

INHALT

Auf einen Blick	2
Vorwort der Geschäftsführung	4-5
Das Geschäftsjahr	
Effizienz	6-7
Innovation	8-9
Ökologie	10-11
Mobilität	12-13
Lagebericht	14-39
Bilanz	40
Gewinn- und Verlustrechnung	41
Anhang	42-59
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	60-61
Bericht des Aufsichtsrats	62-63
Impressum	64

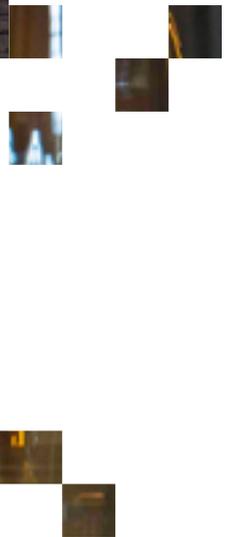


Auf einen Blick

GESCHÄFTSBERICHT 2016

	GJ 2016	GJ 2015	GJ 2014	GJ 2012/13	GJ 2011/12	GJ 2010/11
Verkehrsgebiet						
Einwohner	951.675	942.248	879.164	874.361	876.921	876.824
Fläche in ha	79.814	79.814	73.696	73.696	73.696	73.696
Linienlänge in km						
	751	710	702	669	669	668
davon Bahn	299	254	254	254	254	254
davon Bus	452	456	448	415	415	414
Linien						
	78	76	75	73	73	74
davon Bahn	25	22	22	22	22	22
davon Bus	53	54	53	51	51	52
Fahrzeuge im Einsatz						
Bahnen	187	186	186	188	183	184
eigene Busse	112	111	105	112	108	107
angemietete Busse	72	71	66	61	63	63
Nutzwagenkilometer in Mio.						
Bahn	13,1	12,6	12,6	12,6	12,5	12,5
Bus	10,8	11,0	10,7	10,5	10,4	10,5
Verkaufsstellen						
	62	65	66	68	76	78
Fahrausweisautomaten						
	428	414	434	435	437	437
Jahreskartenkunden						
Jahreskarten Jedermann	8.411	8.628	8.640	8.238	8.560	8.856
Rhein-Neckar-Ticket	12.430	12.640	12.540	11.485	10.974	10.383
Karte ab 60	41.846	42.449	42.996	43.125	42.831	42.698
Job-Ticket	39.067	37.365	37.274	36.760	35.662	34.718
MAXX-Ticket	56.618	57.119	58.466	58.641	55.694	54.044
Sonstige Abonnements	36	41	32	25	27	44
Summe	158.408	158.242	159.948	158.274	153.748	150.743
Job-Ticket Firmen						
	560	566	556	556	557	550
Kasseneinnahmen in Mio. € Netto						
	138,2	130,9	127,1	120,6	113,5	108,1
Anteil Bartarif in %	21,7	21,5	21,8	21,7	22,1	23,0
Anteil Zeitkarten in %	78,3	78,5	78,2	78,3	77,9	77,0
Fahrgastzahlen in Mio.*						
	173,4	169,8	169,8	169,6	164,1	161,1
Fahrgäste pro Tag in Tsd.						
	ca. 580	ca. 570	ca. 570	ca. 570	ca. 550	ca. 540

* Die Ermittlung der Fahrgastzahlen erfolgt seit dem Geschäftsjahr 2011/12 mit automatischen Fahrgastzählgeräten.



Vorwort der Geschäftsführung

Vergleicht man Bilder von Fahrgästen im öffentlichen Nahverkehr von heute mit Aufnahmen vor etwas mehr als einem Jahrzehnt, fällt eines sofort ins Auge: Während der Fahrgast von einst sich oftmals der Lektüre der Tageszeitung oder eines Buches widmete, dominiert heute in den Bussen und Bahnen größtenteils die Smartphone-Nutzung das Bild. Der Wandel vom Papier- ins digitale Zeitalter hat jedoch nicht nur die Fahrgäste längst erreicht, auch die Verkehrsunternehmen sehen sich durch die rasanten Entwicklungen in der Informationstechnik vor enorme Herausforderungen gestellt. Digitalisierung ist weitaus mehr als nur ein Modewort, dieser Megatrend betrifft in einem Verkehrsunternehmen wie der rnv inzwischen fast alle Unternehmensbereiche.

Die stärkste Außenwirkung haben dabei sicher die Innovationen für die Fahrgäste. Nachdem schon seit einigen Jahren in der Fahrgastinformation durch Bereitstellung von Echtzeitdaten ein neues Zeitalter angebrochen ist, wird dies nun weiter ausgebaut. Dank kostengünstiger Technologien können nun als „DFI Light“ nun auch an kleineren Haltestellen Informationsanzeiger aufgebaut werden. Inzwischen gibt es sogar Überlegungen, in Zukunft eine komplett papierlose Haltestelle aufzubauen. Auch bei den Fahrscheinen ist das klassische Papierformat mehr und mehr auf dem Rückzug. Stattdessen ist das elektronische Ticket auf dem Vormarsch. Mit einer passenden App können sich die Kunden bequem, schnell und bargeldlos einen Fahrschein auf das Smartphone laden – und das oft sogar noch zu einem günstigeren Preis dank des Luftlinientarifs. Aber auch für die Nutzer des klassischen Fahrscheins bringt das digitale Zeitalter deutliche Verbesserungen. Im Online-Shop können Fahrkarten nun ganz bequem zu Hause am PC eingekauft und ausgedruckt werden. Schlange stehen am Automaten gehört damit ebenso der Vergangenheit an wie die Suche nach dem passenden Kleingeld. Selbst Jahreskarten-Abonnements lassen sich zukünftig online verwalten, ein entsprechendes Online-Portal bietet Servicezeiten rund um die Uhr.

Hinter den Kulissen der rnv sorgt die Digitalisierung ebenfalls für rasanten Fortschritt. So arbeitet die rnv beispielsweise an einem Pilotprojekt zur Einführung einer digitalen Fahrerkommunikation. Statt der klassischen Fahrplanordnung oder Dienstanweisung auf Papier gibt es fahrbetriebliche Informationen künftig auf einem Tablet-Computer. Selbst die Ausbildung des Fahrpersonals wird künftig ein Stück weit digitalisiert: Die Anschaffung zweier neuer Fahrsimulatoren ist angelaufen, sodass in Zukunft ein Teil der Ausbildungsfahrten nicht mehr draußen auf der Strecke absolviert werden muss. Zudem lassen sich verschiedene Gefahrensituationen besser simulieren, wodurch die Qualität der Ausbildung weiter verbessert wird. Weitere Bereiche, die von neuen Technologien profitieren, sind beispielsweise der Einkauf mit der Einführung eines e-Vergabe-Tools und der digitalen Warenwirtschaft sowie der Bereich Infrastruktur, der ein eigenes Geo-Informationssystem aufbaut. Dank des elektronischen Fahrgastzählsystems erhält der Bereich Angebotsplanung nun deutlich schneller belastbare Zahlen über die Nutzung bestimmter Linien oder Fahrten. Dies ermöglicht eine flexiblere Anpassung des Angebots an die Nachfrage. Auch an anderen Stellen im Unternehmen gibt es erhebliches Potenzial für Prozessverbesserungen, welche sich auf neue IT-Systeme stützen.

Neben vielen Chancen birgt der Megatrend Digitalisierung zugleich einige Risiken. „Big Data“ bietet nicht nur eine schier unendliche Fülle an Informationen, sondern auch enorme Datenmengen, die es zu verarbeiten und zu speichern gilt. Ebenso wächst die Zahl der Schnittstellen, sodass dem Datenschutz eine immer größere Bedeutung zukommt. Um den technischen und organisatorischen Herausforderungen angemessen begegnen zu können, hat die rnv ein eigenes Referat Digitalisierung etabliert, das direkt der Geschäftsführung zugeordnet wurde. Hier laufen die Fäden zusammen, wenn es um die Erprobung und Einführung neuer Anwendungen geht. Doch nicht minder wichtig ist die laufende Beobachtung der aktuel-

len Entwicklungen. Die Digitalisierung wird weiter Fahrt aufnehmen und in Zukunft auch den Verkehrssektor vor umwälzende Veränderungen stellen. Als Beispiel hierfür sei das Thema autonomes Fahren genannt, das für die Automobilindustrie höchste Priorität hat. Der Traum vom selbstfahrenden Auto könnte schon bald Realität annehmen, sodass die ÖPNV-Branche diesen Trend nicht verpassen darf. Wenn es gelingt, Bahnen und Busse als Rückgrat des Verkehrsangebots in neue Mobilitätsplattformen zu integrieren, dann wird die Digitalisierung gute Perspektiven für eine neue Qualität des Verkehrs eröffnen.

Der Schlüssel zum Erfolg liegt jedoch nicht nur bei neuen Technologien, sondern auch bei den Menschen, die sie entwickeln und anwenden. Daher richtet die rnv ein besonderes Augenmerk auf die Aus- und Weiterbildung ihrer Arbeitnehmer. Mit einem motivierten Team lassen sich die Herausforderungen der Zukunft angehen und erfolgreich umsetzen. Wir freuen uns darauf, diesen Weg gemeinsam zu beschreiten.



Christian Volz
Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten

Martin in der Beek
Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten



Effizienz

Digitalisierte Ausbildung als Teil der Gesamtstrategie

Tag für Tag bewegen die Busse und Bahnen der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) die Menschen in der Metropolregion Rhein-Neckar und bringen Pendler zur Arbeit, Kinder zur Schule oder Familien zu Freizeitveranstaltungen. Rund eine halbe Million Fahrgäste vertrauen täglich auf das Angebot des größten Unternehmens im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Region. Damit dies auch in Zukunft so bleibt, verfolgt die rnv bereits seit 2013 die Strategie „4 x 20=rnv2020“. Seitdem wurden zahlreiche Projekte aufgelegt, Verbesserungen eingeführt und Prozesse nachhaltig umgestaltet, die das Unternehmen jeweils 20 Prozent effizienter, innovativer und ökologischer werden lassen. Auch der ÖPNV-Marktanteil soll auf 20 Prozent erhöht werden. Um diese ambitionierten Unternehmensziele erfolgreich umzusetzen, müssen die großen und kleinen Zahnräder in der realen Welt des ÖPNV noch besser ineinander greifen. Deshalb setzt die rnv konsequent auf die Digitalisierung in verschiedenen Unternehmensbereichen. In der rnv soll dieser abstrakte Begriff künftig für Arbeitseffizienz, bessere Zusammenarbeit, mehr Vernetzung, leichteren Wissenszugang und vereinfachte Workflows stehen. Die Ausbildung des Fahrpersonals etwa ist für das Unternehmen ein wichtiger Aspekt, um den Fahrgästen täglich die hohen Qualitätsstandards der rnv zu garantieren. Wie etwa das Fahrpersonal in kritischen Situationen reagieren muss, kann bisher lediglich im Realbetrieb geübt werden. Der Einsatz zweier Fahrschulsimulatoren und einer sogenannten Selbstlernstation ermöglicht künftig das sichere Training von Gefahrensituationen und trägt damit der geplanten Erweiterung der Ausbildung rund um das Thema der Gefahrenwahrnehmung Rechnung. Ziel ist es, dass Fahrschüler rechtzeitig potenzielle Gefahrensituationen erkennen, vermeiden und im Notfall richtig reagieren. Durch die neue Technik ergibt sich eine Vielzahl an digitalen Trainingsmöglichkeiten, die die Ausbildung auf der Schiene ergänzen. So kann künftig rund die Hälfte der Ausbildungsfahrten in der realen Welt eingespart werden, was zu einer signifikanten Entlastung des Linienverkehrs führt. Auch Fahrzeugengpässe können so vermieden werden, da weniger Bahnen für Ausbildungsfahrten vorgehalten werden müssen. Der Verschleiß an den Fahrzeugen und der Stromverbrauch

werden damit reduziert. Ein weiterer Vorteil: Wirtschaftliches und stromsparendes Fahren kann regelmäßig und nachhaltig trainiert werden. Zuvor war dies nur theoretisch vermittelbar. Bahnspezifische Störungen lassen sich ebenfalls mit dem Simulator jederzeit und detailliert nachstellen. Durch diese Investition wird die Ausbildungsqualität bei der rnv weiter gesteigert und gleichzeitig deutlich kosteneffizienter.

Effizienz durch Busbeschaffung

Komfortabel, modern und umweltschonend – bei der Beschaffung neuer Busse kommt es auf zahlreiche verschiedene Faktoren an. Der Preis spielt dabei eine wichtige Rolle. Ein effizienter Beschaffungsprozess ist die Basis für wirtschaftlich attraktive Angebote. Im Fokus steht dabei das Erkennen von Kostentreibern bei der Ausstattung neuer Fahrzeuge. Das Unternehmen arbeitet kontinuierlich an dem Kaufentscheidungsprozess, um das Einsparpotential zu maximieren. Dazu gehört auch der Vergleich mit anderen Unternehmen.

Da der Busverkehr im gesamten Verkehrsgebiet eine tragende Säule des ÖPNV darstellt, sollen in den Jahren 2017 bis 2020 insgesamt 22 neue Fahrzeuge beschafft werden, die alle die Euro-6-Abgasnorm erfüllen. Der fortlaufende Modernisierungsprozess der rnv-Busflotte hat sich auch auf die Subunternehmer übertragen. So ersetzt beispielsweise die rnv-Tochter V-Bus sukzessive ihre älteren Fahrzeuge durch Busse mit dem Umweltstandard Euro 6.

Darüber hinaus hat die rnv im Juni 2016 die Verkehrsgesellschaft Worms-Wonnegau (VGW) mit Verkehrsdienstleistungen im Ludwigshafener Verkehrsgebiet beauftragt. Die zehn zum Einsatz kommenden Fahrzeuge entsprechen ebenfalls dem Euro-6-Standard und lösen ebenso Fahrzeuge mit Euro 2/3 ab. Gleiches gilt für das Verkehrsgebiet Mannheim, denn auch hier setzt der Subunternehmer neue Fahrzeuge ein.

Mit dem ab 2019 geplanten Einstieg in die Beschaffung von Elektrobussen können die Umweltziele der rnv künftig auch im Busbereich erreicht werden. Die konsequente Erneuerung wird den CO₂-Ausstoß und die Feinpartikelemission weiter senken sowie Lärmbelastungen reduzieren.



Prozessoptimierungen

Prozesse kritisch hinterfragen, stets nach optimalen Abläufen streben und gegenüber Veränderungen offen bleiben – die Strategie „4 x 20=rnv2020“ schafft Spielräume, die für mehr Innovation, Effizienz, Ökologie und Mobilität sorgen. Durch dieses Konzept haben sich viele Projekte ergeben, die das Unternehmen zukunftsorientiert und nachhaltig nach vorne bringen.

So konnte 2016 etwa der Schadensbearbeitungsprozess beschleunigt werden. Das bereits abgeschlossene Projekt hat für noch klarer festgelegte Verantwortlichkeiten und Kommunikationswege gesorgt. Somit können Gutachterkosten eingespart und ein höherer Schadensersatz erzielt werden.

Für eine Vereinheitlichung bei internen Prozessen sorgt ebenfalls die Ausstattung der Kundenzentren und der Mannheimer Mobilitätszentrale mit einem neuen Kaufsystem, welches bereits seit 2012 im Fahrbetrieb im Einsatz ist. So ergeben sich künftig Einsparpotenziale bei Lizenz- und Wartungskosten sowie Synergien in der Abrechnung durch ein einheitliches Vorksystem.

Wie durch Umstrukturierung Prozesse optimiert werden können, zeigen des Weiteren die Verlagerung von Aufgaben wie beispielsweise das Mahnwesen und der Forderungsverkauf in eine zentrale Organisationseinheit.

Im Bereich Vertrieb konzentrieren sich die Maßnahmen auf das Ziel, Mehreinnahmen durch eine verstärkte Kundenorientierung zu generieren.

Gleiches gilt auch für die geplante Einführung eines Customer-e-Services. Interessierte können Abonnements künftig unabhängig von Servicezeiten rund um die Uhr im Netz bestellen und bestehende Daten selbstständig verwalten. Innerhalb von fünf Jahren wird im Abonnementbereich mit einer Abwicklung über das Onlineportal von 30 Prozent gerechnet. Neben der Entlastung der Kundenzentren und der Mannheimer Mobilitätszentrale sowie weiterer Vertriebskanäle soll durch das Projekt auch die Beziehung mit Großkunden und Städten weiter gestärkt werden.

Mehr Profitabilität will die rnv außerdem mit der Implementierung eines e-Vergabe-Tools für Ausschreibungen erzielen. Das Projekt wird künftig dazu beitragen, Fehlerquellen zu reduzieren und insgesamt Prozesskosten zu sparen. Darüber hinaus werden durch das Werkzeug gesetzliche Auflagen fristgerecht erfüllt.





Innovation

Digitale Fahrerkommunikation

Die Digitalisierung verändert die Strukturen der Industrie ähnlich tiefgreifend wie die Einführung mechanischer Produktionsanlagen im 18. Jahrhundert oder der verstärkte Einsatz von Elektronik und IT ab den 1960er-Jahren. Auch die rnv setzt verstärkt auf digitale Abläufe, um für die Herausforderungen der Zukunft gerüstet zu sein, und geht mit dem Pilotprojekt des papierlosen Fahrbetriebs mit gutem Beispiel voran. Bislang ist die elektronische Erreichbarkeit der Fahrerinnen und Fahrer aufgrund ihrer Arbeitsplatzstruktur nicht möglich gewesen; das Personal ist damit auf mehrere Informationsquellen und -orte angewiesen, was wiederum zu Zustellungsunsicherheit führt. Deshalb liefen die vorbereitenden Arbeiten für eine mobile App, mit der die fahrbetrieblichen Informationen bereitgestellt werden können, im Geschäftsjahr 2016 auf Hochtouren. Tablets mit dieser App wurden bereits im Herbst 2016 an 20 ausgewählte Mitarbeitende aus dem Fahrbetrieb und der Verwaltung ausgegeben. So gelangen jederzeit aktualisierbare Anweisungen und Arbeitshilfen direkt auf die mobilen Endgeräte. Der Informationsfluss wird durch das innovative Projekt stark vereinfacht, der Druck- und Verteilungsaufwand entfällt. Beschäftigte können beispielsweise relevante Informationen digital gefiltert recherchieren und gelangen somit schnell zu den passenden Meldungen. Die in der Testphase gewonnenen Erfahrungen dienen als Basis, um die digitale Fahrerkommunikation später flächendeckend auszuweiten und möglichst viele Abteilungen und Bereiche daran zu beteiligen.

„DFI-Light“ – Digitale Fahrgastinformation

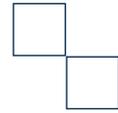
Auf der Suche nach neuen Wegen der Kundeninformation evaluiert die rnv bereits seit Sommer 2016 einen neuen digitalen und batteriebetriebenen Abfahrtsmonitor „DFI-Light“. Die digitale Fahrgastinformations-Anzeige (DFI) ist als kompakte, wirtschaftliche und leicht zu installierende Alternative zu den bereits eingesetzten Groß-DFI-Anzeigen konzipiert. Die Kosten der kleineren DFI-Version belaufen sich lediglich auf ein Zehntel der großen Variante. Die modernen LCD-Displays zeigen aktuelle Abfahrtszeiten in Echtzeit an und zeichnen sich durch einen niedrigen Energieverbrauch aus. Anfang 2017 sollen die Finalisierungsarbeiten am Prototyp abgeschlossen sein, um das System erstmals in einem Pilotprojekt an einer Haltestelle auf seine Alltagstauglichkeit zu testen. Nach erfolgreicher Startphase sollen im Zuge des Projektes weitere Haltestellen im Verkehrsgebiet testweise mit dieser Technik ausgerüstet werden. Ebenfalls Teil des Projektes ist die Evaluation einer integrierten Variante im Haltestellenschild sowie eine mögliche Schnittstelle für den Datenaustausch für Dritte, wie beispielsweise den Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN).







Ökologie



Umrüstung auf LED-Technik

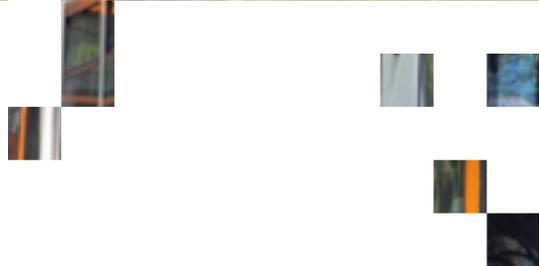
Umweltschonende Lösungen, ein bewusster Umgang mit knappen Ressourcen und Nachhaltigkeit – für die rnv ist das Thema Ökologie integraler Bestandteil der Unternehmensziele. Ein Beispiel hierfür ist die Umrüstung der Betriebshöfe auf LED-Technik. In dem 2016 weitestgehend abgeschlossenen Projekt wurde das zuvor erstellte Beleuchtungskonzept konsequent umgesetzt. Sämtliche Abstell- und Wagenhallen an allen Standorten sowie die Hofbeleuchtung sind auf die neue Technik umgestellt. In der Straßenbahn-Abstellhalle M6 in Mannheim können so beispielsweise jährlich rund 50 Tonnen CO₂ eingespart werden. Alle firmenweiten Maßnahmen zusammen sollen den CO₂-Ausstoß um rund 736 Tonnen pro Jahr reduzieren. Durch die LED-Umrüstung ergeben sich darüber hinaus weitere wirtschaftliche Vorteile aufgrund des verringerten Stromverbrauchs. Aufwendungen für die Instandhaltung können dank längerer Austauschintervalle ebenfalls verringert werden. Dadurch werden die Gesamtinvestitionen in das Projekt innerhalb von rund drei Jahren amortisiert sein.

Energieeinsparung an Haltestellen

Einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz leistet die rnv auch durch Energieeinsparungen an den Haltestellen: So konnten bereits im Jahr 2016 auf einem Streckenabschnitt der Stadtbahnlinie 3 an insgesamt 12 Haltestellen die Hochdruck-Quecksilberdampf-Leuchten (HQL) mit einer bisherigen Leistung von jeweils 80 Watt durch stromsparende LEDs ersetzt werden. Weitere 33 Haltestellen der Stadtbahnlinie 1, die derzeit mit Lampen bis 125 Watt betrieben werden, stehen im Jahr 2017 auf dem Umrüstungsplan. Alle neuen Haltestellen in Mannheim werden zudem mit LED-Technik ausgestattet. Weiteres Einsparpotential ergibt sich durch die längere Lebensdauer der LED-Leuchten, sodass der Leuchtmittelwechsel um den Faktor 10 reduziert werden kann (eine HQL brennt etwa 8.000 Stunden, eine LED etwa 80.000).

Leuchtturmprojekt „primove Mannheim“

Fossile Brennstoffe gehen zur Neige, die innerstädtische Schadstoffbelastung muss verringert werden und die Ansprüche der Kundschaft bezüglich Komfort und Zuverlässigkeit im ÖPNV steigen. Um all diesen Herausforderungen gerecht zu werden, gestaltet die rnv die Zukunft der Elektromobilität aktiv mit. Bereits vor mehr als 100 Jahren kamen die ersten elektrischen Straßenbahnen an Rhein und Neckar zum Einsatz, mittlerweile bewegt die rnv mehr als 80 Prozent ihrer Kundschaft auf diese Art. Damit dies künftig gleichermaßen mit Bussen möglich sein wird, beteiligt sich die rnv maßgeblich am Leuchtturmprojekt primove Mannheim. Auf der zentralen Linie 63 zwischen Hauptbahnhof und Pfalzplatz kommen zwei Busse zum Einsatz, die vollelektrisch fahren und dadurch für eine signifikante CO₂-Entlastung und eine geringere Geräuschentwicklung sorgen. An den Endhaltestellen sowie an fünf weiteren Haltestellen entlang der Strecke werden die Batterien der Fahrzeuge während der kurzen Standzeiten kabellos geladen. Seit Juli 2015 läuft der Dauerbetrieb, um mehr Erfahrungen im täglichen Umgang mit der neuen Technologie zu sammeln. Nach einem Jahr konnten hierdurch technische Herausforderungen gemeistert und Abläufe entscheidend optimiert werden. Somit hat der Einsatz der beiden Busse dazu beigetragen, rund 77 Tonnen CO₂ einzusparen. Sowohl bei Fahrgästen als auch beim Fahrpersonal kommt die neue Technologie sehr gut an, wie Befragungen gezeigt haben. Die durch das Forschungsprojekt gewonnenen Erkenntnisse bei der Elektrifizierung einer Dieselbuslinie dienen als Basis für eine schrittweise Ausweitung des E-Bus-Betriebs auf das komplette Mannheimer Busnetz. An dem Pilotprojekt sind neben der rnv ebenfalls Bombardier Transportation, die Stadt Mannheim sowie das Karlsruher Institut für Technologie und die Karosserie Hess beteiligt.





Mobilität

Überzeugte Markenbotschafter

Der ÖPNV wird durch die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrrädern und Autos attraktiv ergänzt und so zur guten Alternative zum eigenen Pkw. Dies gilt ebenso für die Belegschaft der rnv, die hier mit gutem Beispiel vorangeht. Mehr als 600 Beschäftigte nutzen ihre Fahrberechtigung oder ein Job-Ticket und sind so selbst Kunden und Markenbotschafter zugleich. Um diesen Anteil noch weiter zu erhöhen, hat die rnv für ihre Mitarbeitenden 2016 die Nutzung von VRN-nextbike-Rädern an ihren Standorten ermöglicht. 250 Beschäftigte haben sich bereits in den ersten Monaten registrieren lassen. Bis zu 700 Fahrten monatlich führt die Belegschaft der rnv mit dem neuen Angebot durch und ersetzt damit zahlreiche Autofahrten. Falls doch ein Auto benötigt wird, greifen die Mitarbeitenden auf einen neu gebildeten Fahrzeugpool zu, der eine kurzfristige Ausleihe und damit eine bestmögliche Ausnutzung des Fuhrparks ermöglicht. So wird die multimodale Mitarbeitermobilität, also die Kombination verschiedener Fortbewegungsmöglichkeiten, zur gelebten Realität im Unternehmen.

Neue Vertragsabschlüsse bei den Job-Tickets

Durch den überzeugten Einsatz als Markenbotschafter leisten die rnv-Beschäftigten einen wertvollen Beitrag zur Neukunden-Akquise. Im Jahr 2016 konnten für den ÖPNV zusätzlich rund 1.000 Job-Ticket-Kunden gewonnen werden, die eine wirtschaftliche Alternative zum eigenen Pkw erfahren. Mit Vertragsabschlüssen beim Universitätsklinikum und der Stadt Weinheim sowie der Integration der Landesbediensteten in Baden-Württemberg in das Job-Ticket-Konzept wurden wesentliche Weichen für eine Ausweitung umweltgerechter Mobilität auf dem Weg zur Arbeit für große Arbeitgeber in der Region gelegt.





Lagebericht

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), Mannheim
für das Geschäftsjahr 2016

1. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

1.1 Geschäftsmodell

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), Mannheim, (im Folgenden kurz „rnv“) ist der größte Mobilitätsdienstleister der Metropolregion Rhein-Neckar. Sie betreibt Stadtbahn- und Buslinien in den Städten Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen am Rhein sowie zwei regionale Eisenbahnlinien. Die rnv wurde 2005 als erste Verkehrsallianz kommunaler Betriebe in Deutschland gegründet, um zunächst im Auftrag der bisher operativ tätigen Verkehrsgesellschaften, den sogenannten Altgesellschaften, die Nahverkehrsleistungen in den drei Städten nebst Umland zu erbringen. Seit 2009 ist die rnv ein vollwertiges Verkehrsunternehmen, nachdem unter anderem die Linienkonzessionen der Altgesellschaften auf die rnv übertragen worden waren. Ebenso übernahm die rnv die Personalverantwortung für die von den Altgesellschaften überlassenen Arbeitnehmer sowie die Verantwortung für die Infrastruktur. Das Infrastruktureigentum verbleibt jedoch nach wie vor bei den Altgesellschaften, ebenso wie ein Teil des Schienenfahrzeugparks. Neue Fahrzeuge werden ausschließlich von der rnv beschafft.

Mit 1.947 eigenen und überlassenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie 187 Bahnen und 184 Bussen sorgt die rnv für optimale Verbindungen zwischen Metropole und Region. Rund 173,4 Millionen Fahrgäste setzen jährlich auf das nachhaltige Mobilitätsangebot der rnv.

1.2 Forschung und Entwicklung

Bis 2020 will die rnv ihre Innovationskraft um 20 % erhöhen. Daher spielen Aktivitäten im Bereich Forschung und Entwicklung eine immer größere Rolle. Besonderes Augenmerk gilt dabei zum einen der Verbesserung der Antriebstechnik, um den Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz gerecht zu werden. Ein Forschungsschwerpunkt ist dabei die Elektromobilität auf der Straße. Zum anderen werden die digitalen Informationskanäle für die Kundeninformation und den Kundendialog weiter entwickelt und vernetzt. Außerdem beteiligt sich die rnv an einem Forschungsprojekt für Qualifizierungsmaßnahmen.

1.2.1 „primove“ – Induktive Aufladung von Elektrobussen

Einen ersten Schritt zur Umstellung der Busflotte auf elektrischen Antrieb unternahm die rnv mit dem Forschungsprojekt „primove“. Gemeinsam mit den Partnern Bombardier Transportation GmbH (Bombardier), der Stadt Mannheim und dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT) wurde die induktive Aufladung von Elektrobussen erprobt. Die Gesamtkosten für das Projekt beliefen sich für die rnv auf rund 4.165 T€, davon wurden 49 % vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert. Das Projekt wurde über die offizielle Laufzeit hinaus bis Juli 2016 verlängert, um die Fahrzeuge ausreichend im Dauerbetrieb testen zu können. Die beiden auf der Buslinie 63 in Mannheim zwischen Hauptbahnhof und Pfalzplatz eingesetzten Elektrobusse konnten damit zwölf Monate lang unter den verschiedensten Witterungsbedingungen ausgiebig erprobt werden. Es wurde der Nachweis erbracht, dass Batteriebusse mit induktiver Aufladung schon jetzt die Leistung von Dieselnissen weitgehend ohne Fahrzeug-Mehrbedarf übernehmen können. Die gewonnenen Erkenntnisse über die Zuverlässigkeit der induktiven Ladetechnik im Zusammenspiel mit den Fahrzeugen fließen in die weitere Strategie der rnv zur Elektrifizierung des Busverkehrs ein. Nach Ablauf des Forschungsprojekts werden die Elektrobusse weiterhin in den normalen Umläufen der Linie 63 eingesetzt.

1.2.2 Referat Digitalisierung

Das im August 2015 eingerichtete Referat Digitalisierung setzte 2016 eine Open-Data-Schnittstelle für Echtzeitdaten um. Damit können Anwender ÖPNV-Abfahrtszeiten in eigene Angebote integrieren, wie es beispielsweise die Universität Mannheim in ihrer App realisierte. Ebenso stehen Echtzeitdaten verschiedenen Kartendiensten zur Verfügung. Auf dem Gebiet der Fahrgastinformation wurden die Grundlagen für das Projekt „DFI-Light“ gelegt, mit dem auch kleinere Haltestellen eine kostengünstige Echtzeitinformation erhalten können. Ferner entwickelt das Referat Lösungsansätze zum papierlosen Fahrbetrieb, indem alle Informationen und Betriebsanweisungen digital zur Verfügung gestellt werden.

1.2.3 ProMobiE

Gemeinsam mit drei weiteren Verkehrsunternehmen ist die rnv als Modellbetrieb am Forschungsvorhaben „Professionelle Mobilitätsberatung für multimodale Verkehrsangebote im Kontext der Elektromobilität (ProMobiE)“ beteiligt. Unter Federführung der VDV-Akademie und unterstützt von den Forschungspartnern der RWTH Aachen sowie der Prospektiv GmbH werden in diesem Projekt Mobilitätsberatungsangebote analysiert, entwickelt und erprobt. Im Mittelpunkt von ProMobiE stehen folgende zentrale Fragestellungen: Welche Auswirkungen haben die zunehmenden Ansprüche der Kunden an multimodale Angebote mit Elektroantrieb? Welche Mobilitätsberatungsdienstleistungen – beispielsweise auch Leihfahräder oder Carsharing - werden in Zukunft nachgefragt und was bedeutet dies für das Qualifikationsniveau und damit für die Qualifizierung der Mitarbeiter/-innen von Verkehrsunternehmen? Damit unterstützt ProMobiE ÖPNV-Unternehmen bei ihrer Entwicklung zu multimodalen Mobilitätsanbietern.

Im Berichtszeitraum wurde ein Schulungskonzept erstellt, das die vier Module Basiswissen, soziale Kompetenz, Informationsmanagement und aktiver Vertrieb umfasst. Zielgruppe sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Kundenservice. Die ersten Workshops zu den Themen Multimodalität und Beratung sowie Schulungen zur Kundenberatung haben im Herbst 2016 begonnen. Für die weiteren Schulungsmaßnahmen wurde eine Kooperation mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) vereinbart, der Schulungspersonal stellt und einen Teil der Kosten übernimmt.

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 Branchen- und unternehmensbezogene Rahmenbedingungen

2.1.1 Branche

Die Fahrgastzahlen der ÖPNV-Unternehmen in Deutschland steigen seit zehn Jahren kontinuierlich. Derzeit nutzen etwa 30 Millionen Fahrgäste täglich die Mobilitätsangebote der Verkehrsdienstleister und tragen damit zur Entlastung der Straßen bei. Insbesondere in den Großstädten und großstädtischen Verdichtungsräumen ist der ÖPNV auch weiterhin Grundlage eines funktionierenden Verkehrssystems. Die Erreichbarkeit der Innenstädte kann nur durch einen attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV nachhaltig gesichert werden. Auch im Hinblick auf die aktuelle Diskussion um die Stickoxid- und Feinstaubproblematik ist der Personennahverkehr unverzichtbar für eine klimafreundliche Mobilität in den Innenstädten. Immerhin können durch den öffentlichen Verkehr in Deutschland jedes Jahr etwa 15 Millionen Tonnen Kohlendioxid eingespart werden. Dies entspricht dem Jahresverbrauch der Stadt Hamburg. Damit ist der öffentliche Personennahverkehr ein integraler Bestandteil der Mobilitäts- und Alltagskultur und Voraussetzung für eine positive Weiterentwicklung insbesondere der städtischen Ballungsräume.

Die Anteile des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen der Städte konnten in den letzten Jahren trotz weiter steigender Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung gesichert werden. Durch die Umsetzung von Konzepten zur Optimierung und Effizienzverbesserung wurde der Kostendeckungsgrad in der Branche weiter verbessert. Gleichzeitig ergeben sich neue Herausforderungen durch gestiegene Kundenansprüche hinsichtlich aktueller Fahrgastinformationen. Die Fähigkeit, Kunden zum aktuellen Fahrtangebot in Echtzeit über ihre mobilen Endgeräte zu informieren, entscheidet über die Konkurrenzfähigkeit von ÖPNV-Angeboten. Deshalb muss die Digitalisierung genutzt werden, um den Informations- und Verkaufsprozess an

den Wünschen und Anforderungen der Kunden auszurichten. Für Firmenkunden spielt das betriebliche Mobilitätsmanagement eine zunehmende Rolle, um dienstliche und private Fahrten der Belegschaft mit den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten bestmöglich abzuwickeln. Hieraus gilt es individuelle Betreuungsangebote für Firmenkunden abzuleiten, die diese Bedarfe optimal erfüllen.

Der Rückgang von Schülerverkehren muss mittelfristig durch die Ansprache anderer Zielgruppen für den ÖPNV kompensiert werden, die höhere Ansprüche an die Leistungen haben und tendenziell die Wahlfreiheit einzelner Mobilitätsalternativen hinsichtlich von Kosten-Nutzen-Aspekten neu bewerten. Dies bedeutet insgesamt hohe Anforderungen an die Qualität des ÖPNV und gilt in besonderem Maße auch für die Gruppe der älteren und mobilitätseingeschränkten Fahrgäste. Hier fordern die Gesetze eine Gleichstellung, die hohe Anforderungen an die Fahrzeuge, die Infrastruktur aber auch an den Kundenservice bedeuten. Infolgedessen ist neben dem weiteren Ausbau der Barrierefreiheit in Fahrzeugen und an Haltestellen auch eine konsequente Schulung des Servicepersonals unabdingbar.

Gleichzeitig sind neu hinzugekommene Kundengruppen wie Flüchtlinge eine besondere Herausforderung, die hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Nachfrage mit großer Unsicherheit belastet sind. Mit dem Land Baden-Württemberg konnte eine Einigung über die Finanzierung der Fahrten dieser neuen Zielgruppe erreicht werden. Flüchtlinge können seit September 2016 mit ihrer gültigen Aufenthaltsbescheinigung den ÖPNV innerhalb der Stadt, der Gemeinde oder des Landkreises nutzen, in dem auch ihre Erstaufnahmeeinrichtung liegt.

Finanzierung

Die im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geforderte Herstellung einer „vollständigen Barrierefreiheit“ bis 2022 bedeutet erheblichen Investitionsbedarf für den Ausbau und die Erhaltung des ÖPNV. Das Absenken der Förderquote auf 50 % der zuschussfähigen Kosten bei Infrastrukturmaßnahmen hat die Finanzierungsmöglichkeiten des Infrastrukturausbaus

verschlechtert, den Eigenanteil der Kommunen deutlich ansteigen lassen. Die Umsetzungsgeschwindigkeit von Infrastrukturmaßnahmen wird sich dadurch weiter verringern. Prominente Großprojekte wie Stuttgart 21 belasten den Landeshaushalt und sorgen für eine Verknappung von Zuschussmitteln in der Fläche. Es ist zwar erklärtes Ziel der Landesregierung, auch in den kommenden Jahren eine Finanzierung des Landes-GVFG sicherzustellen, in Anbetracht des anhaltend hohen Bedarfs an investiven Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen darf jedoch bezweifelt werden, ob diese Mittel ausreichen. Mit den Themen Digitalisierung und Elektromobilität wurden weitere, innovative Förderatbestände eröffnet. Die Wiederaufnahme der Förderung von Schienenfahrzeugen in Baden-Württemberg mit einem Volumen von 60 Mio. € für die Jahre 2017 bis 2019 lässt für die geplante Fahrzeugneubeschaffung der rnv auf Zuschüsse des Landes hoffen.

Über die weitere Zukunft der Zuschüsse für den Schülerverkehr wurde in Baden-Württemberg verhandelt. Das Verkehrsministerium und die Verbandsspitzen VDV/WBO/Landkreistag/Städtetag haben hierzu ein gemeinsames Eckpunktepapier verabschiedet. Die Pauschalierungsregelung soll bis Ende 2017 verlängert werden. Es ist vorgesehen, die Mittel nach § 45a PBefG in zwei Stufen neu zu ordnen. Zum 1.1.2018 sollen die Ausgleichsleistungen unter Beibehaltung der bisherigen Verteilung je Aufgabengebiet vollständig kommunalisiert werden. Dabei soll eine Zweckbindung für den ÖPNV sichergestellt werden. Zum 31.12.2020 endet die Status quo-Verteilung der Mittel. Unter Mitwirkung der Verkehrsverbände soll ein neuer Verteilungsschlüssel erarbeitet werden.

Entwicklung der Fahrgastzahlen

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen ist auch im Berichtsjahr 2016 weiterhin positiv. Mit der Inbetriebnahme der Stadtbahn Mannheim Nord wurde eine wichtige Lücke im Mannheimer Stadtbahnnetz geschlossen und damit eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen erreicht. Die erfolgten Maßnahmen für einen barrierefreien Ausbau werden sich hinsichtlich der Fahrgastzahlen über eine verbesserte Betriebsabwicklung langfristig positiv auswirken. Die Bautätigkeiten führen allerdings kurzfristig durch Umleitungen und Ersatzverkehre zu zeitlich befristeten Behinderungen bei der Betriebsabwicklung, die mit Unannehmlichkeiten für unsere Fahrgäste verbunden sind.

2.1.2 Marktumfeld

Eine bedeutsame Veränderung im baden-württembergischen ÖPNV-Markt ist die Übernahme des Betriebs des Pforzheimer Stadtverkehrs am 11. Dezember 2016 durch SüdwestBus (RVS Regionalbusverkehr Südwest). Damit setzte sich ein Tochterunternehmen von DB Regio bei einer anstehenden Neuerteilung der Liniengenehmigungen gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) mit einem eigenwirtschaftlichen Antrag gegenüber dem Stadtverkehr Pforzheim (SVP) durch.

Dies sind Anzeichen für ein verstärktes Interesse der DB an Stadtverkehren mittlerer Größe, eine offensivere Strategie von Bahnbusunternehmen und einen verschärften Wettbewerb im Nahverkehr in Südwestdeutschland, auf den sich alle kommunalen Verkehrsunternehmen in unserer Region einstellen müssen. Die rnv sieht sich darin bestärkt, den eingeschlagenen Weg der Verbesserung ihrer Wirtschaftlichkeit und Betriebsqualität konsequent fortzusetzen und damit ihre Marktposition gegen mögliche Angriffe von Wettbewerbern zu stärken.

Initiativen zur Sicherung von Qualitäts- und Sozialstandards, wie sie im Dezember 2016 durch die Länder Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein angestrebt wurden, sind im Interesse der Fahrgäste grundsätzlich zu begrüßen.

2.2 Geschäftsverlauf

2.2.1 Wesentliche Ereignisse

Mit dem Ziel der zukunftssicheren Weiterentwicklung eines bedarfsgerechten Mobilitätsangebotes führte die rnv auch im Geschäftsjahr 2016 ihre Modernisierungsaktivitäten und Effizienzprogramme fort. Den Willen zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung ihrer Angebote dokumentiert die rnv dauerhaft mit der „rnv 2020“-Unternehmensstrategie, welche den öffentlichen Nahverkehr nachhaltig als modernen Verkehrsträger im Bewusstsein der Allgemeinheit verankert und damit die Marke „rnv“ dauerhaft für die Zukunft stärkt.

ÖPNV-Mobilität, Innovation, Effizienz und Ökologie sind hierbei Schlüsselbegriffe für die Wahrnehmung der rnv bei den Kunden sowie den relevanten Entscheidungsträgern.

Eine wichtige Rolle bei der Gewinnung neuer Kunden spielt eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur. Hierbei bilden insbesondere die Schienenwege das Rückgrat des städtischen und regionalen Verkehrsnetzes. Dementsprechend wurde in allen Teilen des Verkehrsgebietes der Aus- und Neubau des Gleisnetzes konsequent vorangetrieben.

So konnte im Juni 2016, gut dreieinhalb Jahre nach dem ersten Spatenstich, mit der feierlichen Eröffnung der neuen Stadtbahnlinie in den Mannheimer Norden ein bedeutender Lückenschluss im Mannheimer Liniennetz der rnv realisiert werden. Erstmals sind seither auch die 32 000 Bürgerinnen und Bürger der Stadtteile Neckarstadt Ost, Herzogenried, Käfertal, Waldhof und Gartenstadt, etwa 10 % der Mannheimer Bevölkerung, direkt mit der Innenstadt verbunden.

Zeitgleich konnte mit dem laufenden Projekt RHB 2010 – der umfangreichen Modernisierung der Strecke zwischen Bad Dürkheim und Oggersheim – ein weiterer Meilenstein für die rnv sowie für den ÖPNV in der gesamten Metropolregion Rhein-Neckar erreicht werden: Mit der Inbetriebnahme des neuen Stellwerks im März 2016 wurde eine reibungslosere und effizientere Steuerung des Bahnverkehrs zwischen Rhein und Haardt möglich, sodass seit dem Fahrplanwechsel im Juni 2016 das Verkehrsangebot deutlich erweitert werden konnte. Schnellere Verbindungen und mehr Fahrten machen seither das Umsteigen auf Bahn und Bus noch einfacher und sorgen so für einen noch attraktiveren öffentlichen Nahverkehr. Mit der Unterzeichnung des neuen Verkehrsvertrags für die Züge auf der Rhein-Haardtbahn (RHB) wurden bereits im Januar 2016 die Weichen für die Zukunft der Linie 4 zwischen Bad Dürkheim und Ludwigshafen gestellt. Von nun an bezuschusst der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd) das Grundangebot auf der Eisenbahnstrecke der RHB und ermöglicht somit die Sicherung und den Ausbau des Rhein-Haardt-Bahn Angebotes. Im Dezember 2015 hatten sich der ZSPNV Süd, der Rhein-Pfalz-Kreis, der Landkreis Bad Dürkheim, die Stadt Ludwigshafen und die rnv auf einen dementsprechenden neuen Verkehrsvertrag geeinigt.

In Heidelberg schreiten die ambitionierten Aus- und Neubaupläne im Zuge des Mobilitätsnetzes voran. Nachdem im vergangenen Jahr die Kurfürsten-Anlage zwischen Adenauerplatz und Römerkreis ausgebaut wurde, fiel im Juli 2016 mit dem Spatenstich zur Neubaustrecke in der Bahnstadt der offizielle Startschuss für den ersten Trassenneubau des Großprojektes, das einen deutlichen Schub für den Ausbau der Heidelberger Straßenbahn zum Rückgrat des Heidelberger ÖPNV bringen soll. Die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH investiert für die neue und moderne Infrastruktur in der Bahnstadt 28 Millionen Euro.

Weiterhin genießt der barrierefreie Ausbau im Verkehrsgebiet der rnv hohe Priorität. Nachdem im vergangenen Jahr die Ortsdurchfahrt in Mannheim Seckenheim barrierefrei ausgebaut und die Gleise sowie die Fahrleitung erneuert wurden, begannen im März 2016 die Hauptarbeiten zur barrierefreien Ausgestaltung der Haltestelle Seckenheim Rathaus sowie zum Umbau des Rathausplatzes in Seckenheim. In Ludwigshafen konnte nach etwa dreimonatiger Bauzeit die Haltestelle Pfalzbau in neuer kundenfreundlicher und ebenerdiger Form im Oktober 2016 wieder in Betrieb gehen.

Weiterhin tragen die im Berichtsjahr durchgeführten Instandhaltungsarbeiten fortwährend zu einem sicheren und reibungslosen Betriebsablauf bei. Im Zuge dessen erfolgten im Sommer 2016 umfangreiche Gleiserneuerungsarbeiten an der Haltestelle Pfalzbau sowie im Bereich des Heinrich-Pesch-Hauses und des Ludwigshafener Hauptbahnhofes. Zeitgleich wurden im rechtsrheinischen Verkehrsgebiet die Gleise und Weichen im Bereich zwischen Mannheim Hauptbahnhof und Schloss („Becke buckel“) sowie bereits im Frühjahr 2016 in der Seckenheimer Straße getauscht. Die großflächig durchgeführten Instandhaltungsarbeiten machten zudem ein umfassendes Umleitungskonzept der Stadtbahnlinien 1, 3, 4/4A, 8, 9, 10, 15 sowie zahlreicher Buslinien während der Sommerferien 2016 erforderlich.

Auch im Bereich technische Innovationen will die rnv in Zukunft ihre herausragende Stellung weiter ausbauen. Elf Jahre nach Bestellung des aktuellen „Rechnergestützten Betriebsleitsystems“ (RBL) soll nun die nächste Generation das Unternehmen fit für die Anforderungen von morgen machen. Deshalb löste das neue Betriebsleitsystem „itcs4u“ im September 2016 das einstige RBL ab. Die Überwachung des gesamten Betriebsablaufes erfolgt seither auf Basis von Echtzeit-Daten; die Kommunikation ist durch das moderne Funkverfahren sicherer, die Meldungen von Störfällen und deren Behebung einfacher.

Im Rahmen des 2013 initiierten Beschaffungsprojektes zur Installation von 200 neuen Fahrausweisautomaten erfolgte nun in einem zweiten Schritt die sukzessive Aufrüstung der Technik durch den zusätzlichen Einbau eines Notrufsystems. Im Dezember 2016 installierte die rnv an den ersten zwölf Automaten ein entsprechendes Modul; wird der Notrufknopf betätigt, „wählt“ der Automat die 110 und der Anrufer wird direkt mit der Notrufzentrale der zuständigen Polizeidienststelle verbunden. Zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens sollen langfristig alle Haltestellen im rnv-Verkehrsgebiet mit einem Notrufsystem ausgestattet werden.

Engagierte und qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bilden die Basis aller strategischen Ziele. Daher setzt die rnv im Bereich Personal auf eine kontinuierliche Steigerung ihrer Arbeitgeberattraktivität. So bietet die rnv eine hohe Beschäftigungssicherheit und attraktive Arbeitsbedingungen. Wichtiges Merkmal im Berichtszeitraum ist ein weiterhin stabiler Personalbestand mit einem sehr hohen Anteil an Vollzeitstellen.

Außerdem setzte die rnv im Berichtsjahr die Weiterentwicklung ihrer internen Unternehmenskultur fort und förderte so konsequent eine Kultur, die auf Wertschätzung und Miteinander sowie gleichzeitig auf weitgehender Eigenverantwortung basiert. Durch Dialoge auf allen Ebenen des Unternehmens konnten die Unternehmenswerte auch in 2016 weiter verankert werden.

2.2.2 Beförderungsleistungen

Entwicklung Fahrgastzahlen

Während die Fahrgastzahlen im Vorjahr stagnierten, ergab sich im Berichtsjahr eine Zunahme um 2,1 %. Der Anstieg der Fahrgastzahlen spiegelt sicherlich erste Effekte aus dem Start der Stadtbahn Nord wider. Zum Sommerfahrplanwechsel am 12. Juni wurde eine große Lücke im Mannheimer Stadtbahnnetz geschlossen. 32.000 Menschen wurden erstmals direkt ans Stadtbahnnetz angebunden. Das Jahr 2015 war stark durch verschiedene Baumaßnahmen, die mit Einschränkungen und Erschwernissen für unsere Fahrgäste verbunden waren, geprägt. Der Vergleich mit dem Vorjahr ist dadurch beeinträchtigt. Neben dem verbesserten Angebot haben auch intensiviertere vertriebliche Aktivitäten (Jobticket-Akquise) zum Fahrgastzuwachs beigetragen.

Entwicklung der Kasseneinnahmen

Nachfragezuwächse haben dazu beigetragen, dass der Anstieg der Kasseneinnahmen mit 5,6 % deutlich über der zum 1. Januar 2016 vorgenommenen allgemeinen Tarifierhöhungsrate von +2,8 % liegt. Bei den Bartarifen hat ein abrechnungstechnischer Effekt die Entwicklung verstärkt. Ein Teil der Fahrausweisautomaten (insbesondere in Heidelberg) wurde auf tagescharfe online-Abrechnung umgestellt. Somit sind bei diesen Automatenumsätzen im Berichtsjahr mehr Abrechnungstage als im Vorjahr enthalten. Der Anstieg der Kasseneinnahmen war beim Job-Ticket (+2,4 Mio. €), den Einzelfahrscheinen (+1,2 Mio. €), den Wochen- und Monatskarten (+0,9 Mio. €) und den Tageskarten (+0,4 Mio. €) am stärksten. Hier kam es zu deutlichen Verkaufszuwächsen.

Bei den MAXX-Tickets, dem Rhein-Neckar-Ticket sowie der „Karte ab 60“ sind die Fahrscheinverkäufe leicht rückläufig. Bei diesen Kundengruppen wird die Zunahme der Verkaufseinnahmen von der Tarifierhöhung getragen. Bei den Jahreskarten sind die Verkaufsrückgänge noch stärker, sodass trotz Tarifierhöhung die Einnahmen stagnierten.

Die gesamten Zeitkarten-Angebote haben einen Anteil von 78,3 % an den rnv-Kasseneinnahmen.

rnv-Kasseneinnahmen	1.1. –	1.1. –	±	± %
	31.12.2016	31.12.2015		
	in T€	in T€	in T€	
Einzelfahrscheine, MFK, Tageskarten	30.069	28.324	1.745	6,2 %
Allgemeine Zeitkarten	52.649	49.262	3.387	6,9 %
Ausbildungszeitkarten	36.829	35.739	1.090	3,0 %
Seniorenzeitkarten	19.238	18.689	549	2,9 %
Sonstige Tickets / Rückerstattungen	-596	-1.105	509	46,1 %
Summe	138.189	130.909	7.280	5,6 %

Die Zahl der Abonnement-Kunden ist gegenüber dem Geschäftsjahr 2015 um 0,1 % auf 158.408 Kunden geringfügig angestiegen. Mit 560 Unternehmen bestehen Job-Ticket-Verträge. 39.067 Arbeitnehmer legen ihren täglichen Weg von und zur Arbeitsstätte mit dem ÖPNV zurück. Der Zuwachs der Job-Ticket-Nutzer geht etwas zu Lasten der Kundenzahlen

beim Rhein-Neckar-Ticket und bei den Jahreskarten. 56.618 Schüler und Auszubildende, und damit rund 500 weniger als im Vorjahr, nutzen das MAXX-Ticket für ihren Schulweg und in der Freizeit. Die Zahl der Abo-Kunden, die mit der „Karte ab 60“ unterwegs sind, hat um etwa 600 abgenommen.

rnv-Jahreskartenkunden	1.1. –	1.1. –	±	± %
	31.12.2016	31.12.2015		
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	
Jahreskarten Jedermann	8.411	8.628	-217	-2,5 %
Rhein-Neckar-Ticket	12.430	12.640	-210	-1,7 %
Karte ab 60	41.846	42.449	-603	-1,4 %
Job-Ticket	39.067	37.365	1.702	4,6 %
MAXX-Ticket	56.618	57.119	-501	-0,9 %
Sonstige Abonnements	36	41	-5	-12,2 %
Summe	158.408	158.242	166	0,1 %

Neben den Jahreskartenkunden sind auch viele Studierende mit dem für sechs Monate gültigen Semester-Ticket in den Bussen und Bahnen der rnv unterwegs. Die Zahl der Semester-

Ticket-Kunden hat gegenüber dem Vorjahr um 1,6 % zugenommen und belief sich im Geschäftsjahr 2016 auf 24.046 Studierende.

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

2.3.1.1 Erträge

Die **Umsatzerlöse** der rnv haben sich im Berichtszeitraum um 127,4 Mio. € auf 302,7 Mio. € erhöht (Vergleichszeitraum: 175,3 Mio. €).

Differenziert nach Erlösarten stellt sich die Entwicklung wie folgt dar:

	1.1. – 31.12.2016	1.1. – 31.12.2015
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	153.458	143.575
Erlöse aus Bauleistungen	134.453	30.101
Sonstige Umsatzerlöse	14.772	1.607
Umsatzerlöse	302.683	175.283

Verkehrserlöse

Die Verkehrserlöse haben sich wie folgt entwickelt:

	1.1. – 31.12.2016	1.1. – 31.12.2015	±	± %
	in T€	in T€	in T€	
Linienverkehr	115.174	107.184	7.990	7,5
Schülerzuschüsse	16.710	16.427	283	1,7
Finanzierungsvereinbarungen	9.717	8.404	1.313	15,6
Schwerbehindertenabgeltung	6.060	5.986	74	1,2
ZRN-Zuschüsse	3.468	3.487	-19	-0,5
Sonstige Verkehrserlöse	2.329	2.087	242	11,6
Summe	153.458	143.575	9.883	6,9

Die Verkehrserlöse haben gegenüber dem Vergleichszeitraum stark zugenommen (+9,9 Mio. € bzw. +6,9 %). Im Wesentlichen ist dieser Anstieg auf höhere Umsatzerlöse im **Linienverkehr** zurückzuführen. Hier ist ein Anstieg von 8,0 Mio. € bzw. 7,5 % zu verzeichnen. Die Wachstumsrate des URN-Einnahmen-Pools von 3,9 % im Jahr 2016 wurde damit deutlich übertroffen. Die rnv konnte ihren Einnahmenanteil im URN erhöhen. Gemäß der URN-Einnahmenaufteilungsregelung mussten in 2016 neue Verkehrserhebungen zur Aktualisierung der Verteilungsschlüssel durchgeführt werden. Diese ergaben für die rnv insgesamt höhere Nachfragewerte (P, Pkm) und führten zu einem höheren Verteilungsschlüssel der rnv. Darüber hinaus wurde gemäß der URN-Einnahmenaufteilungsregelung die P/Pkm-Gewichtung im Jahr 2016 zu Gunsten der rnv geändert. Die höhere P-Gewichtung verbessert den Aufteilungsschlüssel der rnv.

Die rnv hat zum Sommerfahrplanwechsel mit der Stadtbahn Nord und dem Investitions- und Ausbauprogramm RHB 2010 ihr Angebot deutlich ausgeweitet und erhält dafür zusätzliche Einnahmen (Absatzungsbeträge) vom URN.

Die **Schülerzuschüsse** bei den baden-württembergischen Linienbündeln liegen mit Ausnahme des Linienbündels Heidelberg, Sparte Bus, genau auf Vorjahresniveau. Bei Heidelberg, Sparte Bus, ergaben sich periodenfremde Nachzahlungen. In Rheinland-Pfalz verzeichnet das Linienbündel Ludwigshafen eine leichte Zunahme bei den Ausgleichsleistungen (+53 T€). Für die RHB erhielt die rnv die Ausgleichszahlungen nicht mehr nach dem Pauschalierungsverfahren, sondern nach dem "alten", bundesgesetzlichen Antragsverfahren nach § 6a AEG. Dabei konnte anstatt des gesetzlichen Kostensatzes ein höherer, unternehmensindividueller Kostensatz geltend gemacht werden. Daraus ergeben sich Mehreinnahmen von +162 T€ gegenüber dem Vorjahr.

Die Steigerung der Erlöse aus **Finanzierungsvereinbarungen** (+1,3 Mio. € bzw. +15,6 %) resultiert nahezu ausschließlich aus höheren Zuschusszahlungen im Rahmen der RHB-Finanzierungsvereinbarung (+1,1 Mio. €).

Die Erlöse aus **Schwerbehindertenzuschüssen** haben gegenüber dem Vorjahr um 74 T€ auf 6,1 Mio. € zugenommen. Die Entwicklung der Schwerbehindertenquote ist rückläufig. Die vorläufigen Auswertungen der Schwerbehindertenzahlungen 2016 ergaben sowohl für Rheinland-Pfalz als auch für Baden-Württemberg einen Rückgang. Die Abnahme der Schwerbehindertenquote konnte von dem starken Anstieg der erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen mehr als kompensiert werden.

Für den Anstieg der **sonstigen Verkehrserlöse** (+0,2 Mio. € bzw. +11,6 %) sind insbesondere zusätzliche Fahrplanleistungen in Form direkter URN-Sondereinnahmen für Maimarktverkehre und Schienenersatzverkehre (+ 0,3 Mio. €) sowie Erlöse aus erhöhtem Beförderungsentgelt (EBE) (+ 0,2 Mio. €) verantwortlich. Gegenläufig haben die Erlöse aus Werksverkehren um 0,2 Mio. € abgenommen.

Erlöse aus Bauleistungen

Die deutliche Steigerung der Umsatzerlöse aus dem Baugeschäft um 104,4 Mio. € auf 134,5 Mio. € ist vor dem Hintergrund der Bestandsveränderungen zu sehen. Im Berichtszeitraum gingen die Umsatzerlöse mit deutlichen Bestandsminderungen von 78,7 Mio. € einher, im Vergleichszeitraum mit

Bestandserhöhungen von 38,0 Mio. €. Die Gesamtleistung aus dem Baugeschäft ergibt sich als Summe der Komponenten Umsatzerlöse, Bestandsveränderungen sowie sonstige Erträge. Gegenüber dem Vergleichszeitraum ist die Leistung aus dem Baugeschäft um 12,7 Mio. € auf 55,8 Mio. € gesunken.

	1.1. – 31.12.2016	1.1. – 31.12.2015
	in T€	in T€
Umsatzerlöse aus Baugeschäft	134.453	30.101
Bestandsveränderungen aus Baugeschäft	-78.735	38.020
Sonstige Erträge aus Baugeschäft	53	324
Gesamtleistung Baugeschäft	55.771	68.445

Seit dem Geschäftsjahr 2016 wird im Rahmen der aufgrund gesetzlicher Anforderungen neu eingeführten Prognosekostenrechnung den Auftraggebern im Zeitpunkt der Inbetriebnahme einer Baumaßnahme neben dem bereits auf dem jeweiligen Bauprojekt aufgelaufenen Ist-Kostenvolumen auch das gesamte für die Zukunft noch zu erwartende, prognostizierte Kostenvolumen in Rechnung gestellt. Durch diese notwendige, vorverlagerte Abrechnung des Prognosekostenanteils einer Baumaßnahme bereits im Zeitpunkt der Inbetriebnahme werden entsprechende Forderungen und Umsatzerlöse ausgewiesen und die darauf fällige Umsatzsteuer abgeführt. Gleichzeitig werden aufwandsseitig die noch zu erwartenden, prognostizierten Baukosten durch entsprechende sonstige Rückstellungen abgegrenzt, sodass aus der Umstellung der Abrechnungssystematik der Bauleistungen kein Ergebniseffekt resultiert. Ebenfalls ergibt sich durch die Prognosekostenrechnung kein wesentlicher Einfluss auf die Finanzlage der RNV. Zum Stichtag 31. Dezember 2016 betragen die Rückstellungen für noch zu erbringende Bauleistungen im Rahmen dieser Prognosekostenrechnung 12,4 Mio. €.

Im Berichtsjahr haben sich folgende Projekte aufgrund Realisierung und Abrechnung in den Umsatzerlösen aus Bauleistungen niedergeschlagen: Stadtbahn Mannheim Nord (87,5 Mio. €), Ortsdurchfahrt Seckenheim (13,5 Mio. €).

Folgende weitere Projekte wurden im Berichtsjahr begonnen bzw. weitergeführt und haben daher zu einer Zunahme der unfertigen Leistungen geführt, wobei sich die Angabe in Klammern auf die Zunahme der unfertigen Leistungen im Berichtsjahr bezieht und nicht auf den Gesamtbestand der unfertigen Leistungen dieser Projekte zum Bilanzstichtag: Rhein-Haardtbahn 2010 (11,0 Mio. €), Bahnstadt Heidelberg (2,2 Mio. €), Ortsdurchfahrt Seckenheim Stadt Mannheim (1,9 Mio. €).

Sonstige Umsatzerlöse

Aufgrund der Neudefinition des § 277 Abs. 1 HGB im Rahmen des BilRUG kam es zu einem deutlichen Anstieg der sonstigen Umsatzerlöse um 13,2 Mio. € auf 14,8 Mio. €. Im Vorjahr unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesene Sachverhalte sind nun Teil der sonstigen Umsatzerlöse.

Maßgebliche Größe innerhalb der sonstigen Umsatzerlöse ist der **Vertriebsanreiz** aus der Einnahmenabrechnung der URN GmbH. Das starke Wachstum der Einnahmen aus dem Vertriebsbonus von 0,7 Mio. € bzw. 9,0 % lässt sich auf folgende Faktoren zurückführen: Die Kasseneinnahmen der rnv haben im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 5,6 % zugenommen. Betrachtet man nur die von der rnv verkauften Bartarife, sind die Kasseneinnahmen der rnv sogar um 6,2 % gestiegen. Zudem ist, wie in der URN-Einnahmenaufteilungsregelung vorgesehen, der Vertriebsanreiz für den Bartarif von 9,5 % im Vorjahr auf 10 % im Jahr 2016 erhöht worden. Im Abo-Bereich ist der Vertriebsanreiz mit 4,5 % konstant geblieben.

Aufgrund des gestiegenen Kostenvolumens sind die Erlöse aus der Weiterbelastung von Kosten an die MVV Verkehr GmbH im Rahmen des Oberbauprogramms und des Programms höhen gleicher Kreuzungen um 0,4 Mio. € auf 2,2 Mio. € angestiegen.

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

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** der rnv sind im Berichtsjahr um 13,3 Mio. € auf 3,4 Mio. € gesunken. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang die Umgliederung in die sonstigen Umsatzerlöse als Konsequenz der Neuregelungen des BilRUG.

Das Verlustverrechnungspotenzial aus der Absenkung von Trassen- und Arbeitnehmerüberlassungsentgelten reichte im Geschäftsjahr 2015 nicht aus, um das Defizit aus dem rnv-Kerngeschäft zu decken. Der übersteigende Betrag wurde von den Gesellschaftern durch Ertragszuschüsse i. H. v. 1,3 Mio. € ausgeglichen. Im laufenden Geschäftsjahr war ein solcher zusätzlicher Defizitausgleich nicht erforderlich.

Innerhalb der verbleibenden sonstigen betrieblichen Erträge ist ein Anstieg der Erträge aus Schadenersatz (+0,2 Mio. €) sowie der Erträge aus Rückstellungsaufösungen (+0,1 Mio. €) zu verzeichnen.

2.3.1.2 Aufwendungen

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

	1.1. – 31.12.2016	1.1. – 31.12.2015
	in T€	in T€
Materialaufwand	144.960	151.269
Personalaufwand	45.235	41.256
Abschreibungen	16.273	15.916
Sonstige betriebliche Aufwendungen	17.364	16.698
Summe	223.832	225.139

Materialaufwand:

Der Materialaufwand verringerte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum um 6,3 Mio. € auf 145,0 Mio. €, was hauptsächlich auf die geringere Bautätigkeit im Geschäftsjahr zurückzuführen ist. Von dem im Geschäftsjahr angefallenen Materialaufwand entfallen 38,1 % (= 55,2 Mio. €) auf den Bereich Bauleistungen.

Personalaufwand:

Der Personalaufwand ist gegenüber dem Vergleichszeitraum um 4,0 Mio. € auf 45,2 Mio. € angestiegen. Ursächlich ist vor allem der sukzessive Aufbau eigenen Personals der rnv bei gleichzeitigem Rückgang der Personalüberlassung durch die Altverkehrsunternehmen. Darüber hinaus sind Lohn- und Gehaltssteigerungen erfolgt.

Abschreibungen:

Trotz eines Rückgangs der Investitionen gegenüber dem Vorjahr um 2,7 Mio. € auf 12,6 Mio. € sind die Abschreibungen des Geschäftsjahres um 0,4 Mio. € auf 16,3 Mio. € angestiegen.

Sonstige betriebliche Aufwendungen:

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind gegenüber dem Vergleichszeitraum um 0,7 Mio. € auf 17,4 Mio. € angestiegen.

Innerhalb folgender Bereiche ergibt sich ein Anstieg der Aufwendungen: Mieten und Pachten (+0,4 Mio. €), Werbung (+0,3 Mio. €), URN-Eigenaufwand (+0,2 Mio. €).

Dem deutlichen Anstieg der Mieten und Pachten liegt die Anmietung zusätzlicher Büroflächen zugrunde.

Umfangreiche Maßnahmen der Außenkommunikation (z.B. im Kontext der Eröffnung von Stadtbahn Mannheim Nord) haben zu einer Zunahme der Aufwendungen für Werbung geführt.

Innerhalb folgender Bereiche ergibt sich ein Rückgang der Aufwendungen: Rechts- und Beratungskosten (-0,4 Mio. €); Beiträge, Gebühren und Versicherungen (-0,1 Mio. €).

Der deutliche Rückgang der Rechts- und Beratungskosten ist vor dem Hintergrund der außerordentlich hohen Aufwendungen des Vorjahres zu sehen, die wesentlich durch das Klageverfahren gegen das Schienenkartell sowie Unterstützungsleistungen für die Unternehmensstrategie 4x20 bedingt waren.

Aufgrund geringerer Aufwendungen für die Haftpflichtversicherung HÖV ist es gegenüber dem Vorjahr zu einem Rückgang der Versicherungsbeiträge gekommen.

Modellbedingt ergeben sich bei der rnv keine Ergebniseffekte aus dem Verkehrs- und Baugeschäft. Der im Berichtsjahr erzielte Jahresüberschuss aus dem Drittgeschäft von 0,03 Mio. € (Vergleichszeitraum: 1,3 Mio. €) ist durch folgende Komponenten geprägt: Finanzierungsvereinbarungen mit umliegenden Städten bzw. Kreisen (0,41 Mio. €), sonstiges Drittgeschäft (0,16 Mio. €), Ertragsteueraufwand (0,54 Mio. €).

