



INHALT

Auf einen Blick	3
Vorwort der Geschäftsführung	4–5
Das Geschäftsjahr	
Grün mobil mit Bus und Bahn	6
„Green City“: Mehr Fahrgäste für weniger Emissionen in der Metropolregion	7
Ökologisches Fahren mit moderner Busflotte	8
Alternative Antriebe für Nutz- und Dienstfahrzeuge	9
Digitale Fahrerkommunikation – effizient und papierlos	10
Sparen durch LED-Technik	11
Bewusster Umgang mit Energie	11
Innovative Technik für die Zukunft	12
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 2017

	GJ 2017	GJ 2016	GJ 2015	GJ 2014	GJ 2012/13	GJ 2011/12
Verkehrsgebiet						
Einwohner*	842.502	951.675	942.248	879.164	874.361	876.921
Fläche in ha*	62.147	79.814	79.814	73.696	73.696	73.696
Linienlänge in km						
	751	751	710	702	669	669
davon Bahn	299	299	254	254	254	254
davon Bus	452	452	456	448	415	415
Linien						
	78	78	76	75	73	73
davon Bahn	25	25	22	22	22	22
davon Bus	53	53	54	53	51	51
Fahrzeuge im Einsatz						
Bahnen	187	187	186	186	188	183
eigene Busse	111	112	111	105	112	108
angemietete Busse	76	72	71	66	61	63
Nutzwagenkilometer in Mio.						
Bahn	13,2	13,1	12,6	12,6	12,6	12,5
Bus	10,7	10,8	11,0	10,7	10,5	10,4
Verkaufsstellen						
	62	62	65	66	68	76
Fahrausweisautomaten						
	429	428	414	434	435	437
Jahreskartenkunden						
Jahreskarten Jedermann	8.123	8.411	8.628	8.640	8.238	8.560
Rhein-Neckar-Ticket	12.399	12.430	12.640	12.540	11.485	10.974
Karte ab 60	41.189	41.846	42.449	42.996	43.125	42.831
Job-Ticket	40.052	39.067	37.365	37.274	36.760	35.662
MAXX-Ticket	54.855	56.618	57.119	58.466	58.641	55.694
Sonstige Abonnements	37	36	41	32	25	27
Summe	156.655	158.408	158.242	159.948	158.274	153.748
Job-Ticket Firmen						
	585	560	566	556	556	557
Kasseneinnahmen in Mio. € Netto						
	140,3	138,2	130,9	127,1	120,6	113,5
Anteil Bartarif in %	21,1	21,7	21,5	21,8	21,7	22,1
Anteil Zeitkarten in %	78,9	78,3	78,5	78,2	78,3	77,9
Fahrgastzahlen in Mio.*						
	170,4	173,4	169,8	169,8	169,6	164,1
Fahrgäste pro Tag in Tsd.						
	ca. 570	ca. 580	ca. 570	ca. 570	ca. 570	ca. 550

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

Vorwort der Geschäftsführung

Des einen Leid, des anderen Freud: Während den Autofahrern – oder zumindest einem Teil von ihnen – Einschränkungen bis hin zu Fahrverboten drohen, hat die Diskussion um die Überschreitung von Schadstoffgrenzwerten in Ballungsräumen den öffentlichen Nahverkehr verstärkt in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit gerückt. Bahnen und Busse werden mit einem Mal als umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr wahrgenommen. Mehr noch, vor allem dort, wo der ÖPNV elektrisch fährt und damit ohne jegliche lokale Emissionen, gilt ein ehemals von manchen Zeitgenossen schon als antiquiert abgeschrieben Transportmittel plötzlich als Problemlöser. Fast noch erfreulicher als die gestiegene Aufmerksamkeit ist für die ÖNV-Unternehmen eine Trendwende bei der Finanzierung. Der Handlungsdruck vor allem in den von Überschreitung der Nox-Grenzwerte betroffenen Ballungsräumen hat für immer neue gut gefüllte Fördertöpfe gesorgt, welche zu einem erheblichen Teil Sofortmaßnahmen im Nahverkehr speisen.

Auch an der rnv GmbH ist diese Entwicklung nicht vorbeigegangen. Da die Metropolregion Rhein-Neckar zu den Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen zählt, sind die drei Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen bei den Förderprogrammen antragsberechtigt. Neben einigen Sofortmaßnahmen vor allem bei der Digitalisierung der Verkehrssysteme und der Beschaffung von Elektrofahrzeugen haben die drei Kommunen aber auch eine langfristige Lösung im Blick. „Green City“ heißt das Stichwort, unter dem in der Rhein-Neckar-Region erneut Beispielgebendes geleistet wird. Ebenso wie 2005 die Gründung der rnv als erste kommunale Verkehrsallianz Deutschlands ein Novum darstellte, befassen sich die drei Kommunen aktuell mit der Erstellung eines Masterplans zur Luftreinhaltung, wobei

Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen als einzige Städte einen gemeinsamen Antrag gestellt hatten. Getragen von der Erkenntnis, dass Schadstoffe nicht an Stadtgrenzen haltmachen und die vielfältigen Verkehrsverflechtungen in der polyzentrisch aufgebauten Region eine interkommunale Lösung erfordern, wurde ein neues Kapitel der Zusammenarbeit aufgeschlagen.

Ein wichtiger Baustein in dieser Strategie ist dabei die rnv als gemeinsames kommunales Verkehrsunternehmen ebenso wie als größter regionaler Mobilitätsdienstleister. Dank eines hervorragend ausgebauten Stadtbahnnetzes kann die rnv schon heute gut drei Viertel ihrer Fahrgäste elektromobil befördern und damit genau jenen Beitrag leisten, der aktuell von großer Bedeutung ist: Mobilität sichern und dabei Emissionen vermeiden.

Die umfassende Einbeziehung der rnv in die Pläne zur Luftreinhaltung ist zugleich auch Ausdruck der Wertschätzung für bisher Geleistetes. Mit der Strategie „4x20 = rnv 2020“ stellt sich das Unternehmen schon seit geraumer Zeit auf die Herausforderungen der Zukunft ein. Mehr Fahrgäste, mehr Effizienz, mehr Ökologie und mehr Innovationen sind hierbei die Schlüsselbegriffe. Welche Maßnahmen dabei schon erfolgreich umgesetzt werden konnten, wird auf den folgenden Seiten erläutert.

Auf diesen Erfolgen gilt es nun aufzubauen und die Gunst der Stunde zu nutzen. Hierfür sind in jüngster Zeit bereits erfolgreich einige wichtige Weichen gestellt worden, allen voran die Bestellung einer neuen Generation moