an verbundenen Unternehmen	7.573	0	0	0	0	7.573	0	0	0	0	0	7.573	7.573
Beteiligungen	721	223	0	0	0	944	700	223	0	0	923	21	21
Sonstige Ausleihungen	0	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0
Summe	8.294	226	0	0	0	8.520	700	223	0	0	923	7.594	7.594
Gesamt Anlagevermögen	396.272	23.860	-5.687	0	-7.060	407.385	155.087	17.519	-5.359	0	167.247	240.138	241.185

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 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 2022 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 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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.

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.

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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.



BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.



BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

- 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 Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt 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 bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Stuttgart, den 12. April 2023

PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Andrea Ehrenmann
Wirtschaftsprüferin

Thomas Büchler
Wirtschaftsprüfer

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

An die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2022 die ihm nach Gesetz und Gesellschaftsvertrag obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Über alle wichtigen Ereignisse im Unternehmen wurden wir von der Geschäftsführung regelmäßig, zeitnah und umfassend informiert und in sämtliche für die Entwicklung des Unternehmens bedeutende Entscheidungen eingebunden. Wir haben die Geschäftsführung im Berichtsjahr entsprechend dem Gesellschaftsvertrag überwacht und beratend begleitet.

Die Geschäftsführung informierte uns regelmäßig über Geschäftslage und -entwicklung der RheinNeckar-Verkehr GmbH und die Entwicklung der Finanzlage. Ebenso erhielten wir Kenntnis über die Risikolage sowie über die Finanz-, Investitions- und Personal- wie auch die strategische Planung. Darüber hinaus haben wir die Wirtschaftsplanung für die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH für das Geschäftsjahr 2023 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:

Isabel Cademartori ist am 11.10.2022 als Anteilseignervertreterin der Stadt Mannheim aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Ihr folgt Herr Thorsten Riehle seit 11.10.2022 als neues Mitglied im Aufsichtsrat nach.

Schwerpunktthemen der Beratungen

Beratungsschwerpunkte in den Aufsichtsratssitzungen waren die Zielgrößen nach dem Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst für die Zusammensetzung des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung, die Nachwahl eines Mitglieds zur Entsendung in den Personalausschuss und den Vermittlungsausschuss, die Neustrukturierung der Zentralwerkstatt für Verkehrsmittel Mannheim (ZWM), die Nachwahl eines Vertreters zur Entsendung in den Technischen Ausschuss der Gesellschafterversammlung, die Entlastung der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2021, der Wirtschafts- und Mehrjahresplan des folgenden Geschäftsjahres und der Jahresabschluss des vorangegangenen Geschäftsjahres.



BERICHT DES AUFSICHTSRATS

An die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

Billigung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss 2022 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 an die Prüfungsergebnisse der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers GmbH, Mannheim, an. Der Aufsichtsrat billigte den Jahresabschluss 2022 und den Lagebericht in seiner Sitzung am 28. Juni 2023 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 2023



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

Titelfoto

Nikola Neven Haubner
www.haubnerfotografie.de

Gestaltung

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