2.3.2 Vermögens- und Finanzlage

2.3.2.1 Kennziffern

Vermögensstruktur	31.12.2016		31.12.2015	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
Anlagenintensität				
Anlagevermögen	146.618	56,8 %	150.651	47,6 %
Gesamtvermögen	258.248		316.609	
Umlaufintensität				
Umlaufvermögen	110.265	42,7 %	165.317	52,2 %
Gesamtvermögen	258.248		316.609	

Die Bilanzsumme der rnv ist gegenüber dem Vergleichszeitpunkt 31.12.2015 deutlich um 58,4 Mio. € auf 258,2 Mio. € gesunken. Das Anlagevermögen verringerte sich im relevanten Zeitraum um 4,0 Mio. € auf 146,6 Mio. €, das Umlaufvermögen um 55,1 Mio. € auf 110,3 Mio. €. Ursache für den deutli-

chen Rückgang des Umlaufvermögens ist insbesondere die Abnahme des Bestands an unfertigen Leistungen um 78,6 Mio. €. Gegenüber dem Vergleichszeitpunkt hat die Anlagenintensität um 9,2 Prozentpunkte auf 56,8 % zugenommen.

Anlagendeckungsgrade	31.12.2016		31.12.2015	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
Anlagendeckung 1				
Eigenkapital	60.400	41,2 %	60.368	40,1 %
Anlagevermögen	146.618		150.651	
Anlagendeckung 2				
Eigenkapital	60.400	116,9 %	60.368	109,0 %
+ langfristiges Fremdkapital	111.062		103.888	
Anlagevermögen	146.618		150.651	

Zum 31.12.2016 ist das Anlagevermögen zu 41,2 % (Vorjahr: 40,1 %) durch Eigenkapital sowie zu 116,9 % (Vorjahr: 109,0 %) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital finanziert. Langfristiges Fremdkapital ist hierbei definiert als langfristig finanziertes Kapital, unabhängig von der Restlaufzeit.

Kapitalstruktur

	31.12.2016		31.12.2015	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
Eigenkapitalanteil				
Eigenkapital	60.400	23,4 %	60.368	19,1 %
Gesamtkapital	258.248		316.609	
Fremdkapitalanteil				
Fremdkapital	195.241	75,6 %	253.793	80,2 %
Gesamtkapital	258.248		316.609	
Verschuldungskoeffizient				
Fremdkapital	195.241	323,2 %	253.793	420,4 %
Eigenkapital	60.400		60.368	
Korrigierter Eigenkapitalanteil				
Eigenkapital	60.400	27,2 %	60.368	29,9 %
Gesamtkapital	258.248		316.609	
- unfertige Leistungen	36.144		114.755	

Die Eigenkapitalquote beträgt zum 31.12.2016 unbereinigt 23,4 % (Vorjahr: 19,1 %). Bereinigt um den Bestand an unfertigen Leistungen im Rahmen der Bautätigkeit für Gesellschafter und Dritte (insbesondere MVV Verkehr GmbH) liegt die Eigenkapitalquote bei 27,2 % (Vorjahr: 29,9 %).

Die Erhöhung des Eigenkapitals um 0,03 Mio. € ist ausschließlich auf den im Geschäftsjahr erwirtschafteten Jahresüberschuss zurückzuführen. Der Rückgang des Fremdkapitals um 58,6 Mio. € ist insbesondere auf die um 73,3 Mio. € gesunkenen Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen zurückzuführen.

2.3.2.2 Investitionen

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 12,6 Mio. € investiert. Dabei entfallen 0,7 Mio. € auf immaterielle Vermögensgegenstände und 11,9 Mio. € auf Zugänge im Sachanlagevermögen. Der Großteil der Investitionen des Geschäftsjahres betrifft die Erneuerung des Gebäudes M7 (2,3 Mio. €), neue Busse (2,3 Mio. €), das neue RBL-System (itcs4u) (1,6 Mio. €), neue Vertriebstechnologie (0,8 Mio. €), neue Dienst- und Sonderfahrzeuge (0,5 Mio. €) sowie das Geoinformationssystem (0,3 Mio. €).

2.3.2.3 Liquidität

Die Finanzierung der signifikanten Investitionen des Geschäftsjahres erfolgte überwiegend aus Mitteln der am 12.03.2015 abgeschlossenen Konsortialfinanzierung. Insgesamt wurden hieraus für Investitionen des Geschäftsjahres 2016 9,2 Mio. € abgerufen, wovon im Geschäftsjahr 2016 5,2 Mio. € zufließen und die verbleibenden 4,0 Mio. € erst im Januar 2017. Aus einem durch eine der Hausbanken durchgereichten KfW-Förderkredit vom 06.04.2016 zur Finanzierung der Erneuerung einer Werkstatthalle (Gebäude M7) wurden insgesamt 8,2 Mio. € auf ein Sperrkonto gestellt, von denen im Geschäftsjahr 2016 3,1 Mio. € abgerufen und auf die laufenden Konten zur tatsächlichen Verwendung übertragen wurden. Alle weiteren Investitionen wurden aus dem laufenden Geschäftsbetrieb finanziert.

Zum Bilanzstichtag bestehen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 81,3 Mio. € (Vorjahr: 72,1 Mio. €) und Verbindlichkeiten gegenüber Leasinggebern in Höhe von 4,9 Mio. € (Vorjahr: 5,4 Mio. €). Die gegenüber der MVV Verkehr GmbH bestehenden Darlehensverbindlichkeiten belaufen sich per 31.12.2016 auf 24,9 Mio. € (Vorjahr: 26,3 Mio. €).

Aus den Abschreibungen des Geschäftsjahres ergab sich ein Innenfinanzierungspotenzial in Höhe von 16,3 Mio. €.

Die Zahlungsfähigkeit war im Berichtsjahr jederzeit gegeben.

Zum Bilanzstichtag verfügte die rnv über Kontokorrent-Kreditlinien bei den am Konsortialdarlehensvertrag vom 12.03.2015 beteiligten Banken in Form eines sog. „revolvierenden Darlehens“ in Höhe von insgesamt 6,0 Mio. €. Darüber hinaus bestand eine Tagesgeld-Kreditlinie bei der Tochtergesellschaft ZWM über zusätzliche 2,5 Mio. €. Die bestehenden Kreditlinien wurden per 31. Dezember 2016 rein im Sinne einer Zinsoptimierung im Umfang von weniger als 10 T€ beansprucht.

2.4 Gesamtaussage zu Geschäftsverlauf und Lage des Unternehmens

Die rnv konnte die Umsatzziele aus der Unternehmensplanung für 2016 deutlich übertreffen. Mit 153,5 Mio. € übersteigen die Verkehrserlöse den geplanten Umsatz i.H.v. 149,1 Mio. € um +4,4 Mio. € (+3,0 %).

Aufgrund eines stärkeren Ist-Wachstums der URN-Pooleinnahmen von 3,9 % im Vergleich zum Plan-Wachstum von 2,5 % sowie einem höheren Einnahmenanteil der rnv an den URN-Pooleinnahmen als Ergebnis der Verkehrszählung im rnv-Einzugsgebiet ergibt sich bei den Erlösen aus Linienverkehr eine Plan-Ist-Abweichung von +4,0 Mio. €.

Mit +0,03 Mio. € liegt das Ist-Ergebnis des abgeschlossenen Geschäftsjahres nur geringfügig unter dem prognostizierten Ergebnis von +0,2 Mio. €. Die Abweichung gegenüber dem ursprünglichen Planwert resultiert insbesondere aus höherem Ertragsteueraufwand (-0,3 Mio. €).

Im Geschäftsjahr 2016 wurden rnv-eigene Investitionen i.H.v. 12,6 Mio. € getätigt. Damit wurde das geplante Investitionsvolumen von 20,0 Mio. € lediglich zu 63,1 % ausgeschöpft. Das geringere Investitionsvolumen in 2016 basiert hauptsächlich auf geänderten Planungen bei Neubauvorhaben sowie Projektverzögerungen bei Bestandsbauvorhaben (-5,1 Mio. €) im Rahmen des Standortkonzeptes der rnv.

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

2.5 Weitere bedeutsame nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

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

2.5.1 Mitarbeiter

Im Personalwesen prägten vor allen Dingen der Abschluss und die Umsetzung des Tarifvertrags zur Demografie (TV Demografie vom 9. Februar 2016) das Berichtsjahr 2016. Die freiwillige Teilnahme der Mitarbeiter am Demografie-Modell mit Wirkung zum 01.10.2016 machte es notwendig, die personellen Ressourcen der Fachbereiche der rnv zu erhöhen, deren Mitarbeiter am stärksten am Modell partizipieren. Aus diesem Anlass wurden beispielsweise bereits im Frühjahr 2016 zusätzliche Ausbildungsgruppen für Straßenbahnfahrer aufgelegt, um dem potenziellen personellen Ausgleichsbedarf Rechnung tragen zu können. Seit Start des Demografie-Modells zum 01.10.2016 nehmen mittlerweile rund 250 Mitarbeiter teil. Für das Jahr 2017 lässt die Prognose einen Anstieg der Teilnehmerzahl erwarten.

Neben dem direkten Ausgleich durch Neueinstellungen von Personal werden in den nächsten Jahren die Kapazitäten der Ausbildungsplätze stetig erweitert, um den eigenen Nachwuchs nachhaltig heran zu ziehen und zu fördern. So soll die Zahl der Auszubildenden von heute zwölf auf zwanzig im Jahre 2018 erhöht werden. Die Übernahmequote nach erfolgreich abgeschlossener Ausbildung lag im Jahr 2016 bei 89% (neun Auszubildende beendeten ihre Ausbildung, davon erhielten acht Lehrlinge entsprechende Übernahmeverträge).

Die Förderung und Entwicklung der Mitarbeiter stand im Berichtsjahr erneut im Fokus der Personalentwicklung. So wurden beispielsweise Schulungen zum Thema Projektmanagement zur besseren Umsetzung der „rnv-Strategie 4x20“ für etwa 50 Mitarbeiter durchgeführt. Zur Förderung des Nachwuchses an Führungskräften wurden Kandidaten mit Führungspotenzial in einer Führungskonferenz der Ersten Berichtsebene vorgeschlagen, die künftig einmal jährlich stattfinden wird. So wird sichergestellt, dass den Mitarbeitern neben den vielfältigen fachlichen Entwicklungsmöglichkeiten in der rnv auch bei einer Karriere als Führungskraft bereits frühzeitig Unterstützung zuteil wird. Zusammen mit den umfangreichen Angeboten zur Gesunderhaltung der Mitarbeiter (Jobfit-Programm) und zur Unterstützung bei persönlichen Problemen in unterschiedlichen Lebenslagen (Kinderbetreuung, Pflege von Angehörigen, Schuldnerberatung, Umgang mit Suchtproblemen u.a.) stellt sich die rnv als Arbeitgeber in der Metropolregion Rhein-Neckar attraktiv auf und wirbt auf Messen an Hochschulen oder für den Ausbildungsnachwuchs bei Schülerinnen und Schülern mit den Vorteilen eines kommunalen Unternehmens.

Seit Juni 2016 kooperiert die rnv im betrieblichen Gesundheitsmanagement und Betriebssport mit dem Polizeipräsidium Mannheim. Die bereits langjährigen, engen Verbindungen der rnv-Kollegen mit den Kollegen der Polizei (wie zum Beispiel bei Schwerpunktkontrollen der Fahrausweise, der Sicherheit im Straßenverkehr, der Busschule, der Unfallbearbeitung oder der Zusammenarbeit der Leitstellen) auf verschiedenen Ebenen haben damit eine Bestätigung und die Möglichkeit zur systematischen Weiterentwicklung erhalten. Es wurden bereits mehrere gemeinsame Sport- und Gesundheitsveranstaltungen durchgeführt.

Die Zahl der Mitarbeiter in der Zentralen Serviceeinheit (ZSE) ist im Vorjahresvergleich von 40 Beschäftigten auf aktuell 42 angestiegen. Für Mitarbeiter, die zeitweise oder dauerhaft fahrdienst- beziehungsweise arbeitsplatzuntauglich sind, wird in der ZSE nach alternativen Einsatzmöglichkeiten im Unternehmen gesucht. Fremdvergaben und Leasingeinsätze lassen sich dadurch ebenso reduzieren wie krankheitsbedingte Fehlzeiten der Beschäftigten.

2.5.2 Kundenqualitätsmanagement

Im Jahr 2016 konnte die gute Bewertung des Jahres 2015 bei der jährlichen Befragung von Fahrgästen durch das Meinungsforschungsinstitut TNS Infratest bestätigt werden. Der Platz im Mittelfeld der teilnehmenden Verkehrsunternehmen (Skala 1 bis 5 ähnlich der Schulnoten) wurde mit einer leichten Verbesserung gegenüber dem Vorjahr (2,63 ggü. 2,66) gehalten. Der Abstand zum Ergebnis der deutschlandweiten Befragung (2,88) ist wie auch im letzten Jahr deutlich.

Durch Investitionen in neue Fahrausweisautomaten sowie mehr Sauberkeit an Haltestellen und in Fahrzeugen konnten Verbesserungen erzielt werden, die von den Fahrgästen positiv bewertet werden. Die nachhaltige Verbesserung der zentralen Leistungsmerkmale steht auch weiterhin im Fokus der rnv. Allerdings sorgten Baumaßnahmen an der bestehenden Infrastruktur sowie Neubauprojekte für zeitlich befristete Verschlechterungen bei denjenigen Nutzern des ÖPNV, die von Umleitungsverkehren und Verlegungen von Haltestellen betroffen waren.

Mit der Inbetriebnahme neuer Stadtbahnstrecken ergeben sich einerseits Verbesserungen für neu erschlossene Stadtteile, andererseits führt die Neuordnung untergeordneter Buslinien zu Änderungen bei bislang bestehenden Verbindungen und Linienwegen. So hat die Einführung der Stadtbahn Mannheim Nord zwar die erwartete Nachfrage übertroffen, die Änderungen des Buslinienetzes wurden aber gleichzeitig kritisch von den Kunden hinterfragt. Fahrgastzuwächse und -Verlagerun-

gen wurden und werden dokumentiert und analysiert. Nicht alle Effekte lassen sich im Vorfeld einer größeren Liniennetzumstellung planen. Es laufen Nachsteuerungsmaßnahmen und maßvolle Angebotsanpassungen, die durch automatische Fahrgastzählungen, Pünktlichkeitsauswertungen und Befragungen der Fahrgäste begleitet werden.

Auch wenn eine positive Bilanz gezogen werden kann, sind die Veränderungen für viele Fahrgäste zunächst gewöhnungsbedürftig. Die Rückmeldungen der Fahrgäste beim Qualitätsmanagement der rnv haben im Jahr 2016 an denjenigen Standorten zugenommen, die zeitweilig oder längerfristig von Änderungen des Regelbetriebes betroffen waren. So haben in Mannheim und Ludwigshafen die Rückmeldungen um rund 30 Prozent zugenommen. Insgesamt haben die Kundenrückmeldungen um 17 % gegenüber dem Vorjahr zugenommen. Unterschiedliche verfügbare Kommunikationskanäle erleichtern die Kontaktaufnahme für unsere Fahrgäste. Mit Hilfe unserer Software für das CRM ist eine schnelle und effiziente Bearbeitung des eingegangenen Feedbacks gewährleistet und die Weitergabe der Hinweise für eine gezielte Verbesserung durch die Fachabteilungen sichergestellt.

Fuhrpark

Damit die Kunden stets mit einem guten Gefühl unterwegs sind, legt die rnv großen Wert auf den Ausbau und die Pflege des Fahrzeugparks. Zu den Standardanforderungen an Bahnen und Busse zählen dabei hohe Verfügbarkeit, uneingeschränkte Zugangsmöglichkeit für alle Kundengruppen, umweltfreundliche Technik, bequeme Ausstattung und moderne Informationssysteme.

Um diesem Qualitätsanspruch gerecht zu werden, bedarf es der kontinuierlichen Pflege des vorhandenen Fahrzeugparks sowie der rechtzeitigen Ersatzbeschaffung, wenn eine Verlängerung der Nutzungsdauer nicht mehr wirtschaftlich sinnvoll ist. In wenigen Jahren muss ein Teil der rnv-Stadtbahn-Flotte ersetzt werden. Es handelt sich um die erste Generation der Niederflurwagen, welche Mitte der 90er Jahre beschafft wurden. Hierfür hat die rnv das Projekt „Rhein-Neckar-Tram 2020“ aufgesetzt, welches 2016 gut vorangekommen ist. Unter anderem wurden das Fahrzeugzielkonzept sowie das technische und kaufmännische Lastenheft erstellt. Im nächsten Schritt sollen dann zügig die Klärung der Finanzierung sowie die Ausschreibung folgen, damit die ersten Neufahrzeuge 2020 ausgeliefert und zugelassen werden können.

