

**GESCHÄFTSBERICHT  
2012 / 2013**

---

**rnv**



# rnv IM BLICK

## INHALT

### GESCHÄFTSBERICHT 2012/2013

|  |           |
|--|-----------|
| <b>VORWORT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG</b>                            | <b>04</b> |
| <b>NEUE rnv-MARKENSTRATEGIE</b>                                | <b>06</b> |
| <b>INNOVATION IM BLICK</b>                                     | <b>08</b> |
| — Intensivierung Fahrgastinformation                           | 12        |
| <b>EFFIZIENZ IM BLICK</b>                                      | <b>14</b> |
| — Prozessorientiertes Verbesserungsmanagement                  | 18        |
| — Standortkonzept  | 19        |
| — Umstellung Geschäftsjahr                                     | 20        |
| <b>ÖKOLOGIE IM BLICK</b>                                       | <b>22</b> |
| — Primove  | 26        |
| — Grüne Feinstaubplakette für die gesamte Busflotte            | 28        |
| — Energieeffiziente und kundenfreundliche Vertriebstechnologie | 29        |
| <b>MOBILITÄT IM BLICK</b>                                      | <b>30</b> |
| — Sonderfahrten  | 34        |
| — Infrastrukturausbau  | 36        |
| <b>LAGEBERICHT</b>   | <b>38</b> |
| <b>BILANZ</b>  | <b>70</b> |
| <b>GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG</b>                             | <b>71</b> |
| <b>ANHANG</b>  | <b>74</b> |
| <b>BESTÄTIGUNGSVERMERK</b>                                     | <b>95</b> |
| <b>BERICHT DES AUFSICHTSRATES</b>                              | <b>96</b> |
| <b>IMPRESSUM</b>   | <b>98</b> |

## VORWORT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG

### „MIT GUTEM GEFÜHL UNTERWEGS“ –

das ist für die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH mehr als nur ein neuer Werbeslogan. Den Fahrgästen bei der Benutzung von Bahn und Bus ein gutes Gefühl zu vermitteln, ist in den nächsten Jahren ein wichtiger Schwerpunkt unserer Aktivitäten. Hierzu tragen viele Faktoren bei. Das fängt beispielsweise bei den Fahrzeugen an. Wenn Bahnen und Busse modern, sauber und technisch auf dem neusten Stand sind, sorgt dies für ein angenehmes Fahrgefühl. Aber auch das Angebot spielt eine wichtige Rolle. Ein dichtes Liniennetz, kurze Taktfrequenzen und gute Anschlüsse sind hier die Schlüssel zum Erfolg. Darüber hinaus sorgt eine umfassende Reiseinformation vor und während der Fahrt auf Basis von Echtzeitdaten bei den Fahrgästen für das Gefühl, jederzeit gut betreut zu sein.

Doch „mit gutem Gefühl unterwegs“ bedeutet mehr als Reisekomfort. Es geht auch um die Rolle des öffentlichen Nahverkehrs in unserer mobilen Gesellschaft. Dass der ÖPNV eine ökologisch sinnvolle Alternative zum Automobil darstellt, ist längst kein Geheimnis mehr. Weniger Energieverbrauch pro Kopf, weniger Lärm, weniger Platzbedarf und weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß sind Fakten, die für sich sprechen. Es ist wichtig, dass wir diese Vorteile und weitere Fortschritte in Sachen Umweltfreundlichkeit des ÖPNV durch den Einsatz neuer Technologien immer wieder aufzeigen. Wer Bahnen und Busse nutzt, schont Ressourcen und betreibt aktiven Umweltschutz. Haben die Kunden dieses Bewusstsein einmal verinnerlicht, dann sind sie auch mit dem guten Gefühl unterwegs, etwas für die Umwelt und die Allgemeinheit zu tun.

Ganz von alleine entwickelt sich dieses gute Gefühl jedoch mit Sicherheit nicht. Um die Markenstrategie

der rnv mit Leben zu füllen, bedarf es neuer Impulse für die Entwicklung des Unternehmens. Aus dieser Überlegung heraus wurden unter dem Stichwort „4 x 20=rnv 2020“ vier strategische Kernziele definiert: 20 % innovativer, 20 % effizienter, 20 % ökologischer und 20 % ÖPNV-mobiler.

Zugegeben, innerhalb von sechs Jahren den Anteil am Modal Split in der Region um 20 % zu erhöhen und den Umweltvorteil des ÖPNV um 20 % weiter zu verbessern sind ausgesprochen ambitionierte Ziele. Das gilt umso mehr, wenn man die schwierigen Rahmenbedingungen betrachtet. Bund, Land und Kommunen beklagen leere Kassen. Die künftige Infrastrukturfinanzierung ist nach wie vor ungeklärt, Zuschussmöglichkeiten fallen weg, der Sanierungsaufwand für Brücken und Gleisanlagen nimmt zu. Überdies sorgt der demographische Wandel mit einer immer älter werdenden Bevölkerung für zusätzliche Herausforderungen. Doch gerade in vermeintlich schwierigen Zeiten gilt es, den Blick nach vorne zu richten. Schließlich gibt es auch Entwicklungen, die für den ÖPNV eine gute Zukunft erwarten lassen.

So haben Trendforscher beispielsweise herausgefunden, dass erstmals seit vielen Jahren die jüngere Generation für ihre täglichen Wege mehr auf den Nahverkehr und weniger auf das Auto setzt. Auch der Autobesitz, bisher eine konstante Größe für sozialen Status, erscheint nicht mehr so wichtig. Andere Statussymbole, allen voran das Smartphone, gewinnen dagegen an Bedeutung. Da gleichzeitig das Bedürfnis nach Mobilität immer noch weiter wächst, eröffnen sich hier neue Perspektiven für den öffentlichen Nahverkehr. Multimodalität heißt das Schlagwort. Mit ihrer Infrastruktur, einem dichten Nahverkehrsnetz und einem Rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) als zentraler Datendrehscheibe haben die Verkehrsunter-

nehmen in Zusammenarbeit mit den Verkehrsverbänden beste Voraussetzungen, um sich zu multimodalen Mobilitätsdienstleistern weiterentwickeln zu können. Denn Mobilität endet keinesfalls an der Bahnsteigkante. Car-Sharing-Autos und Leihfahrräder vermitteln ein individuelles Angebot auch dort, wo es sich nicht mehr lohnt, Bahn- oder Buslinien zu betreiben. Wenn diese Angebote auf einen Blick verfügbar sind und ohne Mehraufwand flexibel gebucht werden können, dann sorgt dies bei den Kunden dafür, mit einem guten Gefühl unterwegs zu sein.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung der Ziele Innovation, Erhöhung des Modal Splits und der weiteren Verbesserung des Umweltvorteils ist, dass die rnv ihre Leistungen so effizient wie möglich erbringt und dabei den Kernprozess, nämlich Kunden von A nach B zu fahren, immer im Blick behält. Daher wird auch in den kommenden Jahren verstärkt an der weiteren Optimierung der Prozesse gearbeitet.

Die Strategie „4 x 20=rnv 2020“ unterstützt damit auch konsequent die Umsetzung der politischen Ziele der Städte Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen als Eigentümer der rnv, indem bezahlbare, umweltfreundliche und innovative Mobilität in der Rhein-Neckar-Region weiter ausgebaut wird.

Ein ganz besonders wichtiger Baustein bei der Erreichung unserer Ziele sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Ihre Kreativität und ihr Engagement sind die entscheidende Voraussetzung, um die 4 x 20-Strategie in konkreten Vorhaben umzusetzen und damit mit Leben füllen zu können. Daher verstärkt die rnv die Einbindung der Mitarbeiter beispielsweise mit dem „Ideenwerk“, einem neuen Konzept für das betriebliche Vorschlagswesen. Darüber hinaus hat in den vergangenen Jahren

die Initiative „RNV – Resultate Nachhaltig Verbessern“ den Bottom-Up-Ansatz für ein kontinuierliches Veränderungsmanagement in der rnv nachhaltig verankert. All dies trägt dazu bei, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sich an ihrem Arbeitsplatz wohl fühlen. Dies hat nicht nur für die Effizienz eines Unternehmens große Bedeutung, sondern wird auch von den Kunden wahrgenommen.

Damit gewinnen alle, wenn sowohl die Kunden als auch das Unternehmen, seine Gesellschafter und seine Mitarbeiter mit einem guten Gefühl mit ihrer rnv unterwegs sind.

### Martin in der Beek Geschäftsführung



## NEUE rnv-MARKENSTRATEGIE

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) ist das marktführende Unternehmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Region. Täglich bringt sie etwa eine halbe Million Fahrgäste pünktlich, sicher und zuverlässig an ihr Ziel. Für die rnv ist dies der Antrieb für einen entschlossenen und engagierten Blick in die Zukunft. Tag für Tag setzen sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dafür ein, diese Spitzenposition nachhaltig zu sichern und in den nächsten Jahren weiter auszubauen. Um den Anforderungen der Fahrgäste von morgen gerecht zu werden, braucht es Strategien und Innovationen, deren Fundamente in der Gegenwart gelegt werden. So hält die rnv nicht nur die Menschen der Region, die Wirtschaft und das gesellschaftliche Leben in Bewegung, sondern entwickelt aktiv die öffentliche Wahrnehmung der Marke rnv innovativ weiter. Die Wünsche der Kunden werden so zum wichtigen Impulsgeber. Die Angebote noch besser an die Nachfrage anzupassen und dadurch die Kernkompetenzen durch Innovationen weiter auszubauen, ist die Grundlage für dauerhaften Erfolg.

Ein hervorragendes Liniennetz mit dichter Taktung, moderne Bahnen und Busse, die umweltfreundlich unterwegs sind: Die rnv bietet ihren Fahrgästen ein attraktives Gesamtpaket, das dem Anspruch an einen sicheren, funktionalen und nachhaltigen ÖPNV gerecht wird. Mit Blick auf die Kundenzufriedenheit und Unternehmensentwicklung hat die Geschäftsführung im Berichtsjahr 2012/2013 eine neue Strategie auf den Weg gebracht, die das Angebot der rnv weiter verbessern wird, noch mehr auf Fahrgastwünsche eingeht und verstärkt Wert auf Anregungen legt, die direkt von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Unternehmens kommen. Das Konzept folgt der Formel „4 x 20 = rnv 2020“. Danach gilt es in den nächsten Jahren vier Kernziele zu erreichen. Das Unternehmen

will jeweils 20 % innovativer, effizienter, ökologischer und ÖPNV-mobiler werden – und damit die Marke rnv für die Zukunft stärken.

Die rnv ist eines der größten Verkehrsunternehmen in Deutschland. Was die Zahl der Fahrgäste angeht, liegt die rnv noch vor ÖPNV-Unternehmen in Städten wie Frankfurt, Nürnberg oder Hannover. Aber es besteht noch Potenzial nach oben. So ist eine Säule der Strategie das Ziel, den Marktanteil im ÖPNV auf über 20 % zu steigern. Um dies zu erreichen, muss das bestehende Angebot ausgebaut und weiterentwickelt werden, um noch mehr Menschen zum Umsteigen auf Bahnen und Busse der rnv zu bewegen. Dazu beitragen werden zahlreiche wichtige Maßnahmen und Investitionen, wie der Bau der Stadtbahn Mannheim Nord, die Modernisierung und der Ausbau der Rhein-Haardtbahn sowie das Mobilitätsnetz in Heidelberg.

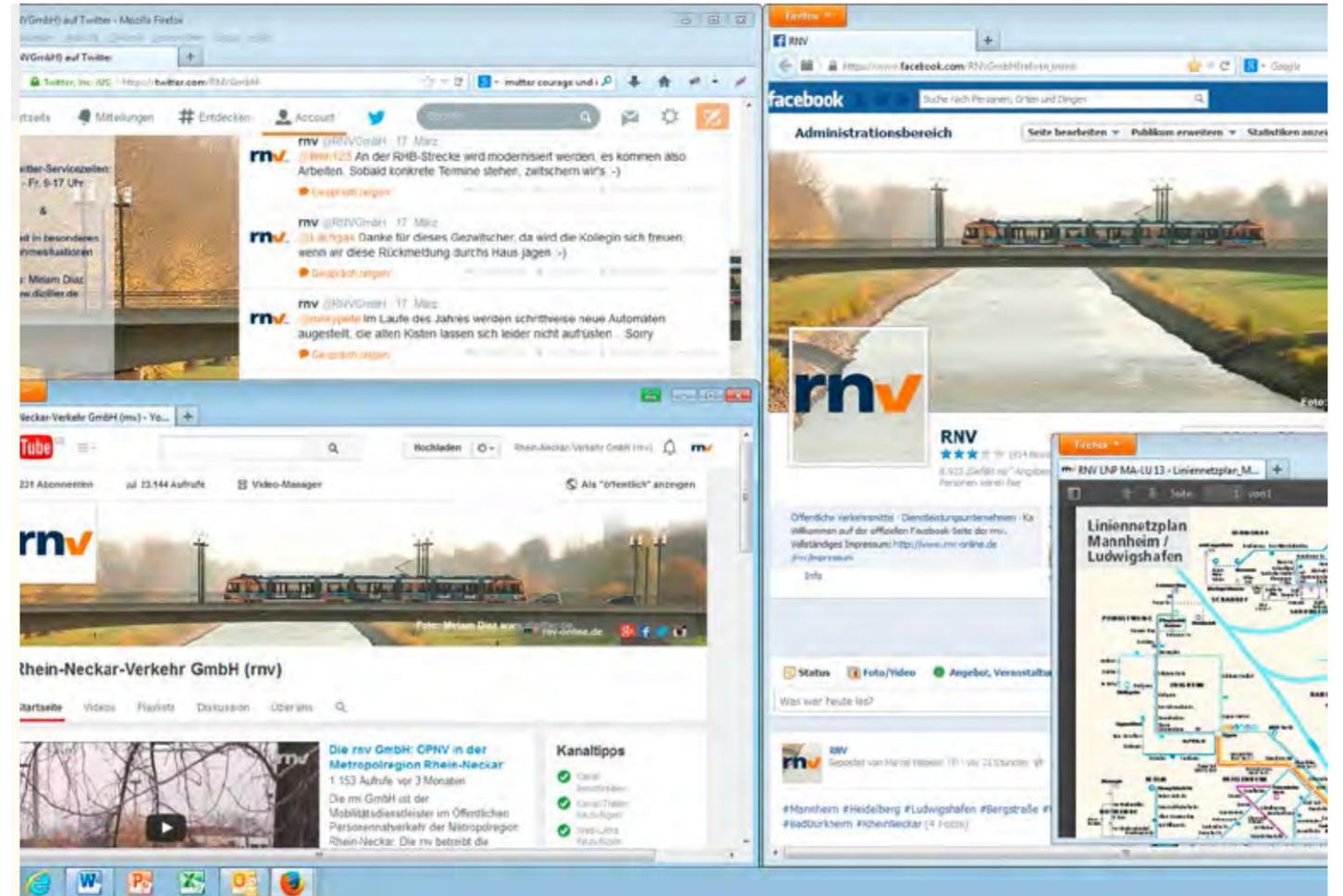
Eine direkte Investition in die Zukunft sind Innovationen im ÖPNV um weitere 20 %. Bereits in der Vergangenheit hat die rnv mit Großprojekten, wie der Energiespeicher-Stadtbahn oder dem geplanten Einsatz von zukunftsweisenden Technologien bei elektrisch angetriebenen Bussen, ihre Innovationskraft unter Beweis gestellt. Auch in Zukunft sollen innovative Projekte das Know-how im Unternehmen stärken. Viele Verbesserungen im Detail tragen dazu bei, Fahrgäste auch in Zukunft bestmöglich zu bewegen. Deshalb wird künftig das Ideenmanagement gestärkt, um Vorschläge der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schneller aufgreifen und gezielter umsetzen zu können. So wird sichergestellt, dass ein direkter Beitrag der Belegschaft zur Optimierung von Abläufen gewährleistet ist und die individuellen Erfahrungen jedes einzelnen berücksichtigt werden können.

20 % effizienter – das dritte Kernziel der Strategie „4 x 20 = rnv 2020“ schafft wirtschaftliche Spielräume, die zur Umsetzung der Strategie notwendig sind. Wo können Prozesse schlanker gemacht werden, welche Abläufe müssen kritisch hinterfragt werden und wo bieten sich bereichsübergreifende Zusammenarbeiten an, die noch schneller zum Ziel führen?

Zahlreiche Projekte und Initiativen werden Antworten auf diese Fragen liefern und so ein wirtschaftlicheres Arbeiten ermöglichen. Die rnv geht dadurch diszipliniert in die Zukunft und setzt auf eine kontinuierliche Optimierung in allen Bereichen.

Die Ökologie um 20 % zu steigern ist das vierte Kernziel der neuen Markenstrategie. Der ÖPNV gilt als umweltfreundliche Alternative zum Auto. Allerdings geht die Entwicklung auch bei der Konkurrenz auf vier Rädern kontinuierlich weiter. Die wachsende Bedeutung der Elektromobilität und spritsparender Kleinwagen ist ein wichtiger Ansporn, den Anspruch der rnv als Dienstleister mit ökologischen Verkehrsmitteln konsequent zu verfolgen. Vom Schienenverkehr, der künftig mit Ökostrom betrieben wird, bis hin zum kritischen Blick hinter die Kulissen: Der nachhaltige Umgang mit kostbaren Ressourcen steht an oberster Stelle. Dies betrifft den sparsamen Einsatz von Energie in allen Gebäuden des Unternehmens ebenso wie die optimale Organisation der Arbeitsplätze und die Wahl der Arbeitsmaterialien in der Werkstatt und der Verwaltung. Die selbstbewusste Botschaft an die Kunden ist deshalb klar: Wer bei der rnv einsteigt, ist voll ökologisch unterwegs.





10 01 38  
23 9 2013 25

# INNOVATION IM BLICK

Kundenzufriedenheit ist der Schlüssel zum Erfolg und damit die Basis für das unternehmerische Handeln. Mit innovativen Kommunikationslösungen zur Intensivierung der Kundenansprache setzt die rnv ihre zukunfts-sichere Weiterentwicklung fort.

Im Berichtszeitraum 2012/2013 forcierte die rnv daher im Interesse der Fahrgäste erneut die Intensivierung eines individuellen und direkten Kundendialogs. Im Ergebnis konnte die eigene Verkehrsdienstleistung noch aktiver beim Kunden beworben werden.



## INTENSIVIERUNG FAHRGASTINFORMATION

Die Fahrgäste wollen schnell und unkompliziert an ihr Ziel kommen, wenn sie in die Bahnen und Busse der rnv steigen. Diese Erwartungshaltung haben die Kunden auch in Bezug auf Fahrgastinformationen. Durch die rasante Verbreitung von Smartphones wurde in den vergangenen Jahren der Konsum von Informationen unterwegs revolutioniert. Die intelligenten Computer im Hosentaschenformat sind überall mit dem Internet verbunden.

Dort knüpft die rnv mit der kostenlosen Service-App „rnv Start.Info“ an. Das Programm, erhältlich für Apple iPhone und Android-Endgeräte, versorgt Smartphonebesitzer mit aktuellen Informationen, Abfahrtszeiten, Anschlussmöglichkeiten, Nachrichten und Störfallmeldungen. Eine im Berichtszeitraum veröffentlichte neue Version der App bietet Nutzern zusätzlich die Möglichkeit, sich den Fußweg von dem aktuellen Standort bis zur nächsten Haltestelle anzeigen zu lassen. Die Darstellung des Fahrtverlaufs in einer Übersichtskarte sorgt für noch mehr Unterstützung bei der Reiseplanung.

Statt wie bisher ausschließlich Neuigkeiten und Meldungen in Echtzeit zu empfangen, sollen Kunden künftig zudem auch Qualitäts-Hinweise wie Defekte, Verschmutzungen oder sonstige Auffälligkeiten unmittelbar an die rnv übermitteln können. Unter dem Namen „rnv-Scout“ soll der neue Service die direkte Kommunikation mit den Kunden weiter verbessern.

Die rnv baut die Kommunikation mit ihren Kunden über neue Medien kontinuierlich aus. So wurde die Weiterentwicklung eines individuellen und direkten Kundendialogs forciert. Durch die Bereitstellung der interaktiven Kommunikationskanäle Facebook und Twitter bietet die rnv eine weitere Anlaufstelle für die individuellen Belange ihrer Kunden und sorgt für einen

offenen und transparenten Austausch. Beide Web 2.0-Portale ergänzen die bislang klassischen Kommunikationswege Print, Hörfunk und TV und erhöhen hierdurch Reichweite und Geschwindigkeit der Mitteilungen.

Ein weiteres wichtiges Element in der digitalen Darstellung des Unternehmens ist die Videoseite YouTube im Internet. Die Seite zählt zu den beliebtesten Vertretern der Sozialen Netzwerke und ist zur unentbehrlichen Plattform für die Kommunikation mit verschiedenen Zielgruppen geworden. Durch bewegte Bilder lassen sich Sachverhalte verständlicher erklären und die Kunden erhalten durch die Videobeiträge die Möglichkeit, hinter die Kulissen der rnv zu blicken.

Neben der Bereitstellung aktueller Abfahrtszeiten auf die mobilen Endgeräte stellt die rnv ihren Kunden Fahrgastinformationen auch direkt vor Ort zur Verfügung. Im Berichtszeitraum wurden 15 weitere Haltestellen mit elektronischen Anzeigetafeln zur Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) ausgestattet. Außerdem wurden zwei neue Abfahrtsmonitore am Nordausgang des Heidelberger Hauptbahnhofs installiert. Die Möglichkeit sich auf den neuen Bildschirmen in Echtzeit über die Anschlussoptionen ins Verkehrsnetz der rnv zu informieren, erleichtert den Umstieg vom Regional- und Fernverkehr zum ÖPNV.

### FACEBOOK, TWITTER

Fans und Follower seit 21. Januar 2013



8.300



475

### YOU TUBE

seit 19. September 2013



ca. 57.297 min

abgespielte Wiedergabezeit



ca. 100 Klicks / Tag



1 Abonnent / Tag

### HANDY-TICKETING

Anmeldungen pro Monat



### ANZAHL DER KUNDEN IM rnv KUNDENZENTRUM

Ø pro Monat



21.550

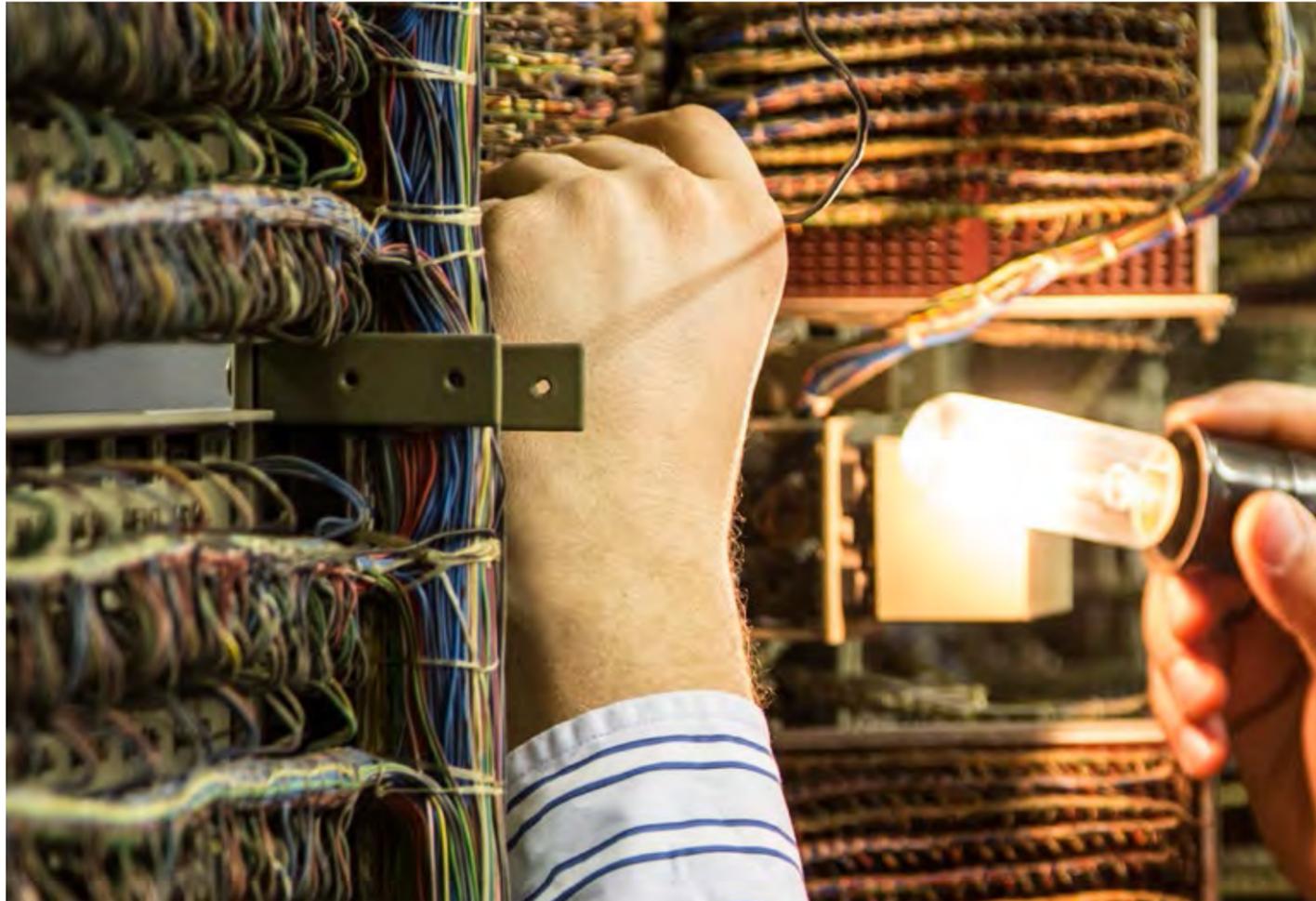


20.809

● Geschäftsjahr 2012/2013  
● Geschäftsjahr 2011/2012



EFFIZIENZ



# EFFIZIENZ IM BLICK

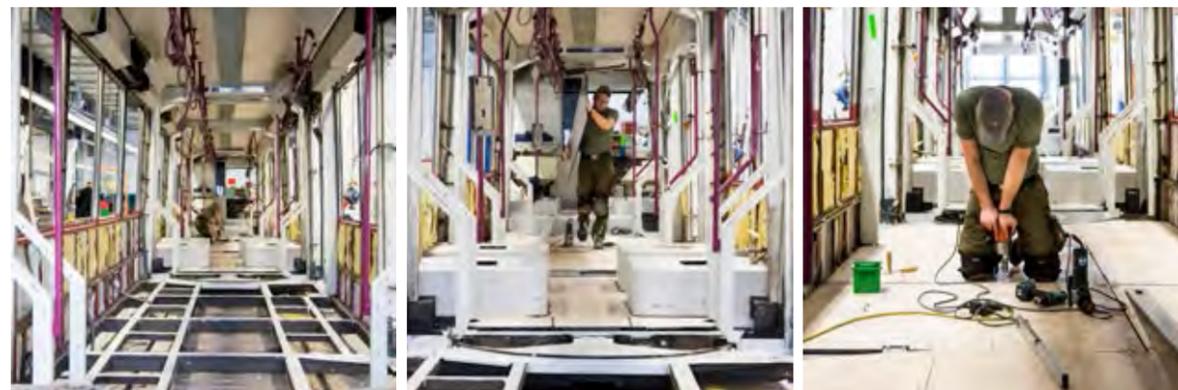
Wirtschaftlich erfolgreich kann ein Unternehmen nur dann sein, wenn es in allen Bereichen effizient arbeitet. In den zurückliegenden Jahren achtete die rnv konsequent darauf Prozesse auf mögliche Schwachstellen zu untersuchen und für optimierte Abläufe zu sorgen. Auch für die zukünftige Aufstellung des Unternehmens ist die Steigerung der Effizienz eines von vier Kernzielen der neuen Strategie „4 x 20 = rnv 2020“.

## PROZESSORIENTIERTES VERBESSERUNGSMANAGEMENT

Die Erfahrungen der vergangenen Jahre haben gezeigt, dass bei einer offenen Herangehensweise immer wieder neue Wege für ein noch zielorientierteres Handeln gefunden werden können. Durch das 2011 aufgelegte Projekt „RNV – weiter erfolgreich“ wird in den nächsten Jahren ein Ergebnisverbesserungspotenzial im zweistelligen Millionenbereich realisiert werden. Mit der im Geschäftsjahr 2011/2012 eingeführten Initiative „RNV – **R**esultate **N**achhaltig **V**erbessern“ ist die Gesamtbelegschaft aufgefordert, sich aktiv mit Vorschlägen an der Weiterentwicklung des Unternehmens zu beteiligen. Die an der Basis entwickelten Ideen trugen zur Optimierung der Arbeitsplätze bei und verbesserten die Kommunikation. Speziell geschulte Prozessmanager aus fast allen Unternehmensbereichen unterstützten gezielt den Entwicklungsprozess, von der Belegschaft gewählte Multiplikatoren koordinierten die zeitnahe Umsetzung der praktischen Lösungen für alltägliche Probleme.

Das im Geschäftsbericht 2011/2012 formulierte Ziel, das Projekt „RNV – weiter erfolgreich“ in ein kontinuierliches, prozessorientiertes Verbesserungsmanagement zu überführen, wurde im aktuellen Berichtszeitraum umgesetzt. Die Geschäftsführung hat die Geschäftsprozesse priorisiert, die von den Verantwortlichen der einzelnen Fachbereiche auf den Weg gebracht werden sollen. Unterstützt werden sie dabei von den Prozessmanagern, die diese Tätigkeit künftig als Hauptaufgabe ausführen.

Die ersten drei von der Geschäftsführung ausgewählten Prozesse kommen aus den Bereichen Personalmanagement, Fahrzeugbereitstellung und Beschaffung. In der Folge sollen die gesamten Geschäftsprozesse in der rnv abgebildet werden.



## STANDORTKONZEPT

Das Projekt „RNV – weiter erfolgreich“ beinhaltet auch ein Standortkonzept, das ein wichtiger Baustein für die wirtschaftliche und ökologische Weiterentwicklung der rnv ist. Da vor Gründung der rnv jedes Verkehrsunternehmen eigene Werkstätten und Verwaltungen betrieben hat, bestehen hier seit dem Firmenzusammenschluss der rnv in dem nun gemeinschaftlich organisierten Betrieb entsprechende Potentiale, die in den kommenden Jahren gehoben werden sollen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Gebäude und Anlagen teilweise inzwischen stark sanierungsbedürftig sind. Ein solcher Fall ist der Betriebshof in Heidelberg, dessen erste Teile Anfang letzten Jahrhunderts errichtet wurden. Die Anforderungen an das Gelände sind seitdem kontinuierlich gewachsen. Für eine gute Qualität des Heidelberger ÖPNVs spielt der Betriebshof eine ganz entscheidende Rolle, da hier die Fahrzeuge nicht nur abgestellt und gereinigt, sondern auch gewartet werden. In den letzten Jahren wurden aufgrund des immer größer werdenden Fahrgastaufkommens längere Bahnen in den Dienst gestellt, die mit den bestehenden Anlagen nur umständlich gewartet werden können. Ferner reichen die Abstellflächen in den Hallen schon lange nicht mehr für alle Fahrzeuge. Die Bausubstanz ist stark sanierungsbedürftig und führt zu hohen Betriebskosten, so dass hier eine Erneuerung mit Verbesserungen dringend notwendig ist.

Auch der Betriebshof Käfertal weist erheblichen Sanierungsbedarf auf. Hier ist als Lösung in den nächsten Jahren eine Verlagerung der verschiedenen Funktionen nach Heidelberg, Edingen und Mannheim Möhlstraße vorgesehen. Deshalb wurden im Berichtszeitraum die Zuwendungsanträge für die Sanierung des Betriebshofes Heidelberg und die Erweiterung des Betriebshofes Mannheim zur Förderung beim Land Baden-Württemberg eingereicht.

Erstmals tritt hier bei Betriebshöfen die rnv als Investor auf. Das Standortkonzept beinhaltet auch eine Zentralisierung der Verwaltungsfunktionen in Mannheim, um eine noch effizientere Zusammenarbeit der Bereiche zu ermöglichen. Im Berichtszeitraum wurden dazu weitere Büroräume in unmittelbarer Nähe des Betriebshofes Mannheim Möhlstraße angemietet.





## UMSTELLUNG GESCHÄFTSJAHR

— Bisher startete das Geschäftsjahr der rnv am 1. Oktober und endete am 30. September eines Folgejahres. Um eine Harmonisierung mit den Geschäftsjahren der verbundenen Unternehmen zu erreichen, wurde das Geschäftsjahr der rnv auf das Kalenderjahr umgestellt.

Vorteilhaft ist dabei auch, dass Abstimmungen mit den Behörden und dem Verkehrsverbund erleichtert werden. Erstmals startet das auf ein Kalenderjahr bezogene Geschäftsjahr der rnv im Januar 2014. Damit schloss die rnv im Jahr 2013 gleich zwei Geschäftsjahre ab – eines mit zwölf Monaten und ein sogenanntes Rumpfgeschäftsjahr bereits nach drei Monaten zum 31. Dezember 2013.

Seit Februar 2013 beschäftigte sich eine Projektorganisation mit zehn Teilprojekten aus allen Bereichen mit der Umstellung. Alle abschlussrelevanten Abläufe und Systemeinstellungen mussten auf mögliche Veränderungen geprüft und das SAP-System entsprechend für das verkürzte Geschäftsjahr eingestellt und dokumentiert werden. Alleine die Dokumentation der Tests entspricht, sofern man die Unterlagen aneinander hängen würde, der Länge von 60 Bussen.

Innerhalb kürzester Zeit wurden alle Änderungen am 31. Mai nach ausführlichen und erfolgreich abgeschlossenen Tests in das produktive SAP-System eingespielt. Addiert man den Aufwand der notwendigen Tests alleine im Bereich Rechnungswesen und Controlling, ergibt sich eine Gesamtdauer von elf Wochen. Der enorme Zeitdruck war notwendig, um die ab Juni durchgeführte Wirtschaftsplanung 2014 bereits auf der kalenderjahresabhängigen Variante ermöglichen zu können. Damit konnte ein wichtiger Meilenstein erfolgreich umgesetzt werden, der die kaufmännische Zusammenarbeit der rnv mit den kommunalen Strukturen und den Konzerngesellschaften erleichtert.

### ANEINANDERREIHUNG TEST-DOKUMENTATION





# ÖKOLOGIE IM BLICK

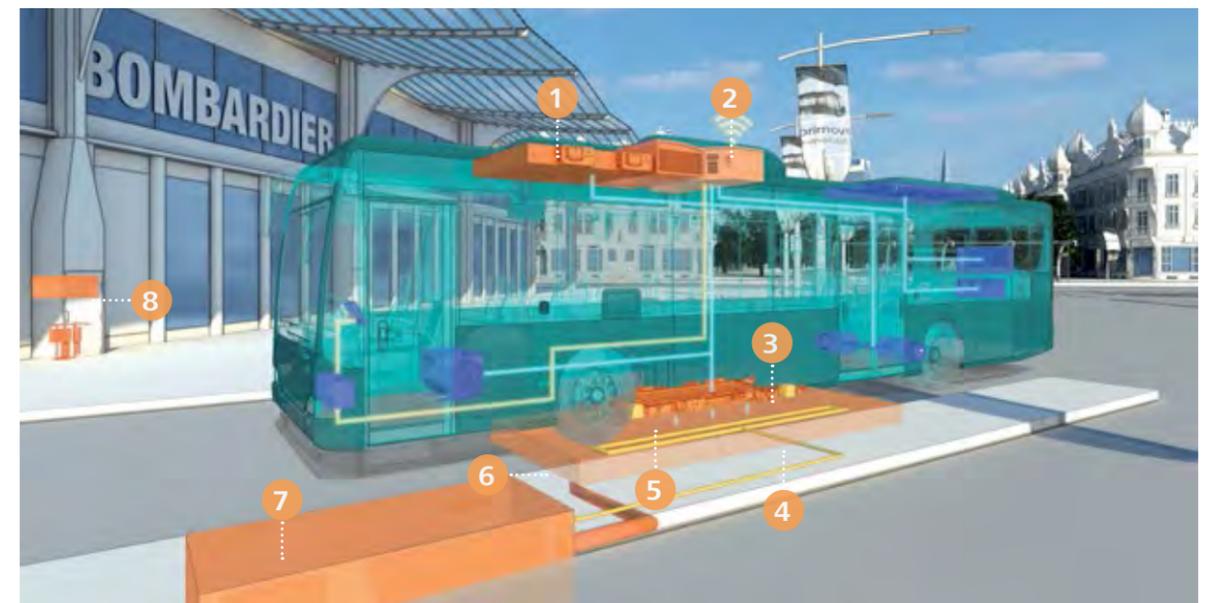
ÖPNV bedeutet für die rnv mehr, als Fahrgäste an Haltestellen zusteigen zu lassen und sie zu befördern. Das umweltschonende und nachhaltige Mobilitätsangebot macht das Unternehmen zu einem starken Partner für die Städte und Kommunen und trägt dazu bei, die hohe Lebensqualität in der Metropolregion zu sichern. An einem regulären Werktag bringt die rnv rund eine halbe Million Fahrgäste sicher und bequem zur Arbeit, zur Universität, in die Schule oder zum Einkaufen. Einfach einsteigen und ankommen, beispielsweise in der Heidelberger Altstadt, der Kurstadt Bad Dürkheim, bei den Burgruinen der Bergstraße oder den zahlreichen Museen und Veranstaltungen im Verkehrsgebiet. Durch das dichte Liniennetz wird das breite Kultur- und Freizeitangebot der Region auch für Menschen erreichbar, die unabhängig vom Auto sein wollen. Darüber hinaus werden so auch die Straßen entlastet. Die rnv leistet damit einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz, zu sauberer Luft und weniger Lärm. Durch die Wahrnehmung einer öffentlichen Aufgabe sieht sich das Unternehmen deshalb nicht nur den Fahrgästen, sondern allen Bürgerinnen und Bürgern in der Region verpflichtet.

## PRIMOVE

Seit über 100 Jahren fahren Züge, Straßenbahnen, U-Bahnen und teilweise auch Omnibusse mit elektrischer Energie. Doch die Weiterentwicklung im Bereich Nachhaltigkeit muss in Zeiten zur Neige gehender fossiler Brennstoffe und zunehmender Schadstoffbelastung in den Innenstädten konsequent vorangetrieben werden.

Sich über alternative Antriebe Gedanken zu machen, etablierte Technologien mit moderner Wissenschaft zukunftsfähig zu gestalten und damit noch mehr auf die Umwelt zu achten, ist zu einer zentralen Aufgabe geworden. Die rnv nimmt ihre Verantwortung in diesem Bereich sehr ernst und gestaltet deshalb die Elektromobilität von morgen aktiv mit.

In einem durch die Bundesregierung geförderten Pilotprojekt wird die Alltagstauglichkeit der induktiven Ladetechnik Primove getestet, die an Haltestellen das kabellose und unsichtbare Nachladen von Elektrobussen ermöglicht. Der Vorteil des Nachladens ist, dass die Lebensdauer der Batterie gegenüber anderen Systemen deutlich verlängert wird, die Batterie kleiner und das Fahrzeug damit leichter sein kann. Ziel des Forschungs- und Entwicklungsprojektes ist der Nachweis, dass der Dieselbus auf den bestehenden Fahrzeugumläufen 1:1 durch den Elektrobuss ersetzt werden kann. Zum Einsatz kommt dabei die von der Firma Bombardier Transportation am Standort Mannheim entwickelte Primove-Technologie. Geplant ist ein zwölfmonatiger Dauerbetrieb. Ab Herbst 2014 sind zwei für diesen Einsatz beschaffte Busse auf der regulären Linie 63 im Verkehrsgebiet der rnv im Einsatz. Auch wird ein Servicefahrzeug der rnv mit der gleichen Technologie im Netz unterwegs sein. Das Karlsruher Institut für Technologie begleitet das Projekt wissenschaftlich.



1 Primove Batteriesystem  
2 MITRAC Antriebssystem  
3 Stromaufnehmer  
4 Fahrzeugerkennung  
5 Fahrzeugseitiger Sender  
6 Ladeplatte  
7 Wegseitige Leistungselektronik  
8 Kühleinheit

### Eckdaten des Projekts im Überblick

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| Projektdauer:                  | 30 Monate   |
| Start Dauerbetrieb:            | Zweites Quartal 2014, für 1 Jahr  |
| Batteriesystem:                | Bombardier Primove Li-Ion Batterie 60 kWh   |
| Antriebssystem:                | Bombardier MITRAC 200 Antriebsstrang mit 2 x 60 kW  |
| Ladesystem:                    | Induktives Laden mit Bombardier Primove 200   |
| Energiebedarf:                 | Zwischen 1,6 und 2,6 kWh/km   |
| CO <sub>2</sub> -Einsparungen: | Etwas 180 t pro Jahr auf der gesamten Linie   |
| Fahrzeuge:                     | 2 Swiss Primove Busse der Firma HESS mit jeweils 36 Sitz- und 44 Stehplätzen                            |
| Ladepunkte:                    | Endhaltestellen und 5 weitere auf der Strecke   |
| Ladezeiten:                    | Endhaltestellen 5 Minuten (in Summe)<br>Streckenthaltestellen jeweils maximal 40 Sekunden               |
| Richtlinien:                   | Vollständige Einhaltung der ICNIRP Richtlinien bezüglich elektromagnetischer Felder und Verträglichkeit |
| Ähnliche Projekte in:          | Berlin, Brüssel, Braunschweig   |

## GRÜNE FEINSTAUBPLAKETTE FÜR DIE GESAMTE BUSFLOTTE

Die rnv will bei den Themen Nachhaltigkeit und Umweltschutz mit gutem Beispiel voran gehen. Bereits sechs Wochen vor der offiziellen Verschärfung der Umweltzonenregelung in Heidelberg und Mannheim waren alle rnv-Busse mit einer grünen Feinstaubplakette versehen, die den hohen Umweltstandard der eingesetzten Fahrzeuge dokumentiert. Den entsprechenden Nachweis erhielten auch die Busse in Ludwigshafen – einer Stadt, in der bislang keine Umweltzone aus-

gewiesen ist. Generell gelten in den ausgewiesenen Bereichen besondere Schadstoffgrenzwerte. Die rnv unterschreitet mit allen eingesetzten Bussen die vorgeschriebenen Schadstoffgrenzwerte zum Befahren dieser Umweltzonen und leistet damit einen wichtigen Beitrag für eine umweltfreundliche Mobilität.



### ANZAHL DER BARRIEREFREI AUSGEBAUTEN HALTESTELLEN (Straßenbahn)



### FAHRZEUGFLOTTE (Straßenbahn)



## ENERGIEEFFIZIENTE UND KUNDENFREUNDLICHE VERTRIEBS-TECHNOLOGIE

Beim Engagement für einen ÖPNV ohne Zugangshürden leitete die rnv im Berichtszeitraum ein ambitioniertes Beschaffungsprojekt zum Erwerb von 200 neuen benutzerfreundlichen Fahrausweisautomaten ein. Die neue Automatengeneration wird durch die vereinfachte Lesbarkeit des Bildschirms und intuitiver

Benutzerführung insgesamt leichter zu bedienen sein. Dank stromsparender Technik sind die Automaten darüber hinaus deutlich energieeffizienter und genügen deshalb den hohen Ansprüchen der rnv in Bezug auf Nachhaltigkeit.

### EINSPARPOTENZIAL NEUER FAHRAUSWEISAUTOMATEN

durch Energieverbrauchsreduzierung

ca. 30.000 €/Jahr ≈ ca. 100.000 kWh/Jahr ≈ ca. 70.000 kg CO<sub>2</sub>/Jahr

≈ Jahresverbrauch von 40 x





# MOBILITÄT IM BLICK

Die rnv will mit der Strategie „4 x 20 = rnv 2020“ und der damit verbundenen neuen Markenstrategie „rnv. Mit gutem Gefühl unterwegs.“ noch mehr Menschen von den Vorzügen des ÖPNV überzeugen. 20 % Marktanteil im Konkurrenzkampf mit anderen Verkehrsmitteln sind das Ziel. Um diesen Meilenstein zu erreichen, investierte das Unternehmen auch im Berichtsjahr 2012/2013 weiter in den Ausbau und den Erhalt der Infrastruktur, um den Bedürfnissen der Menschen in der Region noch näher zu kommen. Durch neue Strecken, wie die Stadtbahn Mannheim Nord, profitieren ganze Stadtteile, da sich für tausende Anwohner die Wege zum Straßenbahnnetz verkürzen. Aber auch der Erhalt und die Modernisierung des bestehenden Netzes, sowie die Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes und die weitere Verbesserung der Fahrgastinformation sind wichtige Bausteine, um Kunden zu halten und neue Fahrgäste zu gewinnen.

## SONDERFAHRTEN UND REGELBETRIEB

— Viele Fahrgäste schätzen den Service der rnv, um pünktlich, sicher und unkompliziert zur Arbeit zu fahren. Ganz ohne Stress und mit der Gewissheit, etwas Gutes für die Umwelt zu tun. Aber auch in der Freizeit ist die rnv nur so weit wie die nächste Haltestelle von den Bedürfnissen der Menschen entfernt. Ob Museumsnächte, Konzerte, Messen oder Weinfeste: Zahlreiche Sonderverkehre und maßgeschneiderte Zusatzangebote bringen die Fahrgäste zu den Großereignissen der Metropolregion.

Eine besonders hohe Herausforderung für alle Beschäftigten der rnv stellte im Mai das Internationale Deutsche Turnfest 2013 in der Metropolregion Rhein-Neckar dar. Etwa 70.000 Sportbegeisterte besuchten in über 20 Städten und Gemeinden in drei Bundesländern die zahlreichen Events der größten Wettkampf- und Breitensportveranstaltung der Welt. Die Vielzahl der Veranstaltungsorte bedingte ein flächendeckendes Zusatzangebot der Verkehrsdienstleistung sowie die Konzeption zahlreicher Umleitungen der Stadtbahn- und Buslinien.

Zur Bewältigung der Informations- und Angebotsflut standen an sieben Informationspunkten im rnv-Verkehrsgebiet Servicepersonale für individuelle Anfragen zu Sonderfahrplänen, Liniennetzplänen, zur Infrastruktur sowie zu den Veranstaltungen während des Sportereignisses zur Verfügung. Zusätzlich ergänzten mobile Serviceteams an den Verkehrs- und Veranstaltungsknotenpunkten in Mannheim und Heidelberg die fest installierten Anlaufstellen. Auch begleitete das Service- und Sicherheitspersonal der rnv die Bahnen und Busse im gesamten Verkehrsgebiet und gewährleistete die serviceorientierte Beförderung aller Reisenden.

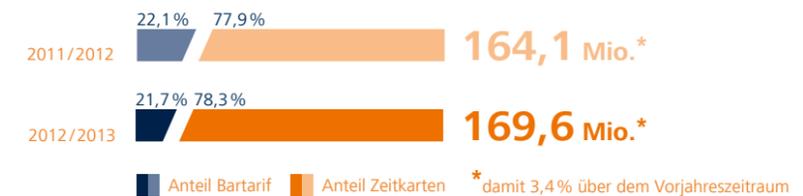
Im Berichtszeitraum erweiterte die rnv rund um das Ludwigshafener Parkfest im Sommer ihr Angebot um mehrere Zusatzbahnen. So konnte den Besuchern eine schnelle An- und Abreise geboten werden. Passend zur ausgelassenen und farbenfrohen Stimmung während des „Holi Festival Of Colours“ auf dem Mannheimer Maimarktgelände sorgte die rnv im August für die sorglose und bequeme Anreise zu dem Spektakel. Auch für das größte Weinfest der Welt ist die rnv bestens gerüstet. Mit einem Wurstmarkt-Sonderfahrplan wurden in etwa 100.000 Fahrgäste nach Bad Dürkheim gebracht. Um dem Besucherstrom rund um die Uhr gerecht zu werden, wurden längere Bahnen bereitgestellt. So konnten die Fahrgäste den Wurstmarkt ganz ohne lästige Parkplatzsuche unbeschwert und ausgiebig genießen.

Wesentlich einfacher haben es seit Januar 2013 auch Fahrgäste in Heidelberg, die eine schnelle Verbindung zwischen dem Heidelberger Institut für Theoretische Studien am Schloß-Wolfsbrunnenweg, dem Max-Planck-Institut für Astronomie am Königstuhl und der Altstadt suchen. Diese Strecke wird durch die neue Buslinie 30 bedient. Die sogenannten „Science-Busse“ fahren Montag bis Freitag in der Zeit von 8 bis 19 Uhr im Stundentakt. Durch Verknüpfung mit den Linien 31, 32, 33, 35 sowie mit der S-Bahn Rhein-Neckar bestehen zudem bequeme Umsteigeverbindungen, insbesondere in das Neuenheimer Feld.

### TURNFEST 2013



### FAHRGASTAUFKOMMEN



### ABFAHRTEN AN HALTESTELLEN

(pro Tag)

| Haltestelle    | Bus | S-Bahn |
|----------------|-----|--------|
| Paradeplatz    | 21  | 1245   |
| Bismarckplatz  | 772 | 773    |
| Berliner Platz | 574 | 672    |



## INFRASTRUKTURAUSBAU

Hohe Investitionssummen fließen derzeit in den Ausbau und die Sanierung der Schieneninfrastruktur, um das Stadtbahnnetz der rnv als Rückgrat des Nahverkehrs in Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen und der Region noch attraktiver und leistungsfähiger zu machen. Diese Investitionen sind wichtig, um die Lebensqualität in den Städten zu erhalten und weiter zu verbessern. Für deren Finanzierung fehlt allerdings eine langfristige und verlässliche Perspektive. Nach dem Jahr 2019 läuft das wichtigste Finanzierungsinstrument für Investitionen im ÖPNV, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, aus. Zehn Tage vor der Bundestagswahl hat sich die rnv im September 2013 deshalb am „Deutschland-Tag des Nahverkehrs“ beteiligt und gemeinsam mit 30 Verkehrsunternehmen und Verbänden aus dem gesamten Bundesgebiet an Bund und Länder appelliert, die zukünftige Finanzierung des ÖPNV zu sichern und für mehr Planungssicherheit beim Ausbau und der Sanierung von Infrastruktur zu sorgen.

In den nächsten Jahren sind zahlreiche Investitionsmaßnahmen der rnv direkt von der unklaren Finanzierungssituation betroffen. Das neue Personenbeförderungsgesetz schreibt beispielsweise den barrierefreien Ausbau aller Haltestellen bis 2022 vor. Rund 35 % der Haltestellen muss die rnv noch entsprechend umgestalten. Hinzu kommen wichtige Ausbaumaßnahmen an Strecken und den Betriebshöfen. Mit Kosten in Höhe von 230 Mio. € ist zu rechnen. Wie dies finanziert werden kann, ist nach jetzigem Stand nicht klar. Im Ludwigshafener Straßenbahnnetz besteht z.B. erheblicher Sanierungsbedarf, der allein auf rund 70 Mio. € beziffert wird.

Diese Summe kann ohne die Unterstützung von Land und Bund nicht von der Stadt und rnv getragen werden. Auch die Finanzierung des Mobilitätsnetzes Heidelberg, das wichtige Ausbaumaßnahmen im Heidelberger Schienennetz bündelt, muss aufgrund der fehlenden Finanzierungsperspektive nach 2019 zügig umgesetzt werden. Der Förderantrag wurde dazu im März 2013 vom Oberbürgermeister der Stadt Heidelberg, Vertretern des Gemeinderates, der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB) und der rnv persönlich an den Minister für Verkehr und Infrastruktur, Winfried Hermann, im Stuttgarter Landtag übergeben. Bisher steht eine klare Finanzierungszusage des Landes allerdings aus.

Des Weiteren müssen über 100 Stadtbahnen in den kommenden 15 Jahren durch neue Fahrzeuge ersetzt werden. Für das Stadtbahnfahrzeug der Zukunft laufen in der rnv bereits die ersten Planungsüberlegungen.

Da die rnv auch bei dieser großen Aufgabe die Kosten nicht alleine stemmen kann, sind klare Antworten auf drängende Fragen der Finanzierung von zentraler Bedeutung.

**DAMIT DEUTSCHLAND VORNE BLEIBT.**

Initiative für eine zukunftsfähige Infrastruktur.



## LAGEBERICHT

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH (rnv), MANNHEIM  
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2012/2013

### 1. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

#### 1.1 GESCHÄFTSMODELL

— Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH ist der größte Mobilitätsdienstleister der Metropolregion Rhein-Neckar. Sie betreibt Stadtbahn- und Buslinien in den Städten Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen sowie zwei regionale Eisenbahnlinien. Die rnv wurde 2005 als erste Verkehrsallianz kommunaler Betriebe in Deutschland gegründet, um zunächst im Auftrag der bisher operativ tätigen Verkehrsgesellschaften, sogenannte Altgesellschaften, die Nahverkehrsleistungen in den drei Städten zu erbringen. Seit 2009 ist die rnv ein vollwertiges Verkehrsunternehmen, nachdem unter anderem die Linienkonzessionen der Altgesellschaften, der damaligen MVV Verkehr AG und MVV OEG AG (heute MVV Verkehr GmbH), der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB GmbH), der Verkehrsbetriebe Ludwigshafen GmbH (VBL GmbH) und der Rhein-Haardtahn GmbH (RHB GmbH), auf die rnv übertragen worden waren. Ebenso übernahm die rnv die Personalverantwortung für die von den Altgesellschaften überlassenen Arbeitnehmer sowie die Verantwortung für die Infrastruktur. Das Infrastruktureigentum verbleibt jedoch nach wie vor bei den Altgesellschaften.

Mit 1.819 eigenen und überlassenen fest angestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie 183 Bahnen und 171 Bussen sorgt die rnv für optimale Verbindungen zwischen Metropole und Region. Fast 170 Millionen Fahrgäste setzen jährlich auf das nachhaltige Mobilitätsangebot der rnv. Damit leistet die rnv einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und zur Verbesserung der Lebensqualität in der Region.

#### 1.2 FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

— Neue Entwicklungen in der Verkehrstechnik, steigende Anforderungen an Umwelt- und Klimaschutz, IT-Lösungen für Mobilitätssysteme und die Weiterentwicklung der ÖPNV-Unternehmen zu multimodalen Dienstleistern sind Schlagworte, welche den rasanten Wandel des Branchenumfeldes kennzeichnen. Um sich rechtzeitig auf neue Rahmenbedingungen einstellen zu können, muss die ÖPNV-Branche hier eine aktive Rolle einnehmen. Aus dieser Erkenntnis heraus beteiligt sich die rnv als Partner an verschiedenen Forschungs- und Entwicklungsprojekten.

#### 1.2.1 „Primove“ Induktive Aufladung von Elektrobussen

— Ein wichtiges Projekt hierbei ist derzeit die Erprobung des Systems „Primove“ in Mannheim. Gemeinsam mit den Partnern Bombardier Transportation, der Stadt Mannheim und dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT) wird die induktive Aufladung von Elektrobussen erprobt. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit 49 % der Gesamtkosten, höchstens jedoch mit 2.254 T € gefördert. Dieser Zuwendungsbescheid gilt für den Zeitraum vom 1. Oktober 2012 bis zum 31. Mai 2015.

Das Projekt sieht vor, auf der Buslinie 63 als Pilotstrecke zwei mit dem System „Primove“ ausgestattete Elektrobuse einzusetzen. Für den Testbetrieb des neuen Systems hat die rnv im Berichtszeitraum bei der Firma Hess zwei batterieelektrisch betriebene Standardbusse bestellt. Diese werden mit den von Bombardier entwickelten „Primove“ Komponenten ausgestattet, welche es ermöglichen, an ausgewählten Haltestellen auf dem regulären Umlauf der Linie 63 vom Pfalzplatz bis Hauptbahnhof induktiv die Batterien nachzuladen. Die erforderliche Ladeinfrastruktur wird ebenfalls von Bombardier geliefert und an den Haltestellen eingebaut. Ziel des Forschungsvorhabens ist der Nachweis, dass Batteriebusse mit induktiver Aufladung schon jetzt in der Lage sein können, Leistungen von Dieseln analog übernehmen zu können. Ohne die induktive Zwischenladung würde es die Kapazität der momentan am Markt verfügbaren Batterien nicht erlauben, Laufleistungen von bis zu 400 Kilometern pro Tag zu erbringen.

Von diesem Forschungsvorhaben erhoffen sich die Partner belastbare Erkenntnisse über die Möglichkeit, den gesamten Busverkehr der rnv in den nächsten beiden Jahrzehnten zügig auf den umweltfreundlichen Elektroantrieb umzustellen.



### 1.2.2 I-eMM

—Zweites derzeit laufendes Forschungsvorhaben ist das Projekt „Intermodales eMobilitätsmanagement“ (I-eMM), welches im Rahmen des Spitzenclusterwettbewerbs Elektromobilität Süd-West vom Bundesministerium für Bildung und Forschung mit 36 % der zuwendungsfähigen Kosten, höchstens jedoch 190 T€ gefördert wird. Der Zuwendungsbescheid gilt für den Zeitraum vom 1. Oktober 2012 bis zum 30. September 2015.

Das Vorhaben I-eMM untersucht die Integration von Fahrzeugflotten in die Betriebssteuerungs- und Informationssysteme des ÖPNV. Ziel hierbei ist es, Daten von (Elektro-)Fahrzeugen in das Rechnergestützte Betriebsleitsystem der rnv (RBL) einzuspielen sowie Echtzeit-Informationen des ÖPNV den Kunden von Fahrzeugflotten zur Verfügung zu stellen.

Darüber hinaus wird das Abrechnungssystem der rnv mit dem Ziel überprüft, geeignete Komponenten und Schnittstellen zu generieren, um ein verkehrsträgerübergreifendes Abrechnungssystem zu schaffen.

Zwischen dem ÖPNV und Car-Sharing-Fahrzeugflotten bestehen vielfältige Verknüpfungen. Beide Systeme ergänzen sich wechselseitig. Mit einer übergreifenden Informations-, Buchungs- und Abrechnungsplattform werden Zugangshindernisse abgebaut. Verkehrsunternehmen erhalten somit die Chance, sich zu integrierten Mobilitätsdienstleistern weiterzuentwickeln und damit auf die geänderten Anforderungen des Verkehrsmarktes zu reagieren. Gerade unter dem Aspekt der Defizitsenkung spielt die Erschließung neuer Geschäftsfelder eine wichtige Rolle.

### 1.2.3 ProMobiE

—Des Weiteren hat die rnv mit einem Letter of Intent ihr Interesse an dem Forschungsprojekt „Professionelle Mobilitätsberatung für multimodale Verkehrsangebote (ProMobiE)“ bekundet, das von der VDV-Akademie beantragt wurde. Die rnv stellt sich im Rahmen des Projektes mit weiteren ÖPNV-Unternehmen als Projektpartner zur Verfügung. Ziel des Vorhabens ist der Aufbau einer professionellen Mobilitätsberatung. Hierbei sollen leistungsgewandelte Beschäftigte zu multimodalen Serviceberatern qualifiziert werden, welche die ÖPNV-Nutzer umfassend über alle Fragen rund um Mobilitätsketten, multimodale Verkehrsangebote, Vorteile der Elektromobilität, ökologische Aspekte sowie Tickets und Tarife informieren können.

## 2. WIRTSCHAFTSBERICHT

### 2.1 BRANCHEN- UND UNTERNEHMENSBEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN

#### 2.1.1 Branche

—Die ÖPNV-Branche ist geprägt von einem vielfältigen Wettbewerb zwischen Unternehmen einerseits und Verkehrsträgern andererseits.

Bei der zukünftigen Entwicklung der ÖPNV-Branche spielen sowohl negative als auch positive Effekte für die Nachfrage eine entscheidende Rolle.

#### Finanzierung

Insgesamt sieht sich der ÖPNV durch die massiven Rückgänge von Zuschüssen sowohl im investiven Bereich durch Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und den entsprechenden Landesgesetzen (LGVFG) sowie dem Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz als auch bei den Betriebskosten wie z. B. Regionalisierungsmittel, Ausgleichsleistungen für Schüler und Schwerbehinderte mit der Herausforderung der langfristigen Sicherung seiner Finanzierung konfrontiert. Regionalisierungsmittel sind in erster Linie zur Deckung von Betriebskosten der Eisenbahnen vorgesehen, werden aber bisher auch zur Verbundfinanzierung und für investive Maßnahmen eingesetzt. Steigende Trassen- und Stationspreise im Netz der Deutschen Bahn und eine fehlende adäquate Dynamisierung der Regionalisierungsmittel führen dazu, dass die Mittel auf Landesebene nicht mehr ausreichend zur Verfügung stehen.

Bei der Bereitstellung der Mittel nach dem Entflechtungsgesetz des Bundes an die Länder konnte erreicht werden, dass der Bund entgegen seiner bisherigen Absicht die Mittel bis 2019 in unverminderter Höhe den Ländern zur Verfügung stellen wird. Das Land Baden-Württemberg sieht allerdings inzwischen vor, die Leistungen im LGVFG deutlich zu verändern, in dem beispielsweise ÖPNV-Projekte nur noch mit bis zu 50 % anstatt wie bisher bis zu 75 % gefördert werden.

Für die Zeit nach 2019 ist sowohl beim Entflechtungsgesetz als auch beim GVFG-Bundesprogramm keine Nachfolgeregelung absehbar, was aufgrund der langen Planungsvorläufe für Infrastrukturprojekte kritisch zu sehen ist. Hinzu kommt der erhöhte Mittelbedarf für die Modernisierung von Anlagen. Die rnv engagiert sich daher aktiv in der Infrastrukturinitiative „Damit Deutschland vorne bleibt“, um auf die Unterfinanzierung des ÖPNV aufmerksam zu machen.

#### Entwicklung der Fahrgastzahlen positiv

Derzeit ist die Entwicklung der Fahrgastzahlen in allen Kundensegmenten positiv. Die stabile Bevölkerungsentwicklung in den Zentren der Metropolregion sowie eine Steigerung der Wegehäufigkeiten bei zentralen Zielgruppen lassen eine weitere Zunahme der Fahrgastzahlen auch für die rnv erhoffen. Eine Chance für langfristiges Wachstum bieten auch Verbesserungen auf der Angebotsseite sowie gesellschaftliche Trends beim Verkehrsmittelwahlverhalten. Durch die deutliche Verbesserung des Angebotes im Rahmen von Neuinvestitionen in die Schieneninfrastruktur („Stadtbahn Mannheim Nord“, „Mobilitätsnetz Heidelberg“ und „Rhein-Haardtahn 2010“) wird die Attraktivität des ÖPNV an allen drei Standorten der rnv in Zukunft eine deutliche Verbesserung erfahren.

### Demografischer Wandel

Allerdings werden sich die Verschiebungen durch den demografischen Wandel auch bei unseren Kundensegmenten bemerkbar machen.

Die Verringerung der Schülerzahlen sorgt mittelfristig für einen Rückgang einer zentralen Kundengruppe des ÖPNV, die bislang ein wesentlicher Grundpfeiler für die Finanzierung des Angebotes darstellte. Diese Entwicklung wird durch einen Rückgang der Ausgleichsmittel für die Schülerbeförderung noch verstärkt. Die Verkehrsleistung im Schülerverkehr reduziert sich aber nicht in gleichem Maße wie die Schülerzahl, da durch die Zusammenlegung von Schulstandorten die durchschnittliche Reiseweite im Schülerverkehr tendenziell steigt. Durch das verbundweit gültige MAXX-Ticket im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) wirkt sich diese Verlängerung von Reiseweiten allerdings nicht positiv auf die Einnahmen der hier tätigen Unternehmen aus, sondern stagniert.

Gleichzeitig sind durch einen steigenden Mobilitätsbedarf älterer Mitbürger und einen Trend zu einer multimodalen Verkehrsmittelnutzung gute Chancen für eine weitere Erhöhung der Fahrgastzahlen der rnv auch in Zukunft gegeben.

Die Flexibilität bei der Nutzung des Angebotes wird zukünftig eine größere Rolle bei der Verkehrsmittelwahl spielen. Vor dem Hintergrund der Reurbanisierungsprozesse wird insbesondere in den Oberzentren die Nachfrage weiter zunehmen – Grundlage für die Zunahme wahlfreier Kunden ist allerdings ein qualitativ hochwertiges Angebot.

Die Tarife im VRN zählen zu den günstigsten in der Republik und sind geprägt von einer starken Rabattierung von Zeitkarten gegenüber Einzelfahrscheinen bei verbundweiter Gültigkeit von günstigen Jahres-Abos für praktisch alle Zielgruppen. Hier besteht noch Potenzial für Einnahmensteigerungen.

Der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal Split) liegt an den Standorten der rnv zur Zeit bei 16 bis 18%. Dies bietet noch ein deutliches Potenzial, wenn die verkehrspolitischen und finanziellen Rahmenbedingungen weiterhin positiv beeinflusst werden können.

### 2.1.2 Marktumfeld

— Die rnv wurde im Rahmen von Betrauungsvereinbarungen mit der Erfüllung von Verkehrsleistungen für die Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen beauftragt. Aufgrund des möglichen Verzichts auf europaweite Ausschreibungen durch die zuständigen Behörden ergibt sich eine Situation, die eine solide Basis für einen langfristigen Fortbestand des Unternehmens schafft.

Durch die Konstruktion der Direktvergabe und den Ausschluss von Ausschreibungen wird das Risiko eines Markteintritts durch Wettbewerber im eigenen Verkehrsgebiet minimiert. Die Möglichkeit einer aktiven Teilnahme am Wettbewerb darüber hinaus wird allerdings durch die Betrauung weitestgehend gesetzlich unterbunden. Eine flächenmäßige Ausweitung der Verkehre der rnv ist nur in einem sehr beschränkten gesetzlichen Korridor möglich, der eine gleichgerichtete politische Willensbildung unterschiedlicher beteiligter Institutionen (Gebietskörperschaften, Städte/Kreise, Verkehrsverbund) voraussetzt.

Wachstum kann daher nur innerhalb enger räumlicher Grenzen durch Gewinnung von Marktanteilen von anderen Verkehrsträgern erfolgreich entstehen. Grundlage hierfür bietet wiederum ein qualitativ hochwertiges Angebot aus guter Infrastruktur, einem modernen Fuhrpark sowie einem zeitgemäßen Marketing. Insbesondere in Zeiten mobiler Telekommunikation kommt diesem Faktor bei der Verkehrsmittelwahl eine immer größer werdende Rolle zu. Hier bestehen gute Chancen, mit intelligenten Angeboten, die die Vorteile des Umweltverbundes vernetzen, weitere Marktanteile vom „Mitbewerber“ Individualverkehr zu gewinnen.

## 2.2 GESCHÄFTSVERLAUF

### 2.2.1 Wesentliche Ereignisse

— Mit dem umfassenden Ausbau des Streckennetzes sowie der kontinuierlichen Modernisierung der Fahrzeugflotte setzt die rnv die zukunftssichere Weiterentwicklung ihres bedarfsgerechten Mobilitätsangebots fort. Im Berichtszeitraum 2012/2013 stand daher im Interesse der Fahrgäste und unter Berücksichtigung der finanziellen Vorgaben der Eigentümer erneut die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im Vordergrund. Ferner wurde die Intensivierung eines individuellen und direkten Kundendialogs forciert. Im Ergebnis konnte die eigene Verkehrsdienstleistung noch aktiver beim Kunden beworben und die eigene Position im Wettbewerbermarkt gestärkt werden.

Im Fokus der umfassenden Ausbau- und Modernisierungspläne steht die Mobilität von morgen. Die Bereitstellung einer zuverlässigen Nahverkehrsstruktur sowie moderner und umweltschonender Fahrzeuge ist Garant für einen attraktiven ÖPNV. Mit den ambitionierten Bauvorhaben „Stadtbahn Mannheim Nord“, „Mobilitätsnetz Heidelberg“ sowie „Rhein-Haardtahn 2010“ wurde ein wichtiger Meilenstein zum nachhaltigen Ausbau des Personennahverkehrs in der Metropolregion Rhein-Neckar gesetzt.

Nach aufwändigem Bürgerbeteiligungsverfahren und intensiver Kommunikation zum Projekt der neuen Stadtbahnlinie in den Mannheimer Norden läutete der erste Spatenstich am 3. Dezember 2012 im Beisein zahlreicher Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung den Beginn des 6,4 Kilometer langen Trassenneubaus ein. Im März 2013 wurden die Arbei-

ten des ersten großen Bauabschnitts im Bereich der Waldstraße, der Hochuferstraße und im Ulmenweg aufgenommen. Der Ausbau der Verkehrsflächen, Gleisbauarbeiten sowie umfassende Baumaßnahmen an zukünftigen Haltestellen, Fahrleitungen und der Fahrbahn der künftigen Mannheimer Stadtbahnlinie wurden erfolgreich durchgeführt. Zudem wurden erste vorbereitende Arbeiten für die zweite Bauphase im Jahr 2014 vorgenommen. Aufgrund des Baufortschrittes im Berichtszeitraum ist auch für das Jahr 2014 eine planmäßige Fortführung des Gesamtprojektes zu erwarten. Die Aufnahme des regulären Fahrbetriebs ist für Mitte 2016 geplant.

Ferner konnten im Berichtsjahr 2012/2013 die Planungen der insgesamt acht Teilprojekte des Heidelberger Mobilitätsnetzes weiter konkretisiert werden. Ein entscheidender Grundstein für den Erfolg des Projektes wurde am 7. März 2013 mit der Übergabe des Rahmenantrags gelegt. Dieser enthält die Förderanträge für zunächst drei Teilprojekte des Mobilitätsnetzes: Die Straßenbahn ins Neuenheimer Feld, die Straßenbahn in die Bahnstadt und der Umbau der Kurfürstenanlage. Für die weiteren Bausteine des Ausbauprogramms wurden die Planungsarbeiten im Berichtszeitraum weiter vorangetrieben. Das Gesamtprojekt soll mithilfe des Bundesprogramms gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) realisiert werden. Danach werden 80 % der zuwendungsfähigen Kosten von Bund und Land getragen. Bei Gesamtkosten von etwa 160 Mio. €, wovon gut 135 Mio. € zuwendungsfähig sind, ist eine Förderung in Höhe von rund 108 Mio. € möglich. Die Restfinanzierung erfolgt von kommunaler Seite oder den Gebietskörperschaften und über die Infrastruktureigentums-gesellschaften.

Um die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig in das Projekt einzubinden und an der Planung zu beteiligen, wurden im Berichtszeitraum zahlreiche Bürgerinformationsveranstaltungen durchgeführt.

Ein wichtiger Schritt zur Zukunftssicherung der Rhein-Haardtbahn ist im Berichtszeitraum durch den erfolgreichen Abschluss des für den Streckenausbau erforderlichen Planfeststellungsverfahrens gelungen. Um den Anforderungen an ein zeitgemäßes und zuverlässiges Angebot auf der Rhein-Haardtbahn gerecht zu werden, wird das Investitionsvolumen von 20,2 Mio. € der erforderlichen Erneuerungen der Streckeninfrastruktur zwischen Ludwigshafen und Bad Dürkheim durch die Landesförderung nach Landesverkehrsfinanzierungsgesetz (LVFG) mit 12,1 Mio. € bezuschusst. Auch hier erfolgt die Restfinanzierung von kommunaler Seite (oder den Gebietskörperschaften) und über die Infrastruktureigentums-gesellschaften.

Sicherheit, Komfort und Pünktlichkeit sind wichtige Faktoren bei der Verkehrsmittelwahl. Mit konsequenten Investitionen in sichere, moderne und leistungsstarke Fahrzeuge stellt die rnv die Mobilität der Fahrgäste auf höchstem Niveau sicher und erzielt durch stetig steigende Beförderungsleistungen positive wirtschaftliche Effekte für das Unternehmen.

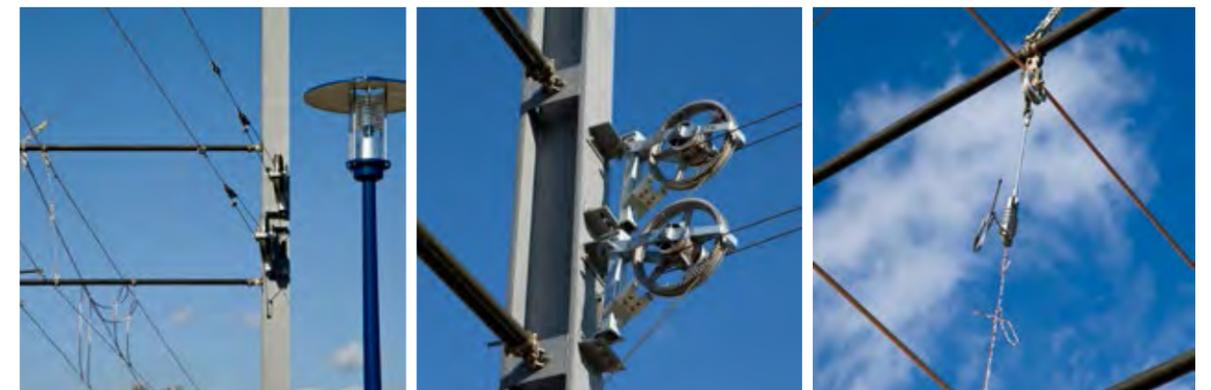
Am 27. Juni 2013 wurde planmäßig die Lieferung von insgesamt 11 Niederflurstraßenbahnen abgeschlossen. Zeitgleich konnte auch das durch die Hochwasserflut im Jahre 2010 in Bautzen stark beschädigte Fahrzeug ersetzt werden, sodass im dritten Quartal 2013 insgesamt 12 Fahrzeuge in Dienst gestellt wurden.

Im zweiten Quartal 2013 wurde auch die barrierefreie Umrüstung von acht Heidelberger Hochflurstraßenbahnen mit einem Niederflurmittleil erfolgreich beendet. Mit dem Abschluss des bestehenden Liefervertrags aus dem Jahr 2011 und dem Umbau der Fahrzeuge vom Typ M8C ist die Flotte der Schienenfahrzeuge nun im Regelverkehr zu 100 % niederflurig. Hiermit gewährleistet die rnv dauerhaft attraktive Mobilitätsangebote im öffentlichen Nahverkehr und wird dem wachsenden Mobilitätsbedürfnis unterschiedlicher Zielgruppen gerecht.

Im Rahmen ihres Engagements für einen ÖPNV ohne Zugangshürden leitete die rnv im Berichtszeitraum ein ambitioniertes Beschaffungsprojekt zum Erwerb neuer, benutzerfreundlicher Fahrausweisautomaten ein. Bequemlichkeit und Komfort für Fahrgäste in Bahn und Bus sowie größtmögliche Barrierefreiheit und Behindertenfreundlichkeit bereits am Schienen- und Fahrbahnrand stehen hierbei im Mittelpunkt. Künftig sollen 200 anwenderfreundliche Automaten die Mobi-

litätschancen aller ÖPNV-Nutzer nochmals verbessern. Die neue Generation der Fahrausweisautomaten wird durch die vereinfachte Lesbarkeit von Darstellungen sowie die verbesserte Verständlichkeit der Menüführung insgesamt leichter bedienbar. Ferner sind die Automaten mit Hilfe stromsparender Technik künftig auch energieeffizienter.

Auch das Pilotprojekt „Text To Speech“ zeigt in vorbildlicher Weise die erfolgreiche Zusammenarbeit mit regionalen Verbänden im Interesse eines barrierefreien ÖPNV. Seit Juli 2013 wurde mit Unterstützung des Badischen Blinden und Sehbehinderten Vereines (BBSV) im Rahmen des Projekts die Alltagstauglichkeit der Sprachausgabe zunächst an der zentral gelegenen Haltestelle Kunsthalle erprobt. Hiervon profitieren Blinde und sehbehinderte Menschen, denen das Ablesen der Abfahrtszeiten auf den dynamischen Fahrgastanzeigen (DFI) nicht möglich ist. Nach erfolgreicher Testphase sollen weitere Haltestellen im städtischen Verkehrsgebiet mit dieser Technik ausgerüstet werden.



Darüber hinaus erzielte die Erweiterung des Online-Serviceangebots im Geschäftsjahr 2012/2013 eine nochmalige Verbesserung des Serviceniveaus: Losgelöst von Öffnungszeiten, standortunabhängig und bargeldlos besteht für Fahrgäste nun auch die Möglichkeit, neben dem VRN-Semester-Ticket weitere Fahrausweise aus einem breiten Ticketangebot zu wählen.

Erneut stellte die rnv im Geschäftsjahr 2012/2013 im Rahmen von Großveranstaltungen ihre hohe Leistungsfähigkeit und damit ihren wichtigen Beitrag zur Sicherung der Mobilität in den Städten und in der Region unter Beweis. Neben routinierten Zusatzverkehren abseits regulärer Öffnungszeiten und Regelfahrpläne realisierte die rnv im Berichtszeitraum den bisher umfangreichsten Sonderverkehr während des Internationalen Deutschen Turnfestes 2013: Erfolgreich, denn 70.000 Sportbegeisterte besuchten in über 20 Städten und Gemeinden in drei Bundesländern die zahlreichen Veranstaltungen der größten Wettkampf- und Breitensportveranstaltung der Welt und nutzten hierbei den ÖPNV in der Region. Die Vielzahl der Veranstaltungsorte bedingte ein flächendeckendes Zusatzangebot der Verkehrsdienstleistung sowie die Konzeption zahlreicher Umleitungen der Stadtbahn- und Buslinien. Mehr als 350 eingesetzte Personale gewährleisteten während des einwöchigen Turnfestes die kundenorientierte Beförderung aller Reisenden in Bahn und Bus der rnv.

Mit dem Ziel einer wachsenden Kundenbeziehung erweiterte die rnv im Berichtszeitraum 2012/2013 ihre bereits bestehende Messeaktivität noch offensiver und präsentierte sich erstmals erfolgreich mit einem eigenen Stand auf dem Mannheimer Maimarkt, Deutschlands größter regionaler Verbrauchermesse. Die kompetente Beratung der Messebesucher wurde

hierbei durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den unterschiedlichsten Fachbereichen des Unternehmens gewährleistet. Im direkten und unmittelbaren Dialog konnte die rnv fundierte Rückmeldungen ihrer Fahrgäste zum Mobilitätsangebot gewinnen und leitete hieraus grundlegende Erkenntnisse der präzisen Kundenbedürfnisse ab.

Positive Werte erzielte die direkte und unmittelbare Informationsversorgung der Fahrgäste während des witterungsbedingten Betriebsstillstandes am 21. Januar 2013: Ein plötzlich einsetzender Eisregen führte binnen weniger Augenblicke zu einem fast 48-stündigen Stillstand aller Bahnen im rnv-Verkehrsgebiet. In einer schnellen Abwägung von Chancen und Risiken entschied sich die rnv ad-hoc für die Einrichtung einer Facebook- und Twitter-Präsenz, um in der Akut-Krise für einen intensiven und transparenten Kundendialog zu sorgen. Beide Web 2.0-Portale ergänzten in der Krisenkommunikation die bestehenden Kommunikationswege und erhöhten Reichweite und Geschwindigkeit unserer Mitteilungen. Die Gesamtheit aller kommunikativen Maßnahmen während des Betriebsstillstandes sorgte für eine zielgerichtete Verzahnung der digitalen sowie analogen Krisenkommunikation und etablierte eine integrierte Kommunikation auf allen Kanälen. Diese maximale Transparenz zahlte sich für die rnv positiv aus. Insbesondere auf Facebook honorierten die Fahrgäste die Entscheidung zur spontanen Liveschaltung. Die Echtzeitreaktion auf das Echtzeitbedürfnis der Kunden erzeugte messbar wachsende Sympathiewerte. Quantitativ registrierte die rnv binnen 48 Stunden über 1.000 Fans und erreichte allein via Facebook über 20.000 User. Inzwischen erreicht die Fangemeinde mehr als 8.400 Freunde, damit zählt die rnv zu den erfolgreichsten Web 2.0-aktiven Verkehrsunternehmen Deutschlands. Auch fand die Bereitstellung interaktiver

Kommunikationskanäle sofort Nachklang in der Bewertung der Kundenzufriedenheitsanalyse der TNS Infratest GmbH: Nach den Ergebnissen der Sommer-Umfrageperiode des ÖPNV-Kundenbarometers 2013 stiegen die Zufriedenheitswerte der Bürgerinnen und Bürger der Metropolregion Rhein-Neckar in der Beurteilung der Störfallkommunikation sprunghaft an: 61,4 % der befragten Fahrgäste beurteilten die Informationsvermittlung der rnv als überaus zufriedenstellend. Das sind 10,2 Prozentpunkte mehr als im vergangenen Jahr.

## 2.2.2 Beförderungsleistungen

### Entwicklung Fahrgastzahlen

Die rnv hat im Berichtszeitraum 169,6 Mio. Fahrgäste befördert. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies einen Zuwachs von 3,3 %. Zu der Fahrgaststeigerung hat auch das hohe Fahrgastaufkommen während des Internationalen deutschen Turnfestes vom 18. bis 25. Mai 2013 beigetragen.

An sechs Streiktagen konnten keine Beförderungsleistungen erbracht werden. Lediglich einige Buslinien, die durch Subunternehmer der rnv bedient werden, wurden nicht oder nur teilweise bestreikt.

Der seit Jahren andauernde Trend, dass sich die Fahrgäste hauptsächlich als Stammkunden an ihr Verkehrsunternehmen binden, hat sich auch in diesem Geschäftsjahr bestätigt. Der Fahrgastzuwachs beruht im Wesentlichen auf überdurchschnittlichen Nachfragesteigerungen bei den Verbundnetzjahreskarten,

Durch regelmäßige Kundenzufriedenheitsbefragungen sowie einem unmittelbaren Kundendialog gewinnt die rnv fundierte Rückmeldungen zu Nutzungserfahrungen ihrer Fahrgäste und Verständnis für die unmittelbaren Bedürfnisse der Kunden. Hieraus lassen sich neben positiven Leistungsmerkmalen auch Problemschwerpunkte ermitteln und daraus gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität des Angebotes und des Wohlbefindens der Fahrgäste erarbeiten.

wobei auch der Studenten- und Ausbildungsverkehr weiterhin stabile Zuwächse verzeichnet. Im Gelegenheitsverkehr weist vor allem die Nachfrage nach Einzelfahrscheinen eine hohe Steigerungsrate auf.

### Entwicklung der Kasseneinnahmen

Der Zuwachs bei den Verkaufserlösen lässt sich sowohl auf die hohe Steigerung der Nachfrage als auch auf die allgemeine Tarifierhöhung zum 1. Januar 2013 um durchschnittlich 3,3 % zurückführen. Insgesamt konnten die Kasseneinnahmen der rnv um 7,1 Mio. € gesteigert werden. Die höchsten Zuwächse verzeichneten das MAXX-Ticket mit 2,1 Mio. €, das Job-Ticket mit 1,5 Mio. € und die Karte ab 60 mit 0,9 Mio. €. Die Zeitkarten-Angebote haben insgesamt einen Anteil von 79 % an rnv-Kasseneinnahmen.

| rnv-Kasseneinnahmen                 | 2012/13        | 2011/12        | ±            | ±            |
|-------------------------------------|----------------|----------------|--------------|--------------|
|                                     | in T EUR       | in T EUR       | in T EUR     |              |
| Bartarif                            | 26.164         | 25.105         | 1.059        | 4,2 %        |
| Allgemeine Zeitkarten               | 43.715         | 41.369         | 2.346        | 5,7 %        |
| Ausbildungszeitkarten               | 34.243         | 31.511         | 2.732        | 8,7 %        |
| Seniorenzeitkarten                  | 17.247         | 16.341         | 906          | 5,5 %        |
| Sonstige Tickets / Rückerstattungen | - 788          | - 862          | 74           | - 8,6 %      |
| <b>Summe</b>                        | <b>120.581</b> | <b>113.464</b> | <b>7.117</b> | <b>6,3 %</b> |

Die Zahl der Abonnement-Kunden erreichte mit 158.273 Kunden einen neuen Höchststand. Mit rund 556 Unternehmen hat die rnv Job-Ticket-Verträge abgeschlossen, so dass 36.760 Arbeitnehmer ihre täg-

lichen Wege von und zur Arbeitsstätte mit dem ÖPNV zurücklegen können. 58.641 Schüler und Auszubildende nutzen das MAXX-Ticket für ihre Schulwege und in ihrer Freizeit.

| rnv-Jahreskartenkunden | 2012/13        | 2011/12        | ±            | ± %          |
|------------------------|----------------|----------------|--------------|--------------|
|                        | Anzahl         | Anzahl         | Anzahl       |              |
| Jahreskarten Jedermann | 8.238          | 8.560          | - 322        | - 3,8 %      |
| Rhein-Neckar-Ticket    | 11.483         | 10.974         | 509          | 4,6 %        |
| Karte ab 60            | 43.126         | 42.831         | 295          | 0,7 %        |
| Job-Ticket             | 36.760         | 35.662         | 1.098        | 3,1 %        |
| MAXX-Ticket            | 58.641         | 55.694         | 2.947        | 5,3 %        |
| Sonstige Abonnements   | 25             | 27             | - 2          | - 7,4 %      |
| <b>Summe</b>           | <b>158.273</b> | <b>153.748</b> | <b>4.525</b> | <b>2,9 %</b> |

Neben den Jahreskartenkunden sind auch viele Studenten mit dem für sechs Monate gültigen Semester-Ticket in den Bahnen und Busse der rnv unterwegs. Im letzten Geschäftsjahr hat die Zahl der Semester-Ticket-Kunden,

die durchschnittlich pro Semester dieses Angebot nutzen, von 23.991 auf 25.581 erfreulich stark zugenommen.

## 2.3 LAGE

### 2.3.1 Ertragslage

#### 2.3.1.1 Erträge

Die **Umsatzerlöse** der rnv haben sich im Berichtsjahr um 115,8 Mio. € auf 163,6 Mio. € verringert (Vorjahr: 279,4 Mio. €). Differenziert nach Erlösarten stellt sich die Entwicklung wie folgt dar:

|                          | 2012/13        | Vorjahr        |
|--------------------------|----------------|----------------|
|                          | in T EUR       | in T EUR       |
| Verkehrserlöse           | 130.730        | 127.486        |
| Erlöse aus Bauleistungen | 31.350         | 150.315        |
| Sonstige Umsatzerlöse    | 1.557          | 1.585          |
| <b>Umsatzerlöse</b>      | <b>163.637</b> | <b>279.386</b> |

#### Verkehrserlöse

Die Verkehrserlöse haben sich wie folgt entwickelt:

|                             | 2012/13        | Vorjahr        | ±            | ± %          |
|-----------------------------|----------------|----------------|--------------|--------------|
|                             | in T EUR       | in T EUR       | in T EUR     |              |
| Linienverkehr               | 94.880         | 92.065         | 2.815        | 3,1 %        |
| Schülerzuschüsse            | 16.942         | 16.290         | 652          | 4,0 %        |
| Finanzierungsvereinbarungen | 7.631          | 8.475          | - 844        | - 10,0 %     |
| Schwerbehindertenabgeltung  | 5.615          | 5.248          | 367          | 7,0 %        |
| ZRN-Zuschüsse               | 3.457          | 3.544          | - 87         | - 2,5 %      |
| Sonstige Verkehrserlöse     | 2.205          | 1.864          | 341          | 18,3 %       |
| <b>Summe</b>                | <b>130.730</b> | <b>127.486</b> | <b>3.244</b> | <b>2,5 %</b> |

Der Anstieg der Verkehrserlöse basiert im Wesentlichen auf gestiegenen Umsatzerlösen im **Linienverkehr**. Hier ist ein Wachstum um 2,8 Mio. € bzw. 3,1 % zu verzeichnen. Neben gestiegenen Fahrgastzahlen (+3,3 %) ist für dieses Umsatzwachstum die zum 1. Januar 2013 in Kraft getretene Tarifierhöhung um 3,3 % verantwortlich. Der verglichen mit den Kasseneinnahmen (+6,3 %) moderate Anstieg der Umsatzerlöse aus Linienverkehr ist begründet durch folgende erlösmindernde Effekte: Für Abo- und Semestertickets wird ein passiver Rechnungsabgrenzungsposten gebildet, der sich gegenüber dem Vorjahr um 1,5 Mio. € erhöht hat. Weiterhin wurde nach entsprechender Korrekturmeldung der URN GmbH eine Verbindlichkeit über 1,0 Mio. € für das Linienbündel Südpfalz eingestellt.

Ebenfalls angestiegen sind die Erlöse aus **Schülerzuschüssen** (+0,7 Mio. € bzw. 4,0 %). Erst Anfang des Kalenderjahres 2013 wurde bekannt, dass die Schülerzuschüsse Rheinland-Pfalz für 2012 wider Erwarten nicht nach dem ungünstigeren Preis-Preis-Modell berechnet werden, sondern nach dem bisher gültigen Kosten-Preis-Modell. Daraus ergibt sich im Berichtsjahr ein periodenfremder Ertrag von 0,5 Mio. €. Dem Vorsichtsprinzip folgend wurde auch zum 30. September 2013 für die Abgrenzung der Schülerzuschüsse unterstellt, dass für das Kalenderjahr 2013 das Preis-Preis-Modell zum tragen kommt.

Bei den Erlösen aus **Schwerbehindertenabgeltung** ist ein Zuwachs um 0,4 Mio. € bzw. 7,0 % zu verzeichnen. Ursächlich für diese Erlössteigerung ist zum einen die zum 01. Januar 2013 in Kraft getretene Tarifierhöhung um 3,3 %, die in die Bemessungs-

grundlage der Schwerbehindertenabgeltung einfließt. Zum anderen wurde in 2012 im Rahmen von Fahrgastbefragungen eine höhere Schwerbehindertenquote festgestellt, die sich ebenfalls positiv auf die Höhe der Schwerbehindertenabgeltung auswirkt.

Für den Anstieg der **sonstigen Verkehrserlöse** sind im Wesentlichen die Erlöse aus erhöhtem Beförderungsentgelt (EBE) verantwortlich. Diese haben im Berichtsjahr um 0,2 Mio. € bzw. 39,3 % auf 0,9 Mio. € zugenommen.

Gegenläufig haben die Erlöse aus **Finanzierungsvereinbarungen** mit umliegenden Städten bzw. Kreisen gegenüber dem Vorjahr um 0,8 Mio. € bzw. 10,0 % abgenommen. Hintergrund sind Nachbelastungen der Städte Eppelheim und Leimen im vorherigen Geschäftsjahr in Höhe von 1,2 Mio. € (periodenfremder Ertrag des Geschäftsjahres 2011/2012).

### Erlöse aus Bauleistungen

Der massive Rückgang der Umsatzerlöse aus dem Baugeschäft um 119,0 Mio. € auf 31,4 Mio. € ist vor dem Hintergrund der Bestandsveränderungen zu sehen. Im Berichtszeitraum gingen die Umsatzerlöse mit Bestandsminderungen von 2,0 Mio. € einher, im Vergleichszeitraum mit Bestandsminderungen von 103,7 Mio. €. Die Gesamtleistung aus

dem Baugeschäft ergibt sich als Summe der Komponenten Umsatzerlöse, Bestandsveränderungen sowie sonstige Erträge. Gegenüber dem Vergleichszeitraum ist die Leistung aus dem Baugeschäft um 17,4 Mio. € auf 29,4 Mio. € zurückgegangen.

|                                       | 2012/13       | Vorjahr       |
|---------------------------------------|---------------|---------------|
|                                       | in T EUR      | in T EUR      |
| Umsatzerlöse aus Baugeschäft          | 31.350        | 150.315       |
| Bestandsveränderungen aus Baugeschäft | -1.998        | -103.727      |
| Sonstige Erträge aus Baugeschäft      | 93            | 261           |
| <b>Gesamtleistung Baugeschäft</b>     | <b>29.445</b> | <b>46.849</b> |

Im Berichtsjahr haben folgende Projekte aufgrund (Teil-) Realisierung und Abrechnung zu Umsatzerlösen aus Bauleistungen geführt: Umbau Haltestellenanlage Friedrichstraße (4,0 Mio. €), Dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen (3,1 Mio. €), Wendeschleife Wallstadt (2,3 Mio. €), Erneuerung von Bahnstromunterwerken (1,9 Mio. €), Busbeschleunigung Heidelberg (0,7 Mio. €), Gleiserneuerung 3. BA Berliner Straße bis Heringstraße (0,6 Mio. €).

Folgende weitere Projekte wurden im Berichtsjahr begonnen bzw. weitergeführt und haben daher zu einer Zunahme der unfertigen Leistungen geführt, wobei sich die Angabe in Klammern auf die Zunahme der unfertigen Leistungen im Berichtsjahr bezieht und nicht den Gesamtbestand der unfertigen Leistungen dieser Projekte zum Bilanzstichtag: Stadtbahnstrecke Mannheim-Nord (9 Mio. €), Erneuerung Stellwerk Käfertal (3,6 Mio. €).

### Sonstige Umsatzerlöse

Die sonstigen Umsatzerlöse umfassen im Wesentlichen Erlöse aus der Vermietung von Werbeflächen. Diese bewegen sich annähernd auf Vorjahresniveau.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** der rnv haben sich im Berichtsjahr um 1,1 Mio. € auf 16,4 Mio. € erhöht.

Maßgebliche Größe innerhalb der sonstigen betrieblichen Erträge ist der **Vertriebsanreiz** aus der Einnahmenabrechnung der URN GmbH. Trotz starker Zunahme der Kasseneinnahmen ist dieser mit 8,2 Mio. € gegenüber dem Vorjahr praktisch unverändert. Dies lässt sich darauf zurückführen, dass die Höhe des Vertriebsanreizes für Umsätze aus Jahres- und Halbjahreskarten weiter reduziert wurde, während er für die übrigen Fahrscheine heraufgesetzt wurde. Da der Anteil der Jahres- und Halbjahreskarten an den gesamten rnv-Kasseneinnahmen deutlich überwiegt, wirkt sich diese Entwicklung insgesamt negativ für die rnv aus.

Die Erlössteigerung des Berichtsjahres ist im Wesentlichen auf gestiegene Erträge aus Schadenersatzansprüchen (+ 0,7 Mio. €) zurückzuführen.

### 2.3.1.2 Aufwendungen

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

|                                    | 2012/13        | Vorjahr        |
|------------------------------------|----------------|----------------|
|                                    | in T EUR       | in T EUR       |
| Materialaufwand                    | 118.891        | 137.909        |
| Personalaufwand                    | 28.971         | 23.863         |
| Abschreibungen                     | 11.693         | 9.918          |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 14.086         | 14.162         |
| <b>Summe</b>                       | <b>173.641</b> | <b>185.852</b> |

#### Materialaufwand

Der Materialaufwand verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 19,0 Mio. € auf 118,9 Mio. €, was im Wesentlichen auf die geringere Bautätigkeit im Geschäftsjahr zurückzuführen ist. Von dem im Geschäftsjahr angefallenen Materialaufwand entfallen 24,4 % (= 29,0 Mio. €) auf den Bereich Bauleistungen.

#### Personalaufwand

Der Personalaufwand ist im Berichtsjahr um 5,1 Mio. € auf 29,0 Mio. € angestiegen. Ursächlich ist vor allem der sukzessive Aufbau eigenen Personals der rnv bei gleichzeitigem Rückgang der Personalüberlassung durch die Altverkehrsunternehmen. Darüber hinaus sind im Berichtsjahr Lohn- und Gehaltssteigerungen erfolgt.

#### Abschreibungen

Der Anstieg der Abschreibungen ist wesentlich durch die Aktivierung neuer Fahrzeuge im Bus- und Bahnbereich geprägt.

#### Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen bewegen sich annähernd auf Vorjahresniveau, mit leicht sinkender Tendenz.

Innerhalb folgender Bereiche haben sich Kostensteigerungen ergeben: Werbung (+ 0,4 Mio. €), Personal- und Sozialbereich (+ 0,3 Mio. €), Rechts- und Beratungskosten (+ 0,3 Mio. €). Der deutliche Kostenanstieg für Werbung resultiert hauptsächlich aus gestiegenen Aufwendungen für Außenkommunikation wie z. B. Infopersonal Dt. Turnfest, Website-Relaunch Stadtbahn Mannheim-Nord. Den gestiegenen Kosten

im Personal- und Sozialbereich liegt eine Umgliederung der Aufwendungen für Küche und Kantine zugrunde, die im Vorjahr unter den Fremdleistungen im Materialaufwand ausgewiesen waren. Dass die Rechts- und Beratungskosten gestiegen sind, ist auf entsprechenden Beratungsbedarf im Zusammenhang mit mehreren Sonderprojekten wie GDPdU, SEPA, Geschäftsjahreswechsel etc. zurückzuführen.

Gegenläufig haben sich in folgenden Bereichen merkliche Kosteneinsparungen ergeben: Beiträge, Gebühren, Versicherungen (- 0,2 Mio. €), Dienstleistungsverträge (- 0,2 Mio. €), übriger Aufwand (- 0,5 Mio. €). Die Aufwendungen für Haftpflichtversicherung sind im Berichtsjahr um 0,3 Mio. € gesunken. Der Rückgang der Aufwendungen aus Dienstleistungsverträgen ist auf die Neuverhandlung bzw. Kündigung diverser Verträge mit der MVV Energie AG (z. B. Kantinenbewirtschaftung Mannheim/Käfertal, Einkaufsdienstleistungen) zurückzuführen. Hintergrund des niedrigeren übrigen Aufwands sind u. a. der geringere Wertberichtigungsbedarf des Berichtsjahres sowie die aufgrund eines Anbieterwechsels gesunkenen Aufwendungen für Reinigung von Gebäuden und Werkstätten.

Modellbedingt ergeben sich bei der rnv keine Ergebniseffekte aus dem Kerngeschäft. Der im Berichtsjahr erzielte **Jahresüberschuss** aus dem Drittgeschäft von 0,3 Mio. € (Vorjahr: 1,7 Mio. €) ist durch folgende Komponenten geprägt: Erträge aus Finanzierungsvereinbarungen mit umliegenden Städten bzw. Kreisen (0,4 Mio. €), Erträge aus sonstigem Drittgeschäft (0,3 Mio. €), Aufwand aus Ertragsteuern und sonstigen Steuern (0,4 Mio. €).

## 2.3.2 Vermögens- und Finanzlage

### 2.3.2.1 Kennziffern

| Vermögensstruktur        | 30.09.2013        |               | Vorjahr           |               |
|--------------------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|
|                          | Werte<br>in T EUR | Kennzahl      | Werte<br>in T EUR | Kennzahl      |
| <b>Anlagenintensität</b> |                   |               |                   |               |
| Anlagevermögen           | 150.028           | <b>58,6 %</b> | 138.876           | <b>56,5 %</b> |
| Gesamtvermögen           | 255.946           |               | 245.929           |               |
| <b>Umlaufintensität</b>  |                   |               |                   |               |
| Umlaufvermögen           | 105.667           | <b>41,3 %</b> | 106.993           | <b>43,5 %</b> |
| Gesamtvermögen           | 255.946           |               | 245.929           |               |

— Die Bilanzsumme der rnv ist gegenüber dem Vorjahr um 10,0 Mio. € auf 255,9 Mio. € angestiegen. Das Anlagevermögen erhöhte sich im Berichtsjahr um 11,2 Mio. € auf 150,0 Mio. €. Der Zunahme des Anlagevermögens liegt hauptsächlich die Beschaffung neuer Fahrzeuge im Bus- und Bahnbereich zugrunde. Das Umlaufvermögen verringerte sich im Betrachtungszeitraum um 1,3 Mio. € auf 105,7 Mio. €. Der im Berichtsjahr zu verzeichnende Rückgang der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen ist die wesentliche Ursache für den Rückgang des Umlaufvermögens. Gegenüber dem Vorjahr hat die Anlagenintensität leicht um 2,1 Prozentpunkte auf 58,6 % zugenommen.

| Anlagendeckungsgrade         | 30.09.2013        |                | Vorjahr           |                |
|------------------------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|
|                              | Werte<br>in T EUR | Kennzahl       | Werte<br>in T EUR | Kennzahl       |
| <b>Anlagendeckung 1</b>      |                   |                |                   |                |
| Eigenkapital                 | 58.356            | <b>38,9 %</b>  | 58.090            | <b>41,8 %</b>  |
| Anlagevermögen               | 150.028           |                | 138.876           |                |
| <b>Anlagendeckung 2</b>      |                   |                |                   |                |
| Eigenkapital                 | 58.356            | <b>112,2 %</b> | 58.090            | <b>113,0 %</b> |
| + langfristiges Fremdkapital | 109.939           |                | 98.838            |                |
| Anlagevermögen               | 150.028           |                | 138.876           |                |

Im Berichtsjahr ist das Anlagevermögen zu 38,9 % (Vorjahr: 41,8 %) durch Eigenkapital sowie zu 112,2 % (Vorjahr: 113,0 %) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital finanziert. Langfristiges Fremdkapital ist hierbei definiert als langfristig finanziertes Kapital, unabhängig von der Restlaufzeit.

| Kapitalstruktur                        | 30.09.2013        |                | Vorjahr           |                |
|--|-------------------|----------------|-------------------|----------------|
|  | Werte<br>in T EUR | Kennzahl       | Werte<br>in T EUR | Kennzahl       |
| <b>Eigenkapitalanteil</b>              |                   |                |                   |                |
| Eigenkapital                           | 58.356            | <b>22,8 %</b>  | 58.090            | <b>23,6 %</b>  |
| Gesamtkapital                          | 255.946           |                | 245.929           |                |
| <b>Fremdkapitalanteil</b>              |                   |                |                   |                |
| Fremdkapital                           | 194.813           | <b>76,1 %</b>  | 186.522           | <b>75,8 %</b>  |
| Gesamtkapital                          | 255.946           |                | 245.929           |                |
| <b>Verschuldungskoeffizient</b>        |                   |                |                   |                |
| Fremdkapital                           | 194.813           | <b>333,8 %</b> | 186.522           | <b>321,1 %</b> |
| Eigenkapital                           | 58.356            |                | 58.090            |                |
| <b>Korrigierter Eigenkapitalanteil</b> |                   |                |                   |                |
| Eigenkapital                           | 58.356            | <b>26,6 %</b>  | 58.090            | <b>27,9 %</b>  |
| Gesamtkapital                          | 255.946           |                | 245.929           |                |
| - unfertige Leistungen                 | 36.263            |                | 37.940            |                |

Die Eigenkapitalquote beträgt unbereinigt 22,8 % (Vorjahr: 23,6 %). Bereinigt um den Bestand an unfertigen Leistungen im Rahmen der Bautätigkeit für Gesellschafter und Dritte (insbesondere MVV Verkehr GmbH) liegt die Eigenkapitalquote bei 26,6 % (Vorjahr: 27,9 %).

Die Erhöhung des Eigenkapitals um 0,3 Mio. € ist ausschließlich auf den im Geschäftsjahr erwirtschafteten Jahresüberschuss zurückzuführen. Der Anstieg des Fremdkapitals um 8,3 Mio. € ist im Wesentlichen durch gestiegene Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten begründet.

### 2.3.2.2 Investitionen

— Im Berichtsjahr wurden insgesamt 23,2 Mio. € investiert. Dabei entfallen rund 0,8 Mio. € auf immaterielle Vermögensgegenstände und 22,4 Mio. € auf Zugänge im Sachanlagevermögen. Die Beschaffung neuer Fahrzeuge im Bus- und Bahnbereich macht mit 16,4 Mio. € den Großteil der Investitionen des Geschäftsjahres aus.

### 2.3.2.3 Liquidität

— Die Finanzierung der signifikanten Investitionen des Geschäftsjahres erfolgte durch Aufnahme von Darlehen bei Kreditinstituten in Höhe von insgesamt 15,6 Mio. € sowie das Sale-and-lease-back von Straßenbahnen über weitere 2,4 Mio. €. Am Bilanzstichtag bestehen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 73,8 Mio. € und Verbindlichkeiten gegenüber Leasinggebern in Höhe von 6,6 Mio. €. Die aus Investitionen der Vorjahre resultierenden Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der MVV Verkehr GmbH belaufen sich per 30. September 2013 auf 29,5 Mio. €.

Durch Abschreibungen konnte der Investitionsbedarf in Höhe von 11,7 Mio. € abgedeckt werden.

Die Liquidität war im Berichtsjahr jederzeit gegeben.

Zum Bilanzstichtag verfügte die rnv über Kreditlinien bei Banken in Höhe von 8,0 Mio. €. Darüber hinaus bestand eine Kreditlinie bei der Tochtergesellschaft ZWM über weitere 2,5 Mio. €. Die bestehenden Kreditlinien wurden zum 30. September 2013 nicht beansprucht.

### 2.4 GESAMTAUSSAGE ZU GESCHÄFTS- VERLAUF UND LAGE DES UNTER- NEHMENS

— Die rnv konnte die erwarteten Umsatzziele aus der Unternehmensplanung nahezu erreichen. Mit 130,1 Mio. € weichen die Verkehrserlöse lediglich um 0,3 Mio. € (- 0,3 %) vom geplanten Umsatz in Höhe von rund 130,4 Mio. € ab. Höhere Umsätze aus Linienverkehren und eine günstigere Zuschuss-situation als ursprünglich angenommen, konnten gegenläufige Effekte nahezu kompensieren.

Das prognostizierte Ergebnisniveau von rund 0,6 Mio. € konnte im abgeschlossenen Geschäftsjahr mit 0,3 Mio. € nicht vollständig erreicht werden. Die Abweichung gegenüber der ursprünglichen Planannahme ist nahezu vollständig auf einen höheren Ertragsteueraufwand zurückzuführen.

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

### 2.5 WEITERE BEDEUTSAME NICHT- FINANZIELLE LEISTUNGS- INDIKATOREN

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

#### 2.5.1 Mitarbeiter

— Die Beschäftigtenzahlen der rnv sind mit 1.819 eigenen und überlassenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (davon 666 der rnv zugehörig, ohne Aushilfen und Auszubildende) leicht gestiegen, während im Gegenzug die Beschäftigtenzahlen der Altgesellschaften gesunken sind.

Der stete Rückgang der überlassenen Mitarbeiter, die beispielsweise altersbedingt aus dem Unternehmen ausscheiden, wird durch die Einstellung von rnv-eigenen Mitarbeitern ausgeglichen. Hierbei ist es wichtig, den Wissenstransfer zu sichern und die Fachkompetenz im Rahmen der Nachfolgeplanung zu erhalten. Die rechtzeitige Besetzung von Fach- und Führungspositionen schließt alle Fachbereiche in künftige Planungen ein. Neben der Weiterentwicklung der Mitarbeiter werden alle modernen Personalbeschaffungsinstrumente angewandt, um sich dem Wettbewerb um Fach- und Führungskräfte auf dem Arbeitsmarkt zu stellen.