In erster Linie zur Erschließung der Wohngebiete im Einzugsbereich der neuen Stadtbahn Mannheim Nord wurden im Sommer fünf Solaris-Midibusse in Dienst gestellt. Als besonderes Serviceangebot verfügen diese Fahrzeuge über USB-Anschlüsse im Fahrgastraum zum Laden von Handys oder Laptops via USB-Kabel. Außerdem wurden 2016 vier Citaro-Gelenkbusse beschafft. Alle neuen Busse sind niederflurig, vollklimatisiert und mit Videoausrüstung ausgestattet. Außerdem erfüllen sie die Anforderungen der Schadstoffnorm EURO VI, sie ersetzen Fahrzeuge nach EURO III bzw. IV. In den folgenden Jahren bis 2020 ist weiter eine kontinuierliche Beschaffung vorgesehen. Auch die Subunternehmer der rnv setzen verstärkt EURO VI-Fahrzeuge ein. Seit Juni 2016 fährt die Verkehrsgesellschaft Worms-Wonnegau (VGW) als neuer Subunternehmer mit neun neuen VDL-Solobussen in Ludwigshafen. Des Weiteren hat die Firma Rau vier Solo- und vier Kleinbusse mit EURO VI im Einsatz. V-Bus hat 2016 drei Solo- und zwei neue Midibusse mit den neuesten Abgasnormen beschafft.

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

3.1 Prognosebericht

Nach der deutlichen Attraktivitätssteigerung des Verkehrsangebots durch Umsetzung wesentlicher Angebotsausweitungen in 2016 (Inbetriebnahme Stadtbahn Mannheim Nord, Expresszug Rhein-Haardtbahn) verfolgt die rnv auch in den folgenden Planjahren 2017-2021 mit Nachdruck ihre Strategie, auf Basis eines stabilen Defizits ihren Kunden die bestmöglichen Mobilitätsdienstleistungen anzubieten.

Investitionen der Gesellschafter mit einem Volumen von über 300 Mio. € in Infrastrukturmaßnahmen, wie zum Beispiel die Fortsetzung des Mobilitätsnetzes Heidelberg und der Ausbau der Linie 10 in Ludwigshafen-Friesenheim, tragen maßgeblich dazu bei.

rnv-eigene Investitionen

In der im Nachgang zur Gesellschafterversammlung vom 30.11.2016 verabschiedeten Wirtschafts- und Mehrjahresplanung ist die Investitionstätigkeit der rnv geprägt durch das Standortkonzept mit einem Investitionsvolumen von 74,4 Mio. € (Neubau Betriebshof Heidelberg 46,7 Mio. €, Erweiterung/ Umbau Betriebshof Mannheim 13,6 Mio. €, Werkstätten 9,5 Mio. €) sowie die Beschaffung von ca. 100 neuen Stadtbahnfahrzeugen mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 300 Mio. €, wovon 134 Mio. € auf die Jahre 2017-2021 entfallen. Die Realisierung des Standortkonzepts ist wiederum Voraussetzung für die Wartung, Instandhaltung und Abstellung

dieser neuen Bahnen. In der Wirtschafts- und Mehrjahresplanung wurde die Basisvariante von 96 zu beschaffenden Bahnen bei einem reinen 1:1 Austausch zugrunde gelegt. Mittlerweile geht die rnv von einer Beschaffung von bis zu 126 Bahnen mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 340 Mio. € aus. Je nach weiterem Verlauf der Verhandlungen mit dem zukünftigen Lieferanten und den Kreditgebern und unter Berücksichtigung möglicher Fördermittel durch das Land Baden-Württemberg können die tatsächlichen Investitionszeitpunkte deutlich von der Planung abweichen.

Wesentlicher Bestandteil der rnv-Investitionen im Geschäftsjahr 2017 in Höhe von 32,1 Mio. € (ohne Berücksichtigung von Zuschüssen) ist die erste Anzahlung von 17,2 Mio. € für die Bahnbeschaffung. Erneuerungs- und Umbaumaßnahmen am Standort Mannheim-Möhlstraße (Schwerpunktwerkstatt M7, Gebäude M8 und M9) sind mit insgesamt 4,6 Mio. € für 2017 eingeplant. Weitere Erneuerungs- und Umbaumaßnahmen mit deutlichem Investitionsbedarf sind auch für die Folgejahre vorgesehen. Der Beginn des ersten Bauabschnitts im Rahmen des Neubaus des Betriebshofs Heidelberg ist im Jahr 2017 mit 1,5 Mio. € veranschlagt. Für die Neubeschaffung von Bussen ist im Jahr 2017 ein Investitionsvolumen von 1,5 Mio. € unterstellt. Darüber hinaus sind 0,5 Mio. € für Investitionen in die technische Ausrüstung von Gebäuden und Fahrzeugwerkstätten und 0,8 Mio. € für Sonderfahrzeuge der Infrastruktur vorgesehen. Zusätzlich fließen unter dem Titel ITCS4U 1,3 Mio. € in eine Erweiterung und Modernisierung des RBL-Systems.

Erlössteigerungen

Für das Jahr 2017 erwartet die rnv weiter steigende **Verkehrserlöse** in Höhe von 157,5 Mio. €.

Die prognostizierten Erlöse aus **Linienverkehr** für 2017 belaufen sich auf 118,2 Mio. €. Es ist ein jährliches Wachstum der URN-Kasseneinnahmen von 2,5 % unterstellt.

Unter Berücksichtigung der Umsetzung verschiedener Großprojekte wie Stadtbahn Mannheim Nord und Rhein-Haardtbahn 2010 im Jahre 2016, der laufenden Realisierung des Mobilitätsnetzes Heidelberg und des anstehenden Großprojekts der Stadtstraße Ludwigshafen (voraussichtlich ab Ende 2018) sowie aus Effekten des Strategiemoduls „Modal Split“ (Akquise Jobticket, Ausbau Mobilitätszentralen) werden ab 2017 zusätzliche Mehreinnahmen von 2,0 Mio. € p. a., anwachsend auf 6,2 Mio. € p.a. im Jahr 2021, erwartet.

Analog den steigenden Erlösen aus Linienverkehr ist auch bei den Erlösen aus **Schwerbehindertenzuschüssen** in 2017 ein leichter Zuwachs auf 6,5 Mio. € in der Planung unterstellt.

Bei den Erlösen aus **Schülerzuschüssen** ist mit einem konstanten Niveau von rund 16,5 Mio. € p. a. bis 2021 zu rechnen. Diese Prognose basiert auf einer Fortschreibung der Ist-Werte für Baden-Württemberg sowie dem verabschiedeten Preis-Preis-Modell in Rheinland-Pfalz.

Die erwartete Steigerung der Erlöse aus den **Finanzierungsvereinbarungen** um 0,9 Mio. € beruht vor allem auf steigenden Erlösen aus der OEG-Finanzierungsvereinbarung (+1,0 Mio. €) und der RHB-Finanzierungsvereinbarung (+0,3 Mio. €). Gegenläufig wirkt eine Verringerung der Erlöse der Heidelberger Finanzierungsvereinbarung (-0,4 Mio. €).

Ergebnis

Das Ergebnis 2017 der rnv wird vor allem durch die Ergebnisse aus den Finanzierungsvereinbarungen mit den Nachbargemeinden der Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen sowie den Überschüssen aus Sonderverkehren bestimmt. Die rnv prognostiziert für 2017 einen Überschuss von 0,4 Mio. €. Bei den Finanzierungsvereinbarungen der OEG und HSB werden die zukünftigen Sätze aktuell verhandelt. In allen Planjahren ist aus diesen Verhandlungen ein Überschuss für die rnv unterstellt. Bei der Finanzierungsvereinbarung RHB existiert eine Preisfestschreibung bis 2022.

3.2 Chancen- und Risikobericht

Um die Marke „rnv“ weiterzuentwickeln und um sich mit deren Ausbau am Mobilitätsmarkt zu positionieren, wurde die Unternehmensstrategie „rnv 2020“ ins Leben gerufen. Sie betont die von den Kunden bereits jetzt geschätzten ökologischen Aspekte sowie die individuelle Mobilität und leitet daraus die Markentreiber Ökologie und Innovation sowie die Ergebnistreiber Effizienz und ÖPNV-Mobilität (Steigerung des ÖPNV-Marktanteils) ab. „rnv 2020“ sieht vor, diese Treiber finanziell und personell auszubauen, ohne dass dies negative Auswirkungen auf das wirtschaftliche Ergebnis des Unternehmens hat. Die Implikationen aus dieser Markenkonzption werden daher bewusst mit der im Projekt „Weiter erfolgreich“ eingeführten Initiative zur Prozessverbesserung verbunden. Die sogenannten „4 x 20“-Ziele dieser Unternehmensstrategie beinhalten, die rnv jeweils 20 % innovativer, 20 % ökologischer, 20 % effizienter zu machen und einen Fahrgastzuwachs um 20 % zu erreichen.

Alle Veränderungen beinhalten sowohl Chancen als auch Risiken, deren kontinuierliche, verlässliche und vollständige Identifizierung und Steuerung integraler Bestandteil der Unternehmensführung ist. In diesem Sinne hat die rnv Risikogrundsätze entwickelt, daraus abgeleitete Leitlinien aufgestellt und einen Risikomanagement-Prozess etabliert.

Risikomanagementsystem

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

Die aktuelle Unternehmenssituation unterliegt jedes Quartal einer regelmäßigen Risikorevision und Risikoanalyse. Neue wie alte Chancen und Risiken werden in Potenzial, Eintrittswahrscheinlichkeit und möglichen Gegenmaßnahmen möglichst vollständig erfasst und laufend in mehreren Ebenen plausibilisiert.

Der Chancen- und Risikobericht und die Kontrollen aus dem rechnungslegungsbezogenen Teil des Internen Kontrollsystems werden der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat als Wirksamkeitsnachweis beider Systeme regelmäßig zur Verfügung gestellt. Daneben wird die Notwendigkeit des Ausbaus des rnv-übergreifenden Kontrollsystems weiter überprüft und bei Bedarf vorangetrieben.

Ausgewählte Risiken mit hohem Schadenspotenzial unterliegen darüber hinaus in einem eigens aufgebauten quartalsweisen Maßnahmencontrolling einer besonderen Beobachtung durch die Entscheidungsträger.

Eine interdisziplinär tätige Arbeitsgruppe, die sich aus den Risikoverantwortlichen aller Unternehmensbereiche zusammensetzt, prüft die Ergebnisse des Erhebungsprozesses kritisch und steht als Expertenkommission den einzelnen Bereichsverantwortlichen unterstützend zur Verfügung.

Außerhalb der regelmäßigen Berichterstattung gibt es für unerwartete Risiken mit bestandsgefährdendem Schadenspotenzial eine ad-hoc Berichtspflicht.

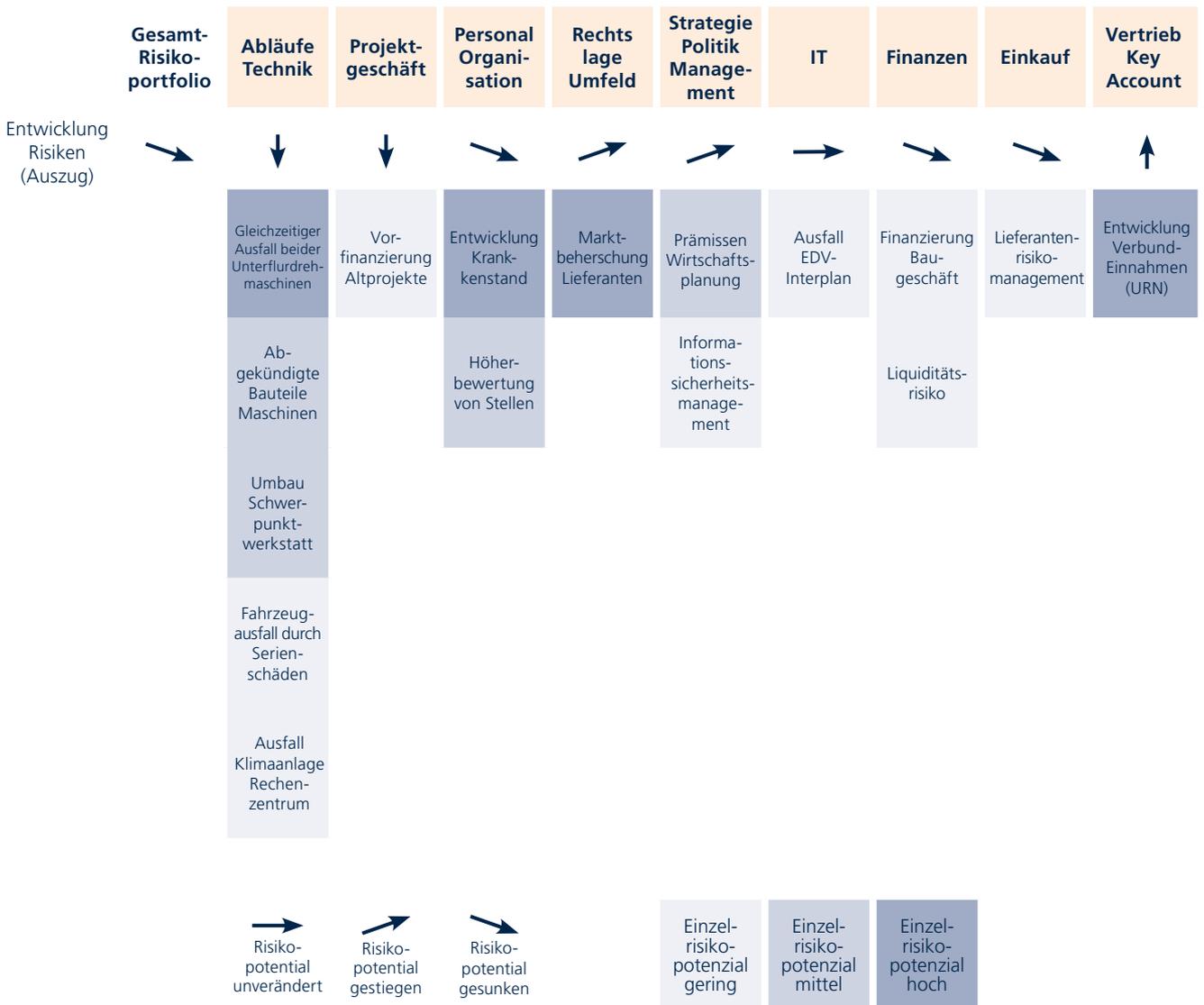
Das Risikomanagementsystem wird in festgelegten Abständen durch die Interne Revision auf seine grundsätzliche Wirksamkeit und Angemessenheit überprüft.

Risikoportfolio

Die Anzahl der gemeldeten Einzelrisiken im Risikoportfolio der rnv hat sich im Vergleich zum Vorjahr kaum verändert und liegt im Geschäftsjahr 2016 bei 77 Risiken, grundsätzlich kategorisiert in 13 Risikofeldern und aufgelistet nach den mit ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit gewichteten Schadenspotenzialen. Der

Netto-Schadenswert des gesamten rnv-Risikoinventars sank im Vergleich zum Vorjahr von 5,3 Mio.€ auf 4,1 Mio.€ im aktuellen Geschäftsjahr. Hierin drückt sich u.a. auch der erfolgreiche Umgang mit den obligatorischen Risiko-Gegenmaßnahmen insbesondere bei Risiken mit höheren Schadenspotenzialen aus.

Entwicklung der Risikokategorien im Geschäftsjahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr anhand des Netto-Schadenspotentials



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

Exemplarisch ausgewählte Einzelrisiken

Entwicklung der URN-Einnahmen

Sollte es aus nicht vorhersehbaren Gründen zu einer Korrektur der Verteilung der Kasseneinnahmen durch die Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN) kommen, könnten die Einnahmen der rnv geringer ausfallen als geplant. Diese Korrekturen werden zum Beispiel vorgenommen, wenn aufgrund des demografischen Wandels die Gesamteinnahmen des Verbundes stagnieren oder zurückgehen oder falls sich die Verteilungsverhältnisse innerhalb des Verbundes unvorhersehbar zu Ungunsten der rnv verschieben.

Aktuell wirkt der Demografiefaktor im EAV-Modell stark zu Gunsten der Region/Peripherie.

Gleichzeitiger Ausfall der Unterflurdrehmaschinen

Die rnv setzt zur vorgeschriebenen, regelmäßigen Bearbeitung der Radreifensätze von Schienenfahrzeugen zwei unabhängig voneinander arbeitende Unterflurdrehmaschinen ein. Fallen aufgrund von Störungen beide Maschinen gleichzeitig aus, können die Radreifenprofile der Schienenfahrzeuge nicht mehr bearbeitet werden. Es drohen Fahrzeugausfälle, die nur schwer kompensiert werden können, da sich die Reservequote zur Verfügung stehender Fahrzeuge weiter verringert hat.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Instandhaltung der älteren Unterflurdrehmaschine „UFD104“ seitens des Herstellers bereits abgekündigt worden ist, da aufgrund des Alters der Maschine dort kein qualifiziertes Wartungspersonal mehr vorhanden ist. Die Suche nach Alternativlieferanten für diese Wartungsarbeiten gestaltet sich aufgrund der technischen Komplexität schwierig.

Marktbeherrschende Stellung von Lieferanten

Gerade im Schienenfahrzeugbereich ist durch zunehmende Spezialisierung der Kreis der Anbieter von Teilen, Komponenten oder Ersatzteilen oftmals eingeschränkt. Die rnv kann der Marktmacht einzelner Anbieter oft nur wenig entgegensetzen. Dies führt zu fehlenden Handlungsalternativen bei Problemen in der Abwicklung von geschlossenen Verträgen wie auch zu schwierig prognostizierbaren Lieferzeiten und Preisen in der Zukunft. Die Auswirkungen sind u. a. Stillstände in der Fahrzeugflotte.

Unvorhersehbare Entwicklung des Krankenstandes insbesondere beim Fahrpersonal

Die in der Planung angenommene Krankenquote bei Mitarbeitern unterliegt in der Realität häufig nicht vorhersehbaren Sprüngen, deren Ursachen nicht sicher zu bestimmen sind. Die der Fahrpersonalbemessung zugrundeliegenden Annahmen können überschritten werden und der daraus entstehende Personalmangel nur über Mehrarbeit oder Leistungszukauf kompensiert werden. Erhöhter altersbedingter Krankenstand verschärft diese Problematik.

Aufgrund der Unabsehbarkeit ist dieses Risiko schlecht steuerbar; so wurde z.B. die Frequenz der Personalbedarfsplanung herabgesetzt, um auf kurzfristige Entwicklungen reagieren zu können. Weiterhin befindet sich die Einführung von Mischarbeitsplätzen zur Zeit in der Umsetzung.

Umbau der Schwerpunktwerkstatt

Bis voraussichtlich September 2017 laufen in der Schwerpunktwerkstatt umfangreiche Umbau- und Sanierungsarbeiten in und am Gebäude. Dadurch wird die Einsatzfähigkeit der Schwerpunktwerkstatt beeinträchtigt; in Folge erhöhen sich die Durchlaufzeiten der Fahrzeuge, was in Verbindung mit der niedrigen Reservequote möglicherweise einen Mangel an einsatzbereiten Fahrzeugen zur Folge hat. Der einsetzende Bearbeitungstau kann mangels Alternativkapazitäten nicht zeitnah abgebaut werden.

Schienenfahrzeugausfall durch Serienschäden

In aller Regel werden bei Neubeschaffungen von rollendem Material gleich mehrere Fahrzeuge einer Serie bestellt. In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass im Falle des Auftretens von technischen Problemen alle Fahrzeuge einer Serie, schlimmstenfalls gleichzeitig, betroffen sind. Fehlende Ressourcen, wie z.B. eingeschränkte Werkstattkapazitäten, fehlendes Wartungspersonal, fehlende Ersatzteile oder die beschränkte Verfügbarkeit von Spezialmaschinen, verzögern die zeitnahe Behebung von Serienschäden, was wiederum zur eingeschränkten Verfügbarkeit einsatzbereiter Fahrzeuge führt.

4. Erklärung zur Unternehmensführung

Zur Festlegung von Zielgrößen des Frauenanteils im Aufsichtsrat und der Geschäftsführung gemäß dem Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst vom 24. April 2015 hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung vom 19. November 2015 für den Aufsichtsrat eine Zielgröße von mindestens einer Frau von zwanzig Aufsichtsratsmitgliedern bis zum 30. Juni 2017 festgelegt. Für die Besetzung der Geschäftsführungspositionen wurde bis zu diesem Zeitpunkt eine Zielgröße von null beschlossen, da bestehende Geschäftsführerverträge zu beachten sind. Die Geschäftsführung hat in ihrer Sitzung vom 01.09.2015 für die erste und zweite Managementebene bis 30. Juni 2017 einen Frauenanteil von 23,1 % für die erste Managementebene (Bereichsleiter) und 28,2 % für die zweite Managementebene (Abteilungsleiter) als Zielgröße definiert.

Mannheim, den 30. März 2017



Christian Volz
Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten



Martin in der Beek
Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten

Bilanz

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), Mannheim
zum Stichtag 31.12.2016

Aktiva		31.12.2016	31.12.2015
	Anhang	in T€	in T€
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		3.070	3.579
Sachanlagen		135.958	139.381
Finanzanlagen		7.590	7.691
Summe Anlagevermögen		146.618	150.651
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	52.559	132.085
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	38.912	24.899
Flüssige Mittel	(4)	18.794	8.333
Summe Umlaufvermögen		110.265	165.317
Rechnungsabgrenzungsposten		1.365	641
Summe Aktiva		258.248	316.609

Passiva		31.12.2016	31.12.2015
	Anhang	in T€	in T€
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	10.500	10.500
Kapitalrücklage	(6)	44.919	44.919
Gewinnvortrag		4.950	3.688
Jahresüberschuss		31	1.261
Summe Eigenkapital		60.400	60.368
Fremdkapital			
Sonderposten	(7)	43	70
Rückstellungen	(8)	21.463	8.725
Verbindlichkeiten	(9)	173.735	244.998
Summe Fremdkapital		195.241	253.793
Rechnungsabgrenzungsposten	(10)	2.607	2.448
Summe Passiva		258.248	316.609

Gewinn- und Verlustrechnung

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), Mannheim

für das Geschäftsjahr vom 1.1.2016 bis 31.12.2016

		1.1. – 31.12.2016	1.1. – 31.12.2015
	Anhang	in T€	in T€
Umsatzerlöse	(11)	302.683	175.283
Bestandsveränderungen		-78.611	38.019
Aktivierte Eigenleistungen		1.320	974
Sonstige betriebliche Erträge	(12)	3.369	16.673
Gesamtleistung		228.761	230.949
Materialaufwand	(13)	144.960	151.269
Personalaufwand	(14)	45.235	41.256
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		16.273	15.916
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	17.364	16.698
Finanzergebnis	(16)	-4.294	-4.927
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		540	-254
Ergebnis nach Steuern		95	1.137
Sonstige Steuern	(18)	64	-124
Jahresüberschuss	(19)	31	1.261

Anhang

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), Mannheim
für das Geschäftsjahr vom 1.1.2016 bis 31.12.2016

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) – im Folgenden RNV genannt – für das Geschäftsjahr vom 1.1.2016 bis 31.12.2016 ist nach den handelsrechtlichen Vorschriften für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt.

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

Die durch das Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetz (BilRUG) neu eingeführten Vorschriften wurden auf den Jahresabschluss zum 31.12.2016 erstmalig angewandt. Auf eine Anpassung der Vorjahreszahlen wurde verzichtet. Einzig die Umsatzerlöse des Vorjahres sind unter Beachtung der Neudefinition des § 277 Abs. 1 HGB im Anhang angegeben.

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

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

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

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

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

Geringwertige Wirtschaftsgüter mit Anschaffungskosten bis 410,00 € werden im Zugangsjahr in voller Höhe abgeschrieben. Bei Anschaffungskosten von mehr als 410,00 € gilt die reguläre Abschreibung über die Nutzungsdauer des Wirtschaftsgutes.

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

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

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

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

Die Bewertung der Rückstellungen für Sterbegeld, Jubiläen und das Demografie-Modell erfolgt in Anlehnung an internationale Standards nach der sogenannten Projected Unit Credit Method (PUC-Methode). Bei der Bewertung der Rückstellungen wurde ein Rechnungszinssatz von 3,23 % p. a. (Sterbegeld und Jubiläen) bzw. 2,32 % p. a. (Demografie) berücksichtigt. Künftige Gehaltsanpassungen werden mit einem Schätzwert von einheitlich 2,5 % 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 aufgrund von Rundungsdifferenzen zu Verschiebungen von +/- 1 T€ kommen.

Angaben zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

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

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

	<u>Stand</u>	<u>Eigenkapital</u>	<u>Jahresergebnis</u>	<u>Anteil am Kapital</u>
		in T€	in T€	in %
V-Bus GmbH, Viernheim*	31.12.2016	1.322	64	99,5
Zentralwerkstatt für Verkehrsmittel Mannheim GmbH (ZWM GmbH), Mannheim	31.12.2016	4.227	0	94,9
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim	31.12.2015	214	-22	22,8

Die Abschlüsse der V-Bus GmbH und der ZWM GmbH auf den 31.12.2016 sind zum Zeitpunkt der Erstellung des Anhangs geprüft, aber noch nicht festgestellt.

*Mit notariellem Kaufvertrag vom 12. Dezember 2016 hat die RNV von der Stadtwerke Viernheim GmbH, Viernheim, die verbleibenden 0,5 % der Anteile an der V-Bus GmbH erworben. Der wirtschaftliche Übergang der Geschäftsanteile erfolgte per 31.12.2016/01.01.2017 und stand unter der aufschiebenden Bedingung vollständiger Kaufpreiszahlung bis spätestens 31. Januar 2017.

(2) Vorräte

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

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe
Unfertige Leistungen
Vorräte

tungen (36.144 T€). Daneben beinhaltet die Position Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe in Höhe von 16.415 T€.

31.12.2016	31.12.2015
in T€	in T€
16.415	17.330
36.144	114.755
52.559	132.085

(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 Forderungen aus dem Baugeschäft sind insbesondere die Forderungen gegen das Altverkehrsunternehmen MVV Verkehr GmbH zu nennen. Diese betragen zum Bilanzstichtag 20.735 T€. Die deutliche Erhöhung des Forderungsbestands aus dem Baugeschäft ist im Wesentlichen auf die im Geschäftsjahr 2016 aufgrund gesetzlicher Anforderungen eingeführte Prognosekostenrechnung zurückzuführen. Im Zeitpunkt der Inbetriebnahme einer Baumaßnahme wird dem Auftraggeber neben dem bereits auf dem jeweiligen Bauprojekt aufgelaufenen Ist-Kostenvolumen auch das für die Zukunft noch zu erwartende, prognostizierte Kostenvolumen in Rechnung gestellt, selbst wenn Bauleistungen von Subunternehmern noch nicht erbracht worden sind, diese aber nach Inbetriebnahme einer Baumaßnahme gemäß der aktuellen Projektplanung voraussichtlich noch anfallen werden. Durch diese notwendige, vorverlagerte Abrechnung des Prognosekostenanteils einer Baumaßnahme bereits im Zeitpunkt der Inbetriebnahme werden entsprechende Forderungen und Umsatzerlöse ausgewiesen und die darauf fällige Umsatzsteuer abgeführt. Gleichzeitig werden aufwandsseitig die noch zu erwartenden, prognostizierten Baukosten durch entsprechende sonstige Rückstellungen abgegrenzt, so dass aus der Umstellung der Abrechnungssystematik der Bauleistungen kein Ergebniseffekt resultiert.

Um Liquiditätsengpässe bei den Auftraggebern zu vermeiden, kann die RNV mit diesen in Einzelfällen und insbesondere bei Großprojekten vereinbaren, dass zunächst lediglich der Umsatzsteueranteil der erstellten Prognosekostenrechnung unmittelbar bei Rechnungstellung an die RNV zu begleichen ist. Der

ausgewiesene Nettobetrag der Prognosekostenrechnung kann in diesen Fällen gestundet werden, so dass sich insbesondere bei wesentlichen Bauprojekten dadurch kein Einfluss auf die Finanzlage der RNV ergibt. Die nicht sofort bei Rechnungstellung fälligen Beträge der zukünftig anfallenden Prognosekosten werden entsprechend dem Liquiditätsabfluss bei der RNV im weiteren Projektfortschritt unverändert über entsprechende Zahlungspläne bzw. Mittelabrufe bei den Auftraggebern abgerufen.

Die Gruppe der Forderungen aus dem Verkehrsgeschäft umfasst verschiedene Komponenten: Forderungen aus Fahrgeldern (2.804 T€), Forderungen aus Finanzierungsvereinbarungen mit umliegenden Städten bzw. Kreisen (1.853 T€), Forderungen aus Zuschüssen für die Schwerbehindertenbeförderung (1.438 T€) sowie Forderungen aus der Endabrechnung der Arbeitnehmerüberlassung für den Anteil OEG gegenüber der MVV Verkehr GmbH (794 T€).

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

Die Forderungen gegen Gesellschafter umfassen Forderungen aus der Erbringung von Baudienstleistungen (2.098 T€). Auch hier schlägt sich die Einführung der Prognosekostenrechnung nieder. Weiterhin besteht ein Ausgleichsanspruch für die von der ZWM GmbH aus dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag übernommenen Verluste (100 T€).

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen werden hauptsächlich Steuerforderungen (2.940 T€), Forderungen aus Schadensfällen (1.956 T€), Kautionsguthaben (769 T€) sowie der Ausgleichsanspruch gegenüber der MVV Verkehr GmbH für den ZWM-Verlust 2016 (179 T€) ausgewiesen.

	31.12.2016	31.12.2015
	in T€	in T€
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	30.167	15.179
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	543	548
Forderungen gegen Gesellschafter	2.197	3.516
Sonstige Vermögensgegenstände	6.005	5.656
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	38.912	24.899

Auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände wurden Einzelwertberichtigungen in Höhe von 369 T€ (Vorjahr: 391 T€) sowie Pauschalwertberichtigungen in Höhe von 20 T€ (Vorjahr: 20 T€) gebildet.

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

(4) Flüssige Mittel

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

	31.12.2016	31.12.2015
	in T€	in T€
Kassenbestand	765	545
Guthaben bei Kreditinstituten	18.029	7.788
Flüssige Mittel	18.794	8.333

(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-Haardtahn GmbH (RHB) 2,42 % und die Stadt Mannheim 1,40 %. Die

Städte Heidelberg und Ludwigshafen am Rhein sind mit jeweils 100,00 € am Stammkapital beteiligt.

Das Stammkapital ist voll eingezahlt.

(6) Kapitalrücklage

Zum 31.12.2016 beträgt die Kapitalrücklage unverändert 44.919 T€.

(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 rätierlich aufgelöst.

(8) Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Rückstellungen für noch zu erbringende Bauleistungen im Rahmen der im Geschäftsjahr 2016 eingeführten Prognosekostenrechnung (12,4 Mio. €), Rückstellungen für Personalverpflichtungen (4,8 Mio. €), Rückstellungen für ausstehende Rechnungen (2,9 Mio. €) sowie Rückstellungen für Haftpflichtversicherung (1,3 Mio. €) enthalten.

	31.12.2016	31.12.2015
	in T€	in T€
Steuerrückstellungen	29	435
Sonstige Rückstellungen	21.434	8.290
Rückstellungen	21.463	8.725

Zum 31.12.2016 wurden erstmalig Rückstellungen für Verpflichtungen gemäß Demografie-Tarifvertrag vom 9. Februar 2016 i.H.v. TEUR 118 gebildet.

(9) Verbindlichkeiten

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

Von den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entfallen 14.350 T€ auf Verbindlichkeiten für bezogene Leistungen im Rahmen des Baugeschäfts.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern beinhalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der Endabrechnung der Arbeitnehmerüberlassung (2.688 T€).

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen handelt es sich hauptsächlich um Verbindlichkeiten gegenüber der V-Bus GmbH aus der Durchführung von Linienverkehren (655 T€) und gegenüber der ZWM GmbH aus dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag (279 T€).

Die sonstigen Verbindlichkeiten betreffen durch die MVV Verkehr GmbH gewährte Darlehen (24.925 T€), Verbindlichkeiten im Rahmen von Sale-and-lease-back-Verträgen (4.855 T€), Verbindlichkeiten gegenüber der URN GmbH (2.919 T€) und Steuerverbindlichkeiten (413 T€).

	31.12.2016	davon mit einer Restlaufzeit		
	31.12.2015	bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre
	gesamt	in T€		
	in T€	in T€	in T€	in T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	81.291	9.644	37.763	33.884
<i>i. Vj.</i>	72.127	10.268	31.868	29.991
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen (davon gegenüber Gesellschaftern)	33.176 (22.443)	33.176 (22.443)	0 (0)	0 (0)
<i>i. Vj.</i>	106.459	106.459	0	0
<i>(i. Vj. davon gegenüber Gesellschaftern)</i>	<i>(24.641)</i>	<i>(24.641)</i>	<i>(0)</i>	<i>(0)</i>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22.100	22.100	0	0
<i>i. Vj.</i>	28.351	28.351	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	2.867	2.867	0	0
<i>i. Vj.</i>	219	219	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	948	948	0	0
<i>i. Vj.</i>	1.407	1.407	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern)	33.353 (413)	5.605 (413)	8.227 (0)	19.521 (0)
<i>i. Vj.</i>	36.435	6.658	8.169	21.608
<i>(i. Vj. davon aus Steuern)</i>	<i>(568)</i>	<i>(568)</i>	<i>(0)</i>	<i>(0)</i>
Verbindlichkeiten	173.735	74.340	45.990	53.405
<i>i. Vj.</i>	244.998	153.362	40.037	51.599

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden in Höhe von 58.045 T€ durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen und in Höhe von 15.046 T€ durch Bürgschaften abgesichert.

Die Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der MVV Verkehr GmbH wurden in Höhe von 24.925 T€ durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen abgesichert.