Die Bereitstellung der verlässlichen Verkehrsleistung erfordert einen ausgewogenen Personalstand im

Fahrbetrieb. Dafür sind angemessene Personalbeschaffungsmaßnahmen erforderlich, um ganzjährig neues Fahrpersonal auszubilden. Neben der Einstellung von Fahrern über den freien Arbeitsmarkt setzt die rnv zusammen mit der Agentur für Arbeit und den örtlichen Jobcentern auf die Berufsausbildung im eigenen Haus. Durch die Ausbildung zum Busfahrer mit der Option zur anschließenden Übernahme der Kursteilnehmer in ein gesichertes Arbeitsverhältnis konnte im letzten Jahr ein Teil der freien Stellen im Fahrbetrieb besetzt werden.

In Hinblick auf die Vereinbarkeit von Familie und Beruf und eine gute Work-Life-Balance der Mitarbeiter ist es der rnv wichtig, eine flexible Gestaltung von Arbeitsbedingungen zu ermöglichen. Dazu gehören beispielsweise variantenreiche Teilzeitmodelle und dort, wo es betrieblich möglich ist, auch die Möglichkeit im Home Office zu arbeiten.

Mit dem Modell Mischarbeitsplätze hat das Unternehmen in der Branche und darüber hinaus Beachtung gefunden. Hierbei werden beispielsweise Mitarbeiter aus dem Fahrbetrieb im Bereich der Angebots- und Betriebsplanung oder an anderer Stelle in der Verwaltung mit festgelegten Arbeitsanteilen eingesetzt. Die Mischarbeitsplätze sollen als Präventivmaßnahme einseitigen körperlichen Beanspruchungen und damit einhergehenden körperlichen und seelischen Belastungen vorbeugen. Insbesondere für Mitarbeiter im Fahrdienst soll mit dieser Maßnahme die Fahrdiensttauglichkeit erhalten werden.

Für Mitarbeiter, die im Laufe ihrer Tätigkeit aus gesundheitlichen Gründen diese nicht mehr ausüben können, hat die rnv im März 2013 eine

Zentrale Serviceeinheit (ZSE) eingerichtet. Mitarbeitern mit gesundheitlichen Einschränkungen sollen alternative Beschäftigungsmöglichkeiten angeboten und somit eine Teilhabe am Arbeitsleben gewährleistet werden. Die ZSE wird ab Oktober 2013 einen Arbeitskräftepool zur Verfügung stellen, der zunächst durch sieben feste und fünf befristete leistungsgewandelte Mitarbeiter gefüllt wird. Für die Fachbereiche entsteht so die Möglichkeit, auf Abruf kurz-, mittel- und langfristige Personalbedarfe intern abzudecken. Langfristiges Ziel der ZSE ist, für leistungsgewandelte Mitarbeiter durch verschiedene Einsätze und ausgewählte Qualifizierungen wieder feste Planstellen zu generieren. Seit März 2013 wurde an einem Konzept zur Umsetzung, an der Schaffung von Rahmenbedingungen und der Akquise von Einsatzmöglichkeiten und -bedarfen gearbeitet, um nun im Oktober 2013 das operative Geschäft aufnehmen zu können.

Als regional verbundenes Unternehmen spricht die rnv auch junge Erwachsene der Metropolregion an. Die rnv bietet ein breites Spektrum an interessanten Ausbildungsberufen und im Rahmen der Unternehmenspartnerschaft mit der Dualen Hochschule Mannheim (DHBW) eine praxisorientierte Vertiefung der Fachkompetenzen von Studierenden.

Im Zuge der Kooperation mit der Technischen Universität Kaiserslautern ist das Unternehmen auch überregional präsent.

Da die rnv das Prinzip der bedarfsorientierten Ausbildung verfolgt, können die Auszubildenden bei erfolgreichem Abschluss in der Regel mit einer Übernahme rechnen. Der Einstieg in die rnv muss nicht immer über den klassischen Weg der Berufs-

ausbildung erfolgen. Die Realisierung eines Praktikums ermöglicht ebenfalls eine Anstellung bei der rnv.

Darüber hinaus steht die rnv akademischen Abschlussarbeiten offen gegenüber. Die Studierenden erhalten so die Möglichkeit, erste Erfahrungen in einem praktischen Umfeld zu sammeln. Gleichzeitig bringen sie sich mit neuen, frischen Ideen in das Unternehmen ein und präsentieren sich als potenzielle Mitarbeiter.

## 2.5.2 Kundenqualitätsmanagement

— Die rnv verwendet vielfältige, systematische Instrumente zur Kontrolle und Verbesserung der Servicequalität.

Auf Basis der Daten aus dem Betriebsleitsystem (ITCS) werden regelmäßige Auswertungen über Pünktlichkeit, Auslastung und Störungen gezogen, die systematisch für eine Steuerung und Optimierung der Leistungen eingesetzt werden. Durch den Einsatz von automatischen Fahrgastzählensystemen (AFZS) in den Fahrzeugen auf allen Linien der rnv sind Aussagen zu Besetzungen jeder Linie für alle Zeitschichten möglich. Hierfür wurde eine repräsentative Zahl der Fahrzeuge mit der erforderlichen Hardware ausgestattet. Die AFZS ermöglichen eine zielgenaue Anpassung des Angebots, die Erkennung systematischer Engpässe und Überbesetzungen sowie die wirtschaftliche Gestaltung des Platzangebots. Daneben werden die AFZS auch zukünftig für die Ermittlung der Grundlagen zur Einnahmenaufteilung bei der rnv eingesetzt. Kostensensitive, personell aufwendige Zählungen können so zukünftig vermieden werden.

Die Daten des ITCS (Intermodal Transport Control System) ermöglichen nicht nur Auswertungen über die Pünktlichkeit und erleichtern die Suche nach systemischen Fehlern bei der Planung und Leistungserstellung. Sie bilden auch die Basis für eine Echtzeit-Information an den Haltestellen sowie via Internet und Smartphone.

Die systematische Erfassung aller Betriebsstörungen über ein zentrales Betriebsmelde- und Erfassungssystem ermöglicht gezielte Recherchen im Störungs- und Beschwerdefall.

Durch regelmäßige Kundenzufriedenheitsbefragungen der rnv wird die Leistung aus Kundensicht quartalsweise überprüft und den zuständigen Fachbereichen gemeldet.

Die rnv bedient sich eines Kennzahlensystems, bei dem der Prozentsatz zufriedener Kunden im Mittelpunkt des Interesses steht. Erhoben werden die Zufriedenheitsdaten über telefonische, bevölkerungsrepräsentative Interviews, die aussagekräftige Daten für alle wichtigen Leistungsmerkmale differenziert für die einzelnen Standorte der rnv liefern.

Die rnv verpflichtet sich im Rahmen ihrer Zielvereinbarung mit den Kommunen auf eine kontinuierliche Steigerung der Qualitätswerte, die die Kernprozesse der Dienstleistung ÖPNV abbilden.

In regelmäßigen Qualitätsterminen werden zwischen der Geschäftsführung und einzelnen Unternehmensbereichen Ziele und Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung festgelegt, diskutiert und fortgeschrieben. Um kurzfristige, unterjährige Optimierungen auch außerhalb des Wirtschaftsplans zu ermöglichen, stehen für qualitätsverbessernde Maßnahmen Mittel zur Verfügung, die in Abstimmung mit der Geschäftsführung zielgerichtet für die Weiterentwicklung der Leistungen der rnv eingesetzt werden können.

Mit einer zusätzlichen Feedback-Funktion der Smartphone-App „Start.Info“ haben Kunden künftig eine weitere Möglichkeit, ihre Kritik auf einfachstem Weg an die rnv heranzutragen. Mit kurzen Reaktionszeiten soll die schnelle Mängelbeseitigung und systematische Fehlersuche weiter vereinfacht werden.

### Fuhrpark

Moderne Bahnen und Busse, welche die Anforderungen aller Kundengruppen angemessen berücksichtigen, sind der Schlüssel zum Erfolg eines Nahverkehrsunternehmens. Aus diesem Grund investiert die rnv kontinuierlich in die Qualität ihres Fuhrparks. Der Fokus liegt hierbei gleichermaßen auf dem aktuellen Stand der Fahrzeugtechnik als auch auf der Ausstattung für die Kunden. Eine besondere Rolle spielt hierbei die Barrierefreiheit. Da bis spätestens 2022 nach den Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) alle Einrichtungen des ÖPNV barrierefrei ausgebaut werden müssen, wird der Fuhrpark der rnv bereits jetzt an diese Vorgaben angepasst. In den Berichtszeitraum fallen dabei zwei Meilensteine. Zum einen wurde die Auslieferung einer Serie von elf Stadtbahnwagen vom Typ RNV6Z abgeschlossen, welche auf der Linie 5 im Regelverkehr die letzten dort eingesetzten Hochflur-Triebwagen ablösen. Mit dieser Serie ist die Beschaffung der Rhein-Neckar-Variobahn elf Jahre nach Inbetriebnahme der ersten Fahrzeuge abgeschlossen. Auch am Standort Heidelberg neigt sich die Ära der letzten Hochflurfahrzeuge ihrem Ende zu. Im Berichtszeitraum erfolgte die Fertigstellung der letzten Umbauten an den Stadtbahnwagen vom Typ M8C. Diese aus dem Jahr 1985/86 stammenden Wagen erhielten nicht nur ein neues Mittelteil mit einem Niederflur-Einstieg, sondern auch eine vollkommen erneuerte Steuerung, Klimaanlage für den Führerstand und Fahrgastinformationssysteme. Hierzu zählen unter anderem TFT-Monitore, welche ebenfalls in den neuen Variobahnen installiert sind. Darüber hinaus entspricht die Ausstattung der M8C-Wagen nun allen Vorgaben des rnv-Corporate Designs.

Im Busbereich wurde die bereits seit Jahren erfolgreich praktizierte kontinuierliche Beschaffung fortgesetzt, indem für abgängige Fahrzeuge zeitnaher Ersatz erfolgte. Da in allen badenwürttembergischen Umweltzonen ab dem 1. Januar 2013 nur noch Fahrzeuge mit grünen Umweltplaketten eingesetzt werden dürfen, wurden die letzten Fahrzeuge mit gelben oder roten Plaketten entweder abgestellt oder mit Partikelfiltern nachgerüstet. Seit 2012 erfüllt die Busflotte der rnv damit zu 100 % die Anforderungen an die grüne Umweltplakette. Zum Vergleich: 2010 hatten erst 41 % aller rnv-eigenen Busse eine grüne Plakette.

Die Qualitätssicherung bei den Fahrzeugen erfolgt bei der rnv auf dem Weg der gesetzlichen Vorgaben. Hierbei werden die jeweils erforderlichen Wartungsarbeiten dokumentiert und die Wagen abgenommen. Somit bleibt die für den Passagierbetrieb unabdingbare Sicherheitsüberprüfung jederzeit und rechtzeitig gewährleistet.

Darüber hinaus werden außerplanmäßige Reparaturarbeiten oder technische Anpassungen durch interne Informationskanäle in die Wege geleitet. Hierbei spielt auch das betriebliche Vorschlagswesen eine wichtige Rolle, indem beispielsweise zahlreiche Verbesserungsvorschläge für den Fahrerarbeitsplatz umgesetzt wurden.

### 3. NACHTRAGSBERICHT

— Nach dem Bilanzstichtag sind keine Vorgänge von wesentlicher Bedeutung für das Geschäftsjahr 2012/2013 eingetreten.

### 4. PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

#### 4.1 PROGNOSEBERICHT

— In der Gesellschafterversammlung am 27. August 2013 wurde die Umstellung des Geschäftsjahres auf das Kalenderjahr beschlossen. Für das Rumpfgeschäftsjahr der rnv (1. Oktober 2013 bis 31. Dezember 2013) wurde in Abstimmung mit den Gesellschaftern keine detaillierte Budgetplanung erstellt. Im Laufe des Rumpfgeschäftsjahres sollen – vorbehaltlich der Zustimmung der Gesellschafter – die stationären RBL-Komponenten von den Alt-Gesellschaften in die rnv eingebracht werden. Ansonsten wird ein normaler Geschäftsverlauf erwartet. Im Folgenden wird auf das erste vollständige Geschäftsjahr vom 1. Januar 2014 bis 31. Dezember 2014 nach erfolgter Umstellung in 2013 eingegangen.

Das Jahr 2014 und die Folgejahre sind geprägt durch große Investitionen der Altgesellschaften in das Streckennetz der rnv, wie „Stadtbahn Mannheim Nord“, „Mobilitätsnetz Heidelberg“ und „Rhein-Haardtahn 2010“, die deutliche Auswirkungen auf den Betrieb in den nächsten Jahren haben werden. Darüber hinaus soll das Standortkonzept der rnv in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Dieses beinhaltet den Neubau des Betriebshofes Heidelberg, die Erweiterung des Standortes Mannheim-Möhlstraße sowie die mittelfris-

tige Schließung des Standortes Käfertal. Des Weiteren soll am Standort Mannheim eine zentrale Geschäftsnielerlassung entstehen, um in Zukunft Synergien in der Zusammenarbeit innerhalb der rnv realisieren zu können.

Diese Projekte werden sich nur teilweise bei der rnv im Jahresabschluss 2014 widerspiegeln, da sie größtenteils Investitionen der Altgesellschaften darstellen und auch überwiegend erst ab 2015 umgesetzt werden.

#### rnv-eigene Investitionen

In 2014 ist geplant, rnv-eigene Investitionen in Höhe von 16,5 Mio. € durchzuführen. Gegenüber dem Geschäftsjahr 2012/2013 ist dies eine deutliche Reduzierung, da in 2014 und den Folgejahren aufgrund des modernisierten Fahrzeugbestandes keine weitere Stadtbahnbeschaffung geplant ist. Eine umfangreiche Beschaffung neuer Fahrzeuge ist ab dem Jahr 2019 zum Ersatz der GT6N-Stadtbahnen der 90er-Jahre geplant. Bei den Bussen findet eine kontinuierliche Beschaffung statt, mit 8 Fahrzeugen und einem Investitionsvolumen von 2,6 Mio. € in 2014.

Ein wesentlicher Bestandteil der rnv-Investitionen im Jahr 2014 ist die Beschaffung neuer Vertriebs-technologie in Höhe von 4 Mio. €, hierbei stellt mit 2,8 Mio. € die Beschaffung neuer Fahrausweisautomaten zur Modernisierung und zur Erhaltung dieses Vertriebsweges den Hauptanteil. Zusätzlich fließen unter dem Titel ITCS4U 1,9 Mio. € in eine Erweiterung und Modernisierung des RBL-Systems. Weitere Investitionen betreffen die Erneuerung des Gebäudes der Schwerpunktwerkstatt (M7) mit anteilig 2 Mio. € im Jahr 2014 sowie anteilig 1,4 Mio. € im Jahr 2014 für den geplanten Neubau des Betriebs-

hofes Heidelberg. Für das Projekt Primove sind im Jahr 2014 Investitionen in Höhe von 0,6 Mio. € vorgesehen.

#### Erlössteigerungen

Für das Jahr 2014 erwartet die rnv Verkehrserlöse in Höhe von 141 Mio. €, hierbei ist beim Linienverkehr eine Dynamisierung der Tarifeinnahmen von 3,5 % unterstellt, inklusive einer Steigerung der Fahrgastzahlen von 0,5 %. Zusätzlich steigt der Anteil der rnv an den Gesamteinnahmen im URN-Pool, da sich die P/Pkm-Gewichtung zu Gunsten der rnv verändert und weniger Absetzungen an andere Verbundpartner fließen. Weitere Erlössteigerungen entstehen durch die Integration des Linienbündels Heidelberg-Ost in Höhe von +0,4 Mio. € sowie aus der Umstellung vom Ticket 24/Ticket 24 PLUS auf die Tageskarte mit +0,5 Mio. €. Damit überschreiten die Fahrgeldeinnahmen mit 104,5 Mio. € erstmalig die Grenze von 100 Mio. € deutlich.

Während bei den Schwerbehindertenzuschüssen vor allem aufgrund der steigenden Fahrgeldeinnahmen ein Anstieg auf 5,9 Mio. € geplant ist, reduzieren sich die Schülerzuschüsse auf 16,2 Mio. €, basierend auf einer Fortschreibung der Ist-Werte für Baden-Württemberg sowie der Unterstellung des Preis-Preis-Modells in Rheinland-Pfalz. Bei den Finanzierungsvereinbarungen gibt es vor allem aufgrund eines neuen Vertrages mit den Nachbargemeinden der Rhein-Haardtbahn einen Anstieg auf 8,4 Mio. €.

#### Ergebnis

Das Ergebnis der rnv wird vor allem durch die Ergebnisse aus den Finanzierungsvereinbarungen mit den Nachbargemeinden der Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen bestimmt. Da stark steigende Kosten, vor allem für Personal und Trassenentgelte, nicht in vollem Umfang über die Finanzierungsvereinbarungen weitergegeben werden können, wird ein Rückgang des Ergebnisses der rnv auf 0,2 Mio. € erwartet.

## 4.2 CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

— Als Verkehrsunternehmen befindet sich die rnv in einem Umfeld, welches durch hohe Dynamik geprägt ist. Fortschreitender technologischer Wandel, veränderte gesellschaftliche Paradigmen und ein wirtschaftliches Umfeld in ständiger Bewegung, verbunden mit hoher Regulierungsdichte, machen eine hohe Anpassungsfähigkeit zur Grundbedingung unternehmerischen Handelns. Das Risikoportfolio unterliegt daher einer ständigen Veränderung durch sich neu ergebende Chancen und Risiken.

Die kontinuierliche und verlässliche Identifizierung und Steuerung potenzieller Chancen und Risiken ist daher integraler Bestandteil der Unternehmensführung. In diesem Sinne hat die rnv Risikogrundsätze entwickelt, daraus abgeleitete Leitlinien aufgestellt und einen Risikomanagement-Prozess etabliert.

#### Risikomanagementsystem

Das Risikomanagement soll einen wirtschaftlichen Nutzenzuwachs durch eine effektive Risikokontrolle und -steuerung generieren. Somit bildet es den Rahmen für die Risikopolitik der rnv, für Prozesse und Verantwortlichkeiten sowie die Ermittlungs- und Bewertungsverfahren. Dazu gehört, die aktuelle Unternehmenssituation regelmäßig zu überprüfen und wesentliche Chancen und Risiken zu identifizieren. Daneben soll das Risikomanagement als Überwachungs- und Frühwarnsystem zum Zwecke der Risikokontrolle und -steuerung den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Ziel ist es dabei, den Fortbestand des Unternehmens gefährdende Entwicklungen frühzeitig zu erkennen.

Als Risiko sind Ereignisse definiert, die eine negative Auswirkung auf das operative Geschäft haben und eine negative Planabweichung gegenüber der aktuellen Mittelfristplanung bewirken.

Einmal je Quartal wird über alle Unternehmensbereiche die Erhebung und Aktualisierung des Risikoinventars, die Bewertung der festgestellten Unternehmensrisiken nach Schadenspotenzial und Eintrittswahrscheinlichkeit sowie die Ergänzung und Verarbeitung der Ergebnisse in einen auf die Zukunft gerichteten Risikobericht durchgeführt. Der Risikobericht dient der Geschäftsführung sowie der ersten Führungsebene als Grundlage ihrer Management-Entscheidungen. Eine interdisziplinär tätige Arbeitsgruppe, die sich aus den Risikoverantwortlichen aller Unternehmensbereiche zusammensetzt, prüft die Ergebnisse des Erhebungsprozesses abschließend.

Das Maßnahmencontrolling als wichtiger Teil des Risikomanagementsystems besteht in der Definition von Möglichkeiten, die den etwaigen Unternehmensrisiken entgegen wirken können.

Hier werden zu jedem identifizierten Risiko Bewältigungsmaßnahmen genannt, mit denen der Einfluss des betrachteten Risikos auf das Unternehmensergebnis reduziert bzw. kontrolliert werden kann.

Der Risikobericht und die Kontrollen aus dem rechnungslegungsbezogenen Teil des Internen Kontrollsystems stehen als Wirksamkeitsnachweis beider Systeme der Geschäftsführung sowie dem Aufsichtsrat zur Verfügung. Damit erfüllt die rnv auch die gesetzlichen Anforderungen aus dem Aktiengesetz. Daneben wurden der Ausbau des rnv-übergrei-

fenden Kontrollsystems und die Integration bisher nicht einbezogener Unternehmensbereiche weiter vorangetrieben. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird auch von außen als zukunftsweisend und vorbildhaft wahrgenommen.

Das Risikomanagementsystem wird regelmäßig durch die interne Revision auf seine Wirksamkeit geprüft.

**Gesamtrisiko**

Das Gesamtrisiko blieb im Vergleich zum Vorjahr auf nahezu gleichem Niveau. Dies gilt sowohl für den relativierten Schadenswert (annualisierter Gesamtschadenswert) als auch für die absolute Anzahl

der gemeldeten Risiken. Der annualisierte Gesamtschadenswert ergibt sich als Summe aller gemeldeten Risiken, die mit ihrem Schadenspotential pro Jahr und ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet sind, und beträgt zum 30. September 2013 rund 3,6 Mio. €. Innerhalb der Risikokategorien konnte jedoch eine Verschiebung von technischen Risiken hin zu organisatorischen Risiken sowie zu Risiken, die aus dem veränderten Umfeld resultieren, festgestellt werden.

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

**Risikoportfolio**

Das Risikoportfolio der rnv beinhaltet zur Zeit 65 gemeldete Einzelrisiken, die jeweils einer Risikokategorie zugeordnet werden können. Im Folgenden zeigen wir einen Überblick über die wichtigsten Risikokategorien.

**Chancen/Risiken aus den Kategorien „Abläufe und Technik“ sowie „Finanzrisiken“**

Kategorisiert zeigt sich erwartungsgemäß, dass neben den Finanzrisiken insbesondere Risiken mit technischem Hintergrund sowohl in Anzahl als auch im Schadenspotential von Bedeutung sind, auch wenn sich technische Risiken im Vergleich zum Vorjahr in Anzahl und Potenzial verringert haben. Diese beiden Kategorien nehmen zusammen mit 62 % der Anzahl der Risiken insgesamt 42 % des gewichteten Gesamtschadenspotentials ein.

Herausragend in diesen Kategorien sind die Einzelrisiken

- Kündigung der Funkanlagen durch den Anbieter Fa. Motorola (technisches Risiko)
- Erneuerung der Dachfläche am Gebäude M7 (technisches Risiko)
- Erlöschen der Betriebserlaubnis von Fahrzeugen (technisches Risiko)
- (Vor-)Finanzierung des Baugeschäftes (finanzielles Risiko)

**Chancen/Risiken aus dem Bereich Projektgeschäft**

Aufgrund der hohen Geldmittel, die über das Baugeschäft der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH bewegt werden, sind die Risiken aus diesem Bereich mit im Verhältnis zu ihrer Anzahl hohen Schadenspotenzialen belegt. Mit einem Anteil von nur 1,5 % an der Gesamtzahl der gemeldeten Risiken belegen die Risiken im Projektgeschäft aktuell 15,8 % des gewichteten Schadenspotenzials.

Ein wesentliches Risiko in der Kategorie ‚Projektgeschäft‘ ist

- Vorfinanzierung für Altprojekte ohne Zahlungspläne (finanzielles Projektrisiko)

**Chancen/Risiken aus dem Bereich Personal und Organisation**

Knapp 11 % der Anzahl der Gesamtrisiken nehmen Risiken aus dem Bereich Personal ein. An der Spitze dieser Risiken steht der ungeplante bzw. schlecht planbare Ausfall von Mitarbeitern, der die personalintensive Erbringung unserer Verkehrsleistungen gefährden kann. Risiken dieser Kategorie nehmen 11,3 % des gewichteten Gesamtschadenspotentials ein.

Die bedeutendsten Risiken, die auf personellen/organisatorischen Themen beruhen, sind

- Unvorhersehbare Entwicklung des Krankenstandes (personelles/organisatorisches Risiko)
- Ausbruch einer Virusepidemie (personelles Risiko)

Entwicklung der Kategorien des Risikoportfolios im Geschäftsjahr 2012/2013 gegenüber dem Vorjahr

| Gesamt-Risiko-Portfolio | Abläufe/Technik                       | Projektgeschäft             | Personal/Organisation    | Partner/Umfeld/Markt                  | Management   | IT          | Finanzen                 | Einkauf              |
|-------------------------|---------------------------------------|-----------------------------|--------------------------|---------------------------------------|--|-------------|--------------------------|----------------------|
|                         | Abkündigung Funkanlagen               | Vorfinanzierung Altprojekte | Entwicklung Krankenstand | Marktherrschende Stellung Lieferanten | Gefährdung Betriebssicherheit wg. ausbleibender Investitionsmittel | Ausfall EDV | Liquiditätsrisiko        | Wareneingangsprüfung |
|                         | Erneuerung Dachflächen                |                             | Virusepidemie            | Rückforderungen                       |  |             | Finanzierung Baugeschäft |                      |
|                         | Erlöschen Betriebserlaubnis Fahrzeuge |                             |                          | Versicherungsfall                     |  |             |                          |                      |
|                         |                                       |                             |                          | Einnahmenaufteilung URN               |  |             |                          |                      |
|                         | →                                     | →                           | →                        | →                                     | →  | →           | →                        | →                    |

→ unverändert    ↗ gestiegen    ↘ gesunken

**Chancen/Risiken aus dem Bereich Umfeld/  
Partner/Markt**

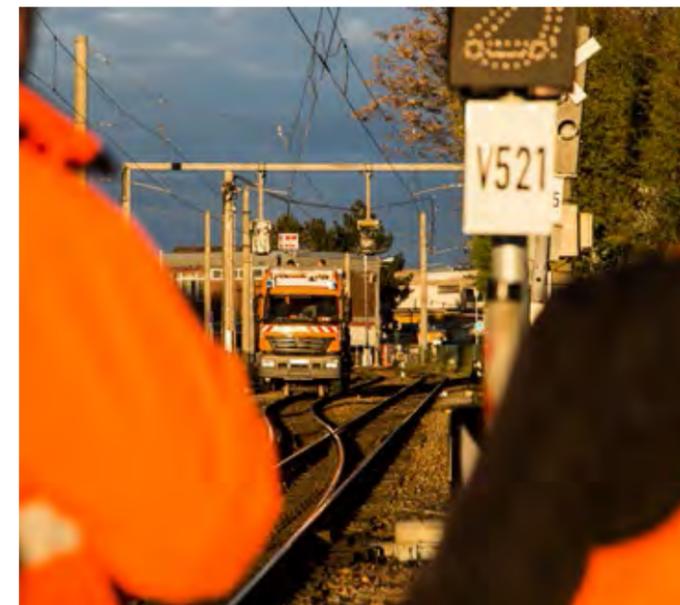
Aufgrund der hohen Dynamik unseres Geschäftsumfelds, der Abhängigkeiten von unseren Auftraggebern und Leistungsnehmern, Lieferanten, Partnern, Verbänden, Zuschussgebern, Staat u.v.m. spielen Chancen und Risiken in dieser Kategorie eine zunehmende Rolle für die Geschäftstätigkeit unseres Unternehmens. Risiken dieser Kategorie machen aktuell mit einem Anteil von 12 % an der absoluten Anzahl der Unternehmensrisiken nahezu 15 % des Gesamtschadenspotenzials unseres Risikoportfolios aus.

Ausgewählte Risiken aus diesem Themenbereich sind

- Marktbeherrschende Stellung von Lieferanten (Risiken aus dem Umfeld)
- Einnahmeverteilung des URN (Marktrisiken)
- Wegfall der Ausnahmeregelung für die EEG-Umlage (Risiken aufgrund politischer Entwicklung)

Mannheim, den 16. Dezember 2013

Martin in der Beek  
**Geschäftsführung**



## BILANZ

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH (rnv), MANNHEIM  
ZUM STICHTAG 30.09.2013

| Aktiva  | Anhang | 30.09.2013     | Vorjahr        |
|---|--------|----------------|----------------|
|   |        | in T EUR       | in T EUR       |
| Anlagevermögen                                | (1)    |                |                |
| Immaterielle Vermögensgegenstände             |        | 2.276          | 2.301          |
| Sachanlagen                                   |        | 139.841        | 128.541        |
| Finanzanlagen                                 |        | 7.911          | 8.034          |
| <b>Summe Anlagevermögen</b>                   |        | <b>150.028</b> | <b>138.876</b> |
| Umlaufvermögen                                |        |                |                |
| Vorräte                                       | (2)    | 54.992         | 55.483         |
| Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | (3)    | 37.425         | 43.088         |
| Flüssige Mittel                               | (4)    | 13.320         | 8.422          |
| <b>Summe Umlaufvermögen</b>                   |        | <b>105.667</b> | <b>106.993</b> |
| Rechnungsabgrenzungsposten                    |        | 251            | 60             |
| <b>Summe Aktiva</b>                           |        | <b>255.946</b> | <b>245.929</b> |
|   |        |                |                |
| Passiva                                       | Anhang | 30.09.2013     | Vorjahr        |
|   |        | in T EUR       | in T EUR       |
| Eigenkapital                                  |        |                |                |
| Gezeichnetes Kapital                          | (5)    | 10.500         | 10.500         |
| Kapitalrücklage                               | (6)    | 44.919         | 44.947         |
| Gewinnvortrag                                 |        | 2.670          | 972            |
| Jahresüberschuss                              |        | 267            | 1.671          |
| <b>Summe Eigenkapital</b>                     |        | <b>58.356</b>  | <b>58.090</b>  |
| Fremdkapital                                  |        |                |                |
| Sonderposten                                  | (7)    | 194            | 249            |
| Rückstellungen                                | (8)    | 7.685          | 7.588          |
| Verbindlichkeiten                             | (9)    | 186.934        | 178.685        |
| <b>Summe Fremdkapital</b>                     |        | <b>194.813</b> | <b>186.522</b> |
| Rechnungsabgrenzungsposten                    | (10)   | 2.777          | 1.317          |
| <b>Summe Passiva</b>                          |        | <b>255.946</b> | <b>245.929</b> |

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH (rnv), MANNHEIM  
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 01.10.2012 BIS 30.09.2013

|  | Anhang | 2012/13        | Vorjahr        |
|--|--------|----------------|----------------|
|  |        | in T EUR       | in T EUR       |
| Umsatzerlöse   | (11)   | 163.637        | 279.386        |
| Bestandsveränderungen  |        | -1.677         | -104.089       |
| Aktivierete Eigenleistungen  |        | 790            | 897            |
| Sonstige betriebliche Erträge  | (12)   | 16.388         | 15.283         |
| <b>Gesamtleistung</b>  |        | <b>179.138</b> | <b>191.477</b> |
| Materialaufwand  | (13)   | 118.891        | 137.909        |
| Personalaufwand  | (14)   | 28.971         | 23.863         |
| Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen |        | 11.693         | 9.918          |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen                                   | (15)   | 14.086         | 14.162         |
| Finanzergebnis   | (16)   | -4.782         | -3.713         |
| <b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>                  |        | <b>715</b>     | <b>1.912</b>   |
| Steuern  | (17)   | 448            | 241            |
| <b>Jahresüberschuss</b>  |        | <b>267</b>     | <b>1.671</b>   |
| Gewinnvortrag  |        | 2.670          | 972            |
| <b>Bilanzgewinn</b>  | (18)   | <b>2.937</b>   | <b>2.643</b>   |



## ANHANG

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH (rnv), MANNHEIM  
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 01.10.2012 BIS 30.09.2013

### ALLGEMEINE ANGABEN

Der Jahresabschluss der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) – im Folgenden rnv genannt – für das Geschäftsjahr 2012/2013 ist nach den handelsrechtlichen Vorschriften für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt.

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

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

Pflichtangaben, die in der Bilanz bzw. Gewinn- und Verlustrechnung darzustellen sind, und die Angaben, für die ein Wahlrecht besteht, sind grundsätzlich im Anhang dargestellt.

### BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände sind mit den Anschaffungskosten vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen erfasst.

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

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

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

Geringwertige Wirtschaftsgüter mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten bis 150,00 € werden im Zugangsjahr in voller Höhe abgeschrieben. Für geringwertige

Wirtschaftsgüter mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten von mehr als 150,00 € bis 1.000,00 € werden Sammelposten gebildet und über einen Zeitraum von 5 Jahren abgeschrieben.

Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungswerten bilanziert.

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

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

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

Die Bewertung der Rückstellungen für Sterbegeld und Jubiläen wird auf Basis des BilMoG durchgeführt. Als Bewertungsmethode kommt in Anlehnung an internationale Standards die sogenannte Projected Unit Credit Method (PUC-Methode) zur

Anwendung. Bei der Bewertung wurde ein Rechnungszinssatz von 4,93 % p.a. (Stand 31.07.2013) berücksichtigt. Künftige Gehaltsanpassungen werden mit einem Schätzwert von 2 % p.a. in die Bewertung einbezogen. Als biometrische Rechnungsgrundlagen kommen die Richttafeln 2005 G von Klaus Heubeck zur Anwendung.

Die Verbindlichkeiten sind mit den Erfüllungsbeträgen passiviert.

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

## ANGABEN ZUR BILANZ

### 1) Anlagevermögen

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

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

|  | Stand      | Eigenkapital | Jahresergebnis | Anteil am Kapital |
|--|------------|--------------|----------------|-------------------|
|  |            | in T EUR     | in T EUR       | in %              |
| V-Bus GmbH, Viernheim  | 30.09.2013 | 1.143        | 11             | 99,5              |
| Zentralwerkstatt für Verkehrsmittel Mannheim GmbH (ZWM GmbH), Mannheim | 31.12.2012 | 4.226        | 0              | 94,9              |

Aufgrund des Verkaufs von Anteilen an der Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH) ist der Anteilsbesitz an dieser Gesellschaft zum 30.09.2013 unter 20 % gefallen und die Beteiligung nach § 285 Nr. 11 HGB nicht länger angabepflichtig.

### 2) Vorräte

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

entstehen unfertige Leistungen (36.263 T€). Daneben beinhaltet die Position Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe in Höhe von 18.659 T€.

|                                 | 30.09.2013    | Vorjahr       |
|---------------------------------|---------------|---------------|
|                                 | in T EUR      | in T EUR      |
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 18.659        | 17.542        |
| Unfertige Leistungen            | 36.263        | 37.941        |
| <b>Vorräte</b>                  | <b>54.922</b> | <b>55.483</b> |

### 3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen lassen sich grob in zwei Gruppen unterteilen, Forderungen aus dem Baugeschäft und Forderungen aus dem Verkehrsgeschäft. Innerhalb der ersten Gruppe fallen insbesondere die Forderungen gegenüber dem Altverkehrsunternehmen MVV Verkehr GmbH ins Gewicht. Diese betragen zum Bilanzstichtag 8.617 T€. Die Gruppe der Forderungen aus dem Verkehrsgeschäft umfasst verschiedene Komponenten: Forderungen aus der Endabrechnung der Arbeitnehmerüberlassung und des Trassenentgeltes gegenüber der MVV Verkehr GmbH (3.043 T€), Forderungen aus Zuschüssen für Schüler- (3.690 T€) und Schwerbehindertenbeförderung (2.434 T€), Forderungen aus Fahrgeldeinnahmen (2.897 T€) sowie Forderungen aus Finanzierungsvereinbarungen mit umliegenden Städten bzw. Kreisen (1.735 T€).

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

Die Forderungen gegen Gesellschafter umfassen im Wesentlichen Forderungen aus der Erbringung von Baudienstleistungen (2.254 T€). Weiterhin besteht ein Ausgleichsanspruch für laufende Absetzungen der URN GmbH aus Vor-rnv-Zeiten (sog. S-Bahn-Absetzung) in Höhe von 375 T€ sowie für die von der ZWM GmbH aus dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag übernommenen Verluste (190 T€).

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen werden hauptsächlich Umsatzsteuerforderungen gegen das Finanzamt (1.635 T€) sowie Forderungen aus Schadensfällen (1.446 T€) ausgewiesen. Darüber hinaus bestehen unverändert Forderungen gegen Baudienstleister in Zusammenhang mit Umsatzsteuer-

korrekturen aufgrund fehlerhafter Anwendung des § 13b UStG in der Vergangenheit (6.150 T€).

|  | 30.09.2013    | Vorjahr       |
|--|---------------|---------------|
|  | in T EUR      | in T EUR      |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen           | 24.393        | 23.784 *      |
| Forderungen gegen verbundene Unternehmen             | 519           | 677           |
| Forderungen gegen Gesellschafter                     | 2.915         | 5.401         |
| Sonstige Vermögensgegenstände                        | 9.598         | 13.226 *      |
| <b>Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b> | <b>37.425</b> | <b>43.088</b> |

\* Aufgrund verschiedener Umgliederungen aus dem Bereich Verkehrsleistungen von den sonstigen Vermögensgegenständen zu den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen war die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr nicht gegeben. Die Vorjahreszahlen wurden daher entsprechend angepasst.

Auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände wurden Einzelwertberichtigungen in Höhe von 481 T€ (Vorjahr: 804 T€) sowie Pauschalwertberichtigungen in Höhe von 20 T€ (Vorjahr: 20 T€) gebildet.

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

#### 4) Flüssige Mittel

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

|                               | 30.09.2013    | Vorjahr      |
|-------------------------------|---------------|--------------|
|                               | in T EUR      | in T EUR     |
| Kassenbestand                 | 747           | 809          |
| Guthaben bei Kreditinstituten | 12.573        | 7.597        |
| Schecks                       | 0             | 16           |
| <b>Flüssige Mittel</b>        | <b>13.320</b> | <b>8.422</b> |

#### 5) Gezeichnetes Kapital

Das Stammkapital der rnv beträgt 10,5 Mio. €. Hiervon hält die MVV GmbH 49,99 %, die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB) 27,83 %, die Verkehrsbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH (VBL) 18,36 %, die Rhein-Haardtbahn GmbH 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 30.09.2013 beträgt die Kapitalrücklage 44.919 T€ (Vorjahr: 44.947 T€). Im Zuge der vollständigen Abwicklung der dolosen Handlung aus dem Geschäftsjahr 2006/2007 (vgl. Abwicklungsvereinbarung vom 07.10.2009) wurde der auf die RHB entfallende Anteil an der Kapitalrücklage von 28 T€ aus der Kapitalrücklage entnommen und zum Ausgleich im Geschäftsjahr 2006/2007 angefallener Verluste in den Gewinnvortrag eingestellt. Der Gewinnvortrag hat sich daher in gleicher Höhe erhöht.

#### 7) Sonderposten

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

## 8) Rückstellungen

— In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Rückstellungen für Personalverpflichtungen (3,2 Mio. €) sowie Rückstellungen für ausstehende Rechnungen (2,2 Mio. €) enthalten.

Aus der Ausübung des Beibehaltungswahlrechts nach Art. 67 Abs. 1 Satz 2 EGHGB ergibt sich zum 30.09.2013 eine Überdeckung der Rückstellungen von 46 T€.

|                         | 30.09.2013   | Vorjahr      |
|-------------------------|--------------|--------------|
|                         | in T EUR     | in T EUR     |
| Steuerrückstellungen    | 207          | 489          |
| Sonstige Rückstellungen | 7.478        | 7.099        |
| <b>Rückstellungen</b>   | <b>7.685</b> | <b>7.588</b> |

## 9) Verbindlichkeiten

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

14.592 T€ der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entfallen auf Verbindlichkeiten für bezogene Leistungen im Rahmen des Baugeschäfts, 1.902 T€ auf Verbindlichkeiten gegenüber der MVV Verkehr GmbH aus der Endabrechnung des Trassenentgelts.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern beinhalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der Endabrechnung der Arbeitnehmerüberlassung (1.841 T€).

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen handelt es sich hauptsächlich um die Verlustübernahmeverpflichtung aus dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag mit der ZWM GmbH (532 T€).

Die sonstigen Verbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen durch die MVV Verkehr GmbH gewährte Darlehen (29.530 T€), Verbindlichkeiten im Rahmen von Sale-and-lease-back-Verträgen (6.630 T€), Steuerverbindlichkeiten (6.419 T€) und Verbindlichkeiten gegenüber der URN GmbH (5.711 T€). Die Steuerverbindlichkeiten stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit Vorsteuerkorrekturen auf Grund der fehlerhaften Anwendung des § 13b UStG in der Vergangenheit (6.150 T€).

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden in Höhe von 19.701 T€ durch Bürgschaften und in Höhe von 54.078 T€ durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen abgesichert.

Die Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der MVV Verkehr GmbH wurden in Höhe von 29.530 T€ durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen abgesichert.

|   | 30.09.2013        | davon mit einer Restlaufzeit |               | Vorjahr           | davon mit einer Restlaufzeit |               |
|---|-------------------|------------------------------|---------------|-------------------|------------------------------|---------------|
|   | gesamt            | bis 1 Jahr                   | über 5 Jahre  | gesamt            | bis 1 Jahr                   | über 5 Jahre  |
|   | in T EUR          | in T EUR                     | in T EUR      | in T EUR          | in T EUR                     | in T EUR      |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten                  | 73.779            | 6.338                        | 40.831        | 65.296            | 6.448                        | 36.505        |
| Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen | 33.263            | 33.263                       | 0             | 33.292            | 33.292                       | 0             |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen              | 27.552            | 27.552                       | 0             | 28.281            | 28.281                       | 0             |
| Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern                   | 2.263             | 2.263                        | 0             | 3.429             | 3.429                        | 0             |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen           | 1.186             | 1.186                        | 0             | 736               | 736                          | 0             |
| Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern)                | 48.891<br>(6.419) | 14.669<br>(6.419)            | 26.180<br>(0) | 47.651<br>(6.374) | 15.716<br>(6.374)            | 25.401<br>(0) |
| <b>Summe Verbindlichkeiten</b>                                | <b>186.934</b>    | <b>85.271</b>                | <b>67.011</b> | <b>178.685</b>    | <b>87.902</b>                | <b>61.906</b> |

## 10) Rechnungsabgrenzungsposten

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

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

— Es bestehen zum Bilanzstichtag mehrjährige Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen. Sie resultieren insbesondere aus der Anmietung von Fahrzeugen, Grundstücken und Gebäuden sowie Infrastruktur. Weiterhin bestehen mehrjährige Ver-

pflichtungen aus diversen Dienstleistungsverträgen. Hinzu kommen Verpflichtungen aus zum Bilanzstichtag rechtsverbindlich in Auftrag gegebenen Investitionsvorhaben.

|   | gesamt         | davon gegenüber verbundenen Unternehmen |
|---|----------------|---|
|   | in T EUR       | in T EUR                                |
| im Folgejahr                                | 44.080         | 1.088                                   |
| im zweiten bis fünften Jahr                 | 192.437        | 3.822                                   |
| mehr als fünf Jahre                         | 300.721        | 6.529                                   |
| <b>Sonstige finanzielle Verpflichtungen</b> | <b>537.238</b> | <b>11.439</b>                           |

## ANGABEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### 11) Umsatzerlöse

|                          | 2012/13        | Vorjahr        |
|--------------------------|----------------|----------------|
|                          | in T EUR       | in T EUR       |
| Verkehrserlöse           | 130.730        | 127.486        |
| Erlöse aus Bauleistungen | 31.350         | 150.315        |
| Sonstige Umsatzerlöse    | 1.557          | 1.585          |
| <b>Umsatzerlöse</b>      | <b>163.637</b> | <b>279.386</b> |

### 12) Sonstige betriebliche Erträge

|                                      | 2012/13       | Vorjahr       |
|--------------------------------------|---------------|---------------|
|                                      | in T EUR      | in T EUR      |
| Vertriebsanreiz                      | 8.196         | 8.158         |
| Schadensersatz                       | 2.206         | 1.519         |
| Kostenübernahme MVV Verkehr GmbH     | 1.878         | 2.231         |
| Übriger Ertrag                       | 4.108         | 3.375         |
| <b>Sonstige betriebliche Erträge</b> | <b>16.388</b> | <b>15.283</b> |

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

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 1.259 T€ enthalten, die im Wesentlichen Erträge aus der Herabsetzung von Einzelwertberichtigungen (323 T€), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (320 T€) sowie Buchgewinne aus Anlagenabgängen (127 T€) betreffen.