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

	gesamt	davon gegenüber verbundenen Unternehmen
	in T€	in T€
im Folgejahr	42.291	577
im zweiten bis fünften Jahr	181.929	2.064
mehr als fünf Jahre	128.863	1.998
Sonstige finanzielle Verpflichtungen	353.083	4.639

Des Weiteren ist die Gesellschaft als Arbeitgeber Mitglied bei der Zusatzversorgungskasse des Kommunalen Versorgungsverbandes Baden-Württemberg in Karlsruhe. Während der Zeit der Beschäftigung der Arbeitnehmer besteht für die Gesellschaft eine Beitragspflicht die Versorgungsrentenverpflichtung betreffend. Einzelheiten hierzu regelt die Satzung der Zusatzversorgungskasse. Die Summe der beitragspflichtigen Gehälter im Geschäftsjahr 2016 beträgt etwa TEUR 33.890 bei einem Beitragssatz von 5,70 % (bis 30.06.2016: 5,30 %) aus dem ZVK-pflichtigen Entgelt.

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

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

(11) Umsatzerlöse

	1.1. – 31.12.2016	1.1. – 31.12.2015
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	153.458	143.575
Erlöse aus Bauleistungen	134.453	30.101
Sonstige Umsatzerlöse	14.772	1.607
Umsatzerlöse	302.683	175.283

Unter Beachtung der Neudefinition des § 277 Abs. 1 HGB hätten sich im Vorjahr Umsatzerlöse in einer Höhe von 186.885 T€ ergeben.

In den Sonstigen Umsatzerlösen sind in diesem Geschäftsjahr insgesamt Erlöse von 13.046 T€ enthalten, die im Vorjahr noch unter dem Posten Sonstige betriebliche Erträge ausgewiesen waren. Sie betreffen u.a. folgende Sachverhalte:

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. Diese beträgt in dem Berichtsjahr 8.352 T€.

Bei den an die MVV Verkehr GmbH weiterbelasteten Kosten in Höhe von 2.192 T€ handelt es sich um Kosten im Rahmen des Oberbauprogramms und des Programms höhengleicher Kreuzungen.

(12) Sonstige betriebliche Erträge

	1.1. – 31.12.2016	1.1. – 31.12.2015
	in T€	in T€
Vertriebsanreiz	0	7.665
Kostenübernahme MVV Verkehr GmbH	0	1.834
Schadensersatz	1.748	1.525
Ausgleich RNV-Defizit	0	1.289
Übriger Ertrag	1.621	4.360
Sonstige betriebliche Erträge	3.369	16.673

Im Vorjahr reichte das Verlustverrechnungspotenzial aus der Absenkung von Trassen- und Arbeitnehmerüberlassungsentgelten nicht aus, um das Defizit aus dem RNV-Kerngeschäft zu decken. Der übersteigende Betrag wurde deshalb von den Gesellschaftern durch Ertragszuschüsse ausgeglichen.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 499 T€ enthalten, die im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (359 T€), Buchgewinne aus Anlagenabgängen (85 T€) sowie Erträge aus der Herabsetzung von Einzelwertberichtigungen (49 T€) betreffen.

(13) Materialaufwand

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

	1.1. – 31.12.2016	1.1. – 31.12.2015
	in T€	in T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	31.712	32.339
Aufwendungen für bezogene Leistungen	113.248	118.930
Materialaufwand	144.960	151.269

(14) Personalaufwand

Im Geschäftsjahr 2016 waren im Durchschnitt folgende Arbeitnehmer bei der RNV beschäftigt:

	2016	2015
	Anzahl	Anzahl
Kaufmännisches Personal	256	244
Technisches Personal	120	107
Fahrpersonal	489	471
Anzahl Mitarbeiter	865	822

Der Personalaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1. – 31.12.2016	1.1. – 31.12.2015
	in T€	in T€
Löhne und Gehälter	36.780	33.545
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung)	8.455 (1.256)	7.711 (1.036)
Personalaufwand	45.235	41.256

(15) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	1.1. – 31.12.2016	1.1. – 31.12.2015
	in T€	in T€
Beiträge, Gebühren und Versicherungen	1.771	1.915
Mieten und Pachten	2.529	2.177
Werbung	1.459	1.136
Personal- und Sozialbereich	1.586	1.611
Dienstleistungsverträge	709	745
IT-Aufwendungen	2.324	2.351
URN-Eigenaufwand	2.173	2.019
Rechts- und Beratungskosten	1.634	2.034
Übriger Aufwand	3.179	2.710
Sonstige betriebliche Aufwendungen	17.364	16.698

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 464 T€ enthalten. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Abschreibungen auf in Vorjahren entstandene Forderungen (270 T€) und Buchverluste aus Anlagenabgängen (75 T€).

(16) Finanzergebnis

	1.1. – 31.12.2016	1.1. – 31.12.2015
	in T€	in T€
Erträge aus Verlustausgleichsanspruch	279	563
Aufwendungen aus Verlustübernahme ZWM GmbH	279	563
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	19	23
(davon verbundene Unternehmen)	(4)	(9)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	4.313	4.950
(davon Bankgebühren)	(199)	(645)
(davon verbundene Unternehmen)	(17)	(2)
(davon aus Rückstellungsaufzinsung)	(5)	(4)
Finanzergebnis	-4.294	-4.927

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

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

(17) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Position beinhaltet Aufwendungen aus Ertragsteuern in Höhe von 540 T€ (Vorjahr: Erträge aus Ertragsteuern i. H. v. 254 T€). Dabei handelt es sich in Höhe von 104 T€ um laufenden Ertragsteueraufwand und in Höhe von 436 T€ um periodenfremde Aufwendungen aus Ertragsteuern.

(19) Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung vor, den Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2016 zusammen mit dem Gewinnvortrag auf neue Rechnung vorzutragen.

(18) Sonstige Steuern

Die Aufwendungen aus sonstigen Steuern in Höhe von 64 T€ (Vorjahr: Erträge aus sonstigen Steuern i. H. v. 124 T€) umfassen laufenden Aufwand aus Kraftfahrzeugsteuer in Höhe von 37 T€ und periodenfremde Aufwendungen aus Umsatzsteuer in Höhe von 27 T€.

Ergänzende Angaben

Im Berichtszeitraum betragen die Bezüge für den Aufsichtsrat 24 T€. Für die Angabe der Gesamtbezüge der Geschäftsführung wird § 286 Abs. 4 HGB angewandt.

Angaben gemäß § 285 Nr. 3 HGB

Im Rahmen eines Factoringvertrags werden von der RNV Forderungen aus Abo-Ticketverkäufen sowie aus erhöhtem Beförderungsentgelt an eine Factoringgesellschaft verkauft. Im Berichtszeitraum wurden aus einem verkauften Forderungsvolumen von 620 T€ Zahlungseingänge in Höhe von 187 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 2016 beträgt das vom Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar (ohne Umsatzsteuer) 488 T€.

	1.1. - 31.12.2016
	in T€
Abschlussprüfungsleistungen	70
Andere Bestätigungsleistungen	13
Steuerberatungsleistungen	340
Sonstige Leistungen	65
Summe	488

Angaben gemäß § 285 Nr. 14 HGB

Die RNV macht von der Befreiungsvorschrift des § 290 Abs. 5 i.V.m § 296 Abs. 2 HGB Gebrauch und verzichtet auf die Erstellung eines Konzernabschlusses. Die beiden Tochterunternehmen V-Bus GmbH und ZWM GmbH sind für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des RNV-Konzerns von untergeordneter Bedeutung.

Der Einzelabschluss 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. Sie stellt den Konzernabschluss für den größten und den kleinsten Kreis von Unternehmen auf. Der Konzernabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger offengelegt.

Angaben gemäß § 285 Nr. 29 HGB

Die RNV befindet sich in einer ertragsteuerlichen Organschaft mit der ZWM GmbH. Latente Steuern der ZWM GmbH sind grundsätzlich bei der RNV als Organträger zu berücksichtigen. Aus den Jahresabschlüssen der ZWM GmbH und der RNV auf den 31.12.2016 ergibt sich jeweils ein Überhang aktiver latenter Steuern. Entsprechend § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB wird bei der RNV auf die Bilanzierung aktiver latenter Steuern verzichtet. Der kombinierte unternehmensindividuelle Steuersatz beträgt 30 %.

Bei der ZWM GmbH bestehen per 31.12.2016 folgende temporäre Abweichungen zwischen Handels- und Steuerbilanz: Pensionsrückstellungen (passive latente Steuern), Rückstellungen für Altersteilzeit, Jubiläumsrückstellungen, Sterbegeldrückstellungen, Rückstellungen für das Demografiemodell (jeweils aktive latente Steuern). Verlustvorträge bestehen bei der ZWM GmbH lediglich aus vororganschaftlicher Zeit und finden daher keine Berücksichtigung für die Berechnung latenter Steuern.

Bei der RNV ergeben sich per 31.12.2016 folgende temporäre Abweichungen zwischen Handels- und Steuerbilanz: Beteiligungsansatz ZWM GmbH, Ausgleichsposten ZWM GmbH in der Steuerbilanz (jeweils passive latente Steuern), Sonderposten für Investitionszuschüsse in der Handelsbilanz, Jubiläumsrückstellungen, Sterbegeldrückstellungen, Rückstellungen für das Demografiemodell, weitere sonstige Rückstellungen (jeweils aktive latente Steuern). Die RNV verfügt per 31.12.2016 über einen körperschaftsteuerlichen Verlustvortrag i.H.v. 559 T€.

Haftungsverhältnisse gemäß § 251 HGB

Gegenüber der V-Bus GmbH wurden für Rahmenkreditlinien Bürgschaften in Höhe von 256 T€ abgegeben.

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

Nachtragsbericht

Nach dem Bilanzstichtag sind keine Vorgänge von wesentlicher Bedeutung für das Geschäftsjahr 2016 eingetreten.

Organe der Gesellschaft

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

Aufsichtsrat

Thomas Blase

Freigestellter Betriebsrat der RNV
Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats der RNV

Klaus Dillinger

Beigeordneter der Stadt Ludwigshafen
Vorsitzender des Aufsichtsrats der RNV

Kristina Essig

Rechtsanwältin bei Weber & Partner
Rechtsanwälte & Steuerberater GbR

Michael Frankmann

Koordinator Projektorganisation bei der RNV

Stephan Fuhrmann

Betriebsratsvorsitzender der RNV

Georg Haas

Betriebshofmanager bei der RNV

Hans-Jürgen Heiß

Bürgermeister der Stadt Heidelberg

Peter Holschuh

Verwaltungsbeamter beim Regierungspräsidium
Karlsruhe

Andreas Jung

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

Ernest Kellner

Straßenbahnfahrer und Triebfahrzeugführer
bei der RNV

Martin Kirchhoff

Busfahrer bei der RNV

Nikolas Löbel

Geschäftsführer der Löbel Projektmanagement GmbH

Hans Mindl

Rentner

Hermann Pfisterer

Beauftragter für Abfall und Entsorgung bei der RNV

Lothar Quast

Bürgermeister der Stadt Mannheim

Wolfgang Raufelder

Mitglied des Landtags Baden-Württemberg
bis 28.11.2016

Sabine Schlorke

Gewerkschaftssekretärin bei der Gewerkschaft ver.di
Rhein-Neckar

Manfred Schwarz

Dipl.-Ingenieur
Pensionär

Christian Specht

Erster Bürgermeister der Stadt Mannheim

Tobias Weisbrod

Syndikusanwalt bei der RNV

Geschäftsführung

Christian Volz

Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten

Martin in der Beek

Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten

Mannheim, den 30. März 2016



Christian Volz



Martin in der Beek

Anlagenpiegel

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), Mannheim Entwicklung des Anlagevermögens

Immaterielle Vermögensgegenstände

	Bruttowerte 01.01.2016	Investitionen Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschüsse
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	10.433	658	-675	699	0

Sachanlagen

	Bruttowerte 01.01.2016	Investitionen Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschüsse
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Grundstücke u. Bauten (einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken)	5.328	210	0	421	0
Fahrzeuge für Personenverkehr	156.223	2.639	-1.512	485	-182
Technische Anlagen und Maschinen	23.309	1.008	-604	832	0
Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäftsausstattung	17.400	1.123	-759	20	0
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	8.474	6.963	0	-2.457	0
Summe	210.734	11.943	-2.875	-699	-182
Gesamt immaterielle Vermögens- gegenstände und Sachanlagen	221.167	12.601	-3.550	0	-182

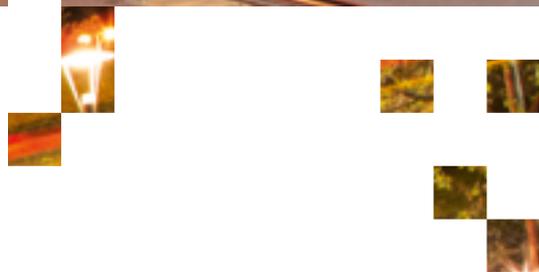
Finanzanlagen

	Bruttowerte 01.01.2016	Investitionen Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschüsse
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Anteile an verbundenen Unternehmen	7.563	0	0	0	0
Beteiligungen	27	0	0	0	0
Sonstige Ausleihungen	101	0	-101	0	0
Summe	7.691	0	-101	0	0
Gesamt Anlagen	228.858	12.601	-3.651	0	-182

Bruttowerte 31.12.2016	Abschreibungen 01.01.2016	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2016	Nettowerte 31.12.2016	Nettowerte 31.12.2015
in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
11.115	6.854	1.397	-660	454	8.045	3.070	3.579

Bruttowerte 31.12.2016	Abschreibungen 01.01.2016	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2016	Nettowerte 31.12.2016	Nettowerte 31.12.2015
in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
5.959	1.594	362	0	0	1.956	4.003	3.734
157.653	48.262	9.787	-1.510	0	56.539	101.114	107.961
24.545	11.349	2.414	-583	-2	13.178	11.367	11.960
17.784	10.148	2.313	-719	-452	11.290	6.494	7.252
12.980	0	0	0	0	0	12.980	8.474
218.921	71.353	14.876	-2.812	-454	82.963	135.958	139.381
230.036	78.207	16.273	-3.472	0	91.008	139.028	142.960

Bruttowerte 31.12.2016	Abschreibungen 01.01.2016	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2016	Nettowerte 31.12.2016	Nettowerte 31.12.2015
in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
7.563	0	0	0	0	0	7.563	7.563
27	0	0	0	0	0	27	27
0	0	0	0	0	0	0	101
7.590	0	0	0	0	0	7.590	7.691
237.626	78.207	16.273	-3.470	0	91.008	146.618	150.651



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. Januar bis 31. Dezember 2016 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 Beurteilung 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 aufgrund 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, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Mannheim, den 30. März 2017

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Bauer
Wirtschaftsprüfer

Schröder
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2016 die ihm nach Gesetz und Gesellschaftsvertrag obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Über alle wichtigen Ereignisse im Unternehmen wurden wir von der Geschäftsführung regelmäßig, zeitnah und umfassend informiert und in sämtliche für die Entwicklung des Unternehmens bedeutende Entscheidungen eingebunden. Wir haben die Geschäftsführung im Berichtsjahr entsprechend dem Gesellschaftsvertrag überwacht und beratend begleitet.

Die Geschäftsführung informierte uns regelmäßig über Geschäftslage und -entwicklung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH und die Entwicklung der Finanzlage. Ebenso erhielten wir Kenntnis über die Risikolage sowie über die Finanz-, Investitions- und Personalplanung wie auch die strategische Planung. Darüber hinaus haben wir die Wirtschaftsplanung für die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH für das Geschäftsjahr 2017 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 zwei Aufsichtsratsitzungen statt.

In der Besetzung des Aufsichtsrats hat es folgende personelle Wechsel gegeben:

Herr Wolfgang Raufelder ist mit seinem Tod am 28.11.2016 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Herr Thomas Hornung wurde am 04.04.2017 im Gemeinderat der Stadt Mannheim als Nachfolger für Herrn Raufelder gewählt und in den Aufsichtsrat der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH entsandt.

Schwerpunktt Themen der Beratungen

Beratungsschwerpunkte in den Aufsichtsratsitzungen waren die Budgeterhöhung zur Erneuerung des Gebäudes M7, die weitere Vorgehensweise zum Standortkonzept rnv, die Bahnbeschaffungsstrategie, die Verlängerung der Bestellung des technischen Geschäftsführers, der Aufgabenkatalog und Bestellung eines Arbeitsdirektors, die Auswahl des künftigen Wirtschaftsprüfungsunternehmens zur Prüfung des Jahresabschlusses, die Wirtschafts- und Mehrjahresplanung und der Jahresabschluss des letzten Geschäftsjahres der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH.

Billigung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss 2016 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 Aufsichtsratsitzung 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 2016 und den Lagebericht in seiner Sitzung am 28. Juni 2017 und empfahl der Gesellschafterversammlung, diesen festzustellen.

Im Namen des Aufsichtsrats danke ich der Geschäftsführung sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH für ihr Engagement und die Erfolge, die sie im vergangenen Geschäftsjahr erzielt haben.

Mannheim, im Juni 2017



Klaus Dillinger
Aufsichtsratsvorsitzender

Impressum

Herausgeber

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

Verantwortlich

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

Rechnungswesen und Controlling

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

Redaktion

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

Fotos

Nikola Neven Haubner
www.haubnerfotografie.de

Gestaltung

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

Druck

ABT Print und Medien GmbH | Weinheim
Auflage: 450

Gedruckt mit 100 % Ökostrom
und Ökofarben.