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

### 13) Materialaufwand

Der Materialaufwand beinhaltet u.a. Aufwendungen für die von den Gesellschaftern und Dritten (insbesondere MVV Verkehr GmbH) beauftragten Baumaßnahmen sowie Aufwendungen aus der Arbeitnehmerüberlassung und dem Trassenentgelt.

|  | 2012/13        | Vorjahr        |
|--|----------------|----------------|
|  | in T EUR       | in T EUR       |
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 29.573         | 28.858         |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen             | 89.319         | 109.051        |
| <b>Materialaufwand</b>                           | <b>118.891</b> | <b>137.909</b> |

### 14) Personalaufwand

Im Geschäftsjahr 2012/2013 waren im Durchschnitt folgende Arbeitnehmer bei der rnv beschäftigt:

|  | 2012/13    | Vorjahr    |
|--|------------|------------|
|  | in T EUR   | in T EUR   |
| Kaufmännisches Personal                        | 181        | 157        |
| Technisches Personal                           | 74         | 65         |
| Fahrpersonal                                   | 380        | 299        |
| <b>Anzahl Mitarbeiter (Jahresdurchschnitt)</b> | <b>635</b> | <b>521</b> |

Der Personalaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

|  | 2012/13        | Vorjahr        |
|--|----------------|----------------|
|  | in T EUR       | in T EUR       |
| Löhne und Gehälter   | 23.531         | 19.591         |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung) | 5.440<br>(764) | 4.272<br>(585) |
| <b>Personalaufwand</b>   | <b>28.971</b>  | <b>23.863</b>  |

### 15) Sonstige betriebliche Aufwendungen

|   | 2012/13       | Vorjahr       |
|---|---------------|---------------|
|   | in T EUR      | in T EUR      |
| Beiträge, Gebühren und Versicherungen     | 1.620         | 1.868         |
| Mieten und Pachten                        | 1.550         | 1.603         |
| Werbung                                   | 1.240         | 833           |
| Personal- und Sozialbereich               | 1.430         | 1.111         |
| Dienstleistungsverträge                   | 908           | 1.137         |
| IT-Aufwendungen                           | 1.906         | 1.771         |
| URN-Eigenaufwand                          | 1.552         | 1.679         |
| Rechts- und Beratungskosten               | 1.651         | 1.385         |
| Übriger Aufwand                           | 2.229         | 2.775         |
| <b>Sonstige betriebliche Aufwendungen</b> | <b>14.086</b> | <b>14.162</b> |

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 104 T€ enthalten.

Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Forderungsabschreibungen aus Vorjahren (100 T€).

## 16) Finanzergebnis

|   | 2012/13              | Vorjahr              |
|---|----------------------|----------------------|
|   | in T EUR             | in T EUR             |
| Erträge aus Verlustausgleichsanspruch   | 758                  | 410                  |
| Aufwendungen aus Verlustübernahme ZWM GmbH  | 758                  | 410                  |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge<br>(davon verbundene Unternehmen)                                    | 81<br>(22)           | 139<br>(31)          |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen<br>(davon verbundene Unternehmen)<br>(davon aus Rückstellungsaufzinsung) | 4.863<br>(12)<br>(3) | 3.851<br>(39)<br>(2) |
| <b>Finanzergebnis</b>   | <b>-4.782</b>        | <b>-3.713</b>        |

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

Die Erhöhung des Zinsaufwands ist im Wesentlichen auf weitere Darlehensaufnahmen für Investitionen in Fahrzeuge sowie die Verschlechterung der Darlehenskonditionen gegenüber der MVV Verkehr GmbH zurückzuführen.

## 17) Steuern

— Die Position beinhaltet Ertragsteuern in Höhe von 398 T€ (Vorjahr: 200 T€) sowie Aufwendungen für sonstige Steuern in Höhe von 50 T€ (Vorjahr: 41 T€).

Der Ertragsteueraufwand des Geschäftsjahres umfasst in Höhe von 124 T€ periodenfremden Körperschaftsteueraufwand. Dieser resultiert im Wesentlichen aus der laufenden Betriebsprüfung für die Geschäftsjahre 2009 und 2010. Gegenläufig ist periodenfremder Gewerbesteuerertrag in Höhe von 64 T€ angefallen.

## 18) Ergebnisverwendungsvorschlag

— Die Geschäftsführung schlägt Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung vor, den Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2012/2013 zusammen mit dem Gewinnvortrag auf neue Rechnung vorzutragen.

# ERGÄNZENDE ANGABEN

— Im Geschäftsjahr 2012/2013 betragen die Bezüge für den Aufsichtsrat 25 T€. Für die Angabe der

Gesamtbezüge der Geschäftsführung wird § 286 Abs. 4 HGB angewandt.

## ANGABEN GEMÄSS § 285 NR. 3 HGB

— Im Rahmen eines Factoringvertrags werden von der rnv Forderungen aus Abo-Ticketverkäufen sowie aus erhöhtem Beförderungsentgelt an eine Factoringgesellschaft verkauft. Im Geschäftsjahr wurden aus einem verkauften Forderungsvolumen von 642 T€ Zahlungseingänge in Höhe von 198 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 2012/2013 beträgt das von dem Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar (ohne Umsatzsteuer) 595 T€.

|  | 2012/13    |
|--|------------|
|  | in T EUR   |
| Abschlussprüfungsleistungen (Einzel- und Konzernabschluss) | 85         |
| Andere Bestätigungsleistungen                              | 8          |
| Steuerberatungsleistungen                                  | 138        |
| Sonstige Leistungen  | 364        |
| <b>Summe</b>   | <b>595</b> |

## ANGABEN GEMÄSS § 285 NR. 21 HGB

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

|                    | Verkäufe | Käufe    | Erbringen von Dienstleistungen | Bezug von Dienstleistungen | Positiver Beitrag Finanzergebnis | Negativer Beitrag Finanzergebnis |
|--------------------|----------|----------|--------------------------------|----------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|                    | in T EUR | in T EUR | in T EUR                       | in T EUR                   | in T EUR                         | in T EUR                         |
| Gesellschafter     | 0        | 0        | 29.246                         | 15.486                     | 293                              | 0                                |
| Tochterunternehmen | 245      | 0        | 610                            | 12.266                     | 22                               | 771                              |
| Beteiligungen      | 0        | 564      | 0                              | 1.742                      | 0                                | 0                                |

## ANGABEN GEMÄSS § 285 NR. 14 HGB

Die rnv erstellt einen Konzernabschluss, in den die rnv als Mutterunternehmen einbezogen wird. Der Konzernabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger offengelegt.

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

## ANGABEN GEMÄSS § 285 NR. 29 HGB

Die rnv befindet sich in einer ertragsteuerlichen Organschaft mit der ZWM GmbH. Latente Steuern der ZWM GmbH sind grundsätzlich bei der rnv als Organträger zu berücksichtigen. Aus dem Zwischenabschluss der ZWM GmbH auf den 30.09.2013 sowie dem Jahresabschluss der rnv auf den 30.09.2013 ergeben sich jeweils aktive latente Steuern. Entsprechend § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB wird bei der rnv auf die Bilanzierung der aktiven latenten Steuern verzichtet. Der kombinierte unternehmensindividuelle Steuersatz beträgt 30%.

Bei der ZWM GmbH beruhen die der aktiven Steuerlatenz zugrundeliegenden temporären Abweichungen zwischen Handels- und Steuerbilanz auf einem zum 30.09.2013 steuerlich niedrigeren Ansatz von Rückstellungen für Altersteilzeit, Jubiläumsrückstel-

lungen, Rückstellungen für Sterbegeld und Pensionsrückstellungen. Verlustvorträge bestehen bei der ZWM GmbH lediglich aus vororganschaftlicher Zeit und finden daher keine Berücksichtigung für die Berechnung latenter Steuern.

Der aktiven Steuerlatenz bei der rnv liegen folgende temporäre Abweichungen zwischen Handels- und Steuerbilanz auf den 30.09.2013 zugrunde: Ein den steuerlichen Wert übersteigender handelsrechtlicher Ansatz der Beteiligung an der ZWM GmbH; der nach § 14 Abs. 4 KStG in der Steuerbilanz zu bildende Ausgleichsposten ZWM GmbH; der nur in der Handelsbilanz zulässige Ansatz eines Sonderpostens für Investitionszuschüsse; ein steuerlich niedrigerer Ansatz von Jubiläumsrückstellungen, Rückstellungen für Sterbegeld sowie für weitere sonstige Rückstellungen; der steuerlich höhere Ansatz der Verbindlichkeit aus dem bestehenden EAV mit der ZWM GmbH. Für die Berechnung latenter Steuern relevante Verlustvorträge bestehen bei rnv zum 30.09.2013 nicht.

## HAFTUNGSVERHÄLTNISS GEMÄSS § 251 HGB

Gegenüber der V-Bus GmbH, Viernheim, wurden für Rahmenkreditlinien und Darlehen Bürgschaften in Höhe von 401 T€ und für Mietkauf- und Leasingverpflichtungen in Höhe von 1.122 T€ abgegeben.

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

## ORGANE DER GESELLSCHAFT

ANGABEN ÜBER DIE MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS UND DIE GESCHÄFTSFÜHRUNG SIND AUF DEN FOLGENDEN SEITEN ERSICHTLICH.

### AUFSICHTSRAT

**Dr. Eckart Würzner**

Oberbürgermeister der Stadt Heidelberg  
Vorsitzender des Aufsichtsrats

**Thomas Blase**

Freigestellter Betriebsrat  
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

**Dr. Bernhard Braun**

Angestellter

**Klaus Dillinger**

Beigeordneter der Stadt Ludwigshafen

**Kristina Essig**

Rechtsanwältin

**Michael Frankmann**

Freigestellter Betriebsrat

**Wolfgang Frey**

Freigestellter Betriebsrat

**Stephan Fuhrmann**

Betriebsratsvorsitzender

**Michael Jäger**

Geschäftsführer  
Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH

**Boris Juszczak**

IT-Manager

**Rudi Wolf**

Freigestellter Betriebsrat

**Ingrid Klepp**

Kaufmännische Angestellte  
Betriebsrätin

**Nikolas Löbel**

Student

**Hans Mindl**

Kaufmännischer Angestellter

**Hermann Pfisterer**

Technischer Angestellter  
Betriebsrat

**Lothar Quast**

Bürgermeister der Stadt Mannheim

**Wolfgang Raufelder**

Architekt

**Manfred Schwarz**

Dipl.-Ingenieur  
Pensionär

**Christian Specht**

Erster Bürgermeister der Stadt Mannheim

**Irmtraud Spinnler**

Programmiererin a.D.

**Gerhard Tietz**

Freigestellter Betriebsrat

### GESCHÄFTSFÜHRUNG

**Andreas Kerber**

Kaufmännischer Geschäftsführer  
bis 30. November 2013

**Martin in der Beek**

Technischer Geschäftsführer

Mannheim, den 16. Dezember 2013

Martin in der Beek  
**Geschäftsführung**

## ANLAGENSPIEGEL

### IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

|                               | Entgeltlich erworbene<br>Konzessionen,<br>gewerbliche Schutzrechte<br>und ähnliche Rechte<br>und Werte |
|-------------------------------|--|
|                               | in T EUR   |
| Bruttowerte 01.10.2012        | 5.462  |
| Investitionen Zugänge         | 773  |
| Abgänge                       | 0  |
| Umbuchungen                   | 71   |
| Zuschüsse                     | 0  |
| <b>Bruttowerte 30.09.2013</b> | <b>6.306</b>   |
| Abschreibungen 01.10.2012     | 3.161  |
| Abschreibungen 2012/2013      | 851  |
| Abgänge                       | 0  |
| Umbuchungen                   | 18   |
| Abschreibungen 30.09.2013     | 4.030  |
| <b>Nettowerte 30.09.2013</b>  | <b>2.276</b>   |
| Nettowerte 30.09.2012         | 2.301  |

### SACHANLAGEN

|                               | Grundstücke<br>u. Bauten<br>(einschl. der<br>Bauten auf<br>fremden<br>Grund-<br>stücken) | Fahrzeuge<br>für<br>Personenver-<br>kehr | Technische<br>Anlagen und<br>Maschinen | Andere<br>Anlagen,<br>Betriebs- u.<br>Geschäfts-<br>ausstattung | Geleistete<br>Anzahlungen<br>und Anlagen<br>im Bau | Summe          | Gesamt<br>immaterielle<br>Vermögens-<br>gegenstände<br>und<br>Sachanlagen |
|-------------------------------|--|--|--|---|--|----------------|---|
|                               | in T EUR   | in T EUR                                 | in T EUR                               | in T EUR  | in T EUR   | in T EUR       | in T EUR  |
| Bruttowerte 01.10.2012        | 4.941  | 109.200                                  | 15.070                                 | 9.166   | 25.128   | 163.505        | 168.967   |
| Investitionen Zugänge         | 219  | 16.366                                   | 337                                    | 1.491   | 4.012  | 22.425         | 23.198  |
| Abgänge                       | 0  | -724                                     | -70                                    | -167  | 0  | -961           | -961  |
| Umbuchungen                   | 57   | 25.247                                   | 30                                     | 91  | -25.496  | -71            | 0   |
| Zuschüsse                     | 0  | -213                                     | 0                                      | 0   | 0  | -213           | -213  |
| <b>Bruttowerte 30.09.2013</b> | <b>5.217</b>   | <b>149.876</b>                           | <b>15.367</b>                          | <b>10.581</b>   | <b>3.644</b>                                       | <b>184.685</b> | <b>190.991</b>  |
| Abschreibungen 01.10.2012     | 457  | 23.184                                   | 7.016                                  | 4.307   | 0  | 34.964         | 38.125  |
| Abschreibungen 2012/2013      | 345  | 7.472                                    | 1.468                                  | 1.557   | 0  | 10.842         | 11.693  |
| Abgänge                       | 0  | -724                                     | -69                                    | -151  | 0  | -944           | -944  |
| Umbuchungen                   | 6  | 0  | 0                                      | -24   | 0  | -18            | 0   |
| Abschreibungen 30.09.2013     | 808  | 29.932                                   | 8.415                                  | 5.689   | 0  | 44.844         | 48.874  |
| <b>Nettowerte 30.09.2013</b>  | <b>4.409</b>   | <b>119.944</b>                           | <b>6.952</b>                           | <b>4.892</b>  | <b>3.644</b>                                       | <b>139.841</b> | <b>142.117</b>  |
| Nettowerte 30.09.2012         | 4.484  | 86.016                                   | 8.054                                  | 4.859   | 25.128   | 128.541        | 130.842   |

## FINANZANLAGEN

|                               | Anteile an<br>verbundenen<br>Unternehmen | Beteiligungen | Sonstige Aus-<br>leihungen | Summe        | Gesamt An-<br>lagen |
|-------------------------------|--|---------------|----------------------------|--------------|---------------------|
|                               | in T EUR                                 | in T EUR      | in T EUR                   | in T EUR     | in T EUR            |
| Bruttowerte 01.10.2012        | 7.563                                    | 48            | 423                        | 8.034        | 177.001             |
| Investitionen Zugänge         | 0  | 0             | 0                          | 0            | 23.198              |
| Abgänge                       | 0  | -20           | -103                       | -123         | -1.084              |
| Umbuchungen                   | 0  | 0             | 0                          | 0            | 0                   |
| Zuschüsse                     | 0  | 0             | 0                          | 0            | -213                |
| <b>Bruttowerte 30.09.2013</b> | <b>7.563</b>                             | <b>28</b>     | <b>320</b>                 | <b>7.911</b> | <b>198.902</b>      |
| Abschreibungen 01.10.2012     | 0  | 0             | 0                          | 0            | 38.125              |
| Abschreibungen 2012/2013      | 0  | 0             | 0                          | 0            | 11.693              |
| Abgänge                       | 0  | 0             | 0                          | 0            | -944                |
| Umbuchungen                   | 0  | 0             | 0                          | 0            | 0                   |
| Abschreibungen 30.09.2013     | 0  | 0             | 0                          | 0            | 48.874              |
| <b>Nettowerte 30.09.2013</b>  | <b>7.563</b>                             | <b>28</b>     | <b>320</b>                 | <b>7.911</b> | <b>150.028</b>      |
| Nettowerte 30.09.2012         | 7.563                                    | 48            | 423                        | 8.034        | 138.876             |

## BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

— Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), Mannheim, für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2012 bis 30. September 2013 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der Geschäftsführung der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

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

### Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Mainz, den 17. Januar 2014

KPMG AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hauptmann  
Wirtschaftsprüfer

Müller  
Wirtschaftsprüferin

## BERICHT DES AUFSICHTSRATS

— Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2012/2013 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 bedeutenden Entscheidungen eingebunden. Wir haben die Geschäftsführung im Berichtsjahr entsprechend dem Gesellschaftsvertrag überwacht und beratend begleitet.

Die Geschäftsführung informierte uns regelmäßig über Geschäftslage und -entwicklung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH und die Entwicklung der Finanzlage. Ebenso erhielten wir Kenntnis über die Risikolage sowie über die Finanz-, Investitions- und Personalplanung wie auch die strategische Planung. Darüber hinaus haben wir die Wirtschaftsplanung für die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH für das Rumpfgeschäftsjahr 2013 sowie für das Geschäftsjahr 2014 und die nähere Zukunft eingehend behandelt. Neben den Präsentationen und Unterlagen der Sitzungen gingen uns mündliche und schriftliche Berichte über bedeutende Vorgänge und notwendige Beschlüsse zu.

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

In der Besetzung des Aufsichtsrats hat es keinen personellen Wechsel gegeben.

### SCHWERPUNKTTHEMEN DER BERATUNGEN

— Beratungsschwerpunkte in den Aufsichtsratssitzungen waren die Anteilsübertragungen an der URN GmbH und Zustimmung zur Neufassung des Gesellschaftsvertrages der URN GmbH, das Standortkonzept des Unternehmens, die Umstellung des Geschäftsjahres auf Kalenderjahr, die Erteilung von Prokuren sowie die Wirtschafts- und Mehrjahresplanung und der Jahresabschluss des letzten Geschäftsjahres der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH.

### BILLIGUNG DES JAHRESABSCHLUSSES

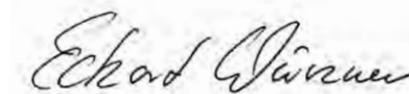
— Der Jahresabschluss 2012/2013 und der Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH wurden nach handelsrechtlichen Vorschriften (HGB) für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt. Die KPMG AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Mainz, hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH geprüft und einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH wurden uns rechtzeitig vor der Aufsichtsratssitzung vorgelegt. Der Aufsichtsrat hat diese Unterlagen geprüft und im Beisein der Wirtschaftsprüfer umfassend erörtert. Aufgrund unserer eigenen Prüfung erheben wir keine Einwände und schließen uns den Prüfungsergebnissen der KPMG AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Mainz, an. Der Aufsichtsrat billigte den Jahresabschluss 2012/2013 und den Lagebericht in seiner Sitzung am 3. April 2014 und empfiehlt der Gesellschafterversammlung, diesen festzustellen.

In der gleichen Sitzung billigte der Aufsichtsrat einstimmig auch den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht zum 30. September 2013 und empfiehlt der Gesellschafterversammlung, den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht 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 April 2014



Dr. Eckart Würzner  
Aufsichtsratsvorsitzender

## IMPRESSUM

### Herausgeber

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

### Verantwortlich

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

### Rechnungswesen und Controlling

Lars Haiduk  
Telefon: 0621 465 14 53  
Telefax: 0621 465 34 55  
l.haiduk@rnv-online.de

### Redaktion

Melanie Wolf  
Telefon: 0621 465 14 96  
Telefax: 0621 465 34 90  
m.wolf3@rnv-online.de

### Fotos

Nikola Neven Haubner  
Hannes Neumann (S.4)  
Michael Wolf (S.28)  
Marcel Hebler (S.37)

### Grafiken

floke.design (S.26)  
Bombardier Transportation GmbH (S.27)

### Druck

Metzger Druck GmbH | Obrigheim  
Auflage: 650



MIT GUTEM GEFÜHL  
UNTERWEGS

**RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH**

Möhlstraße 27

68165 Mannheim

[www.rnv-online.de](http://www.rnv-online.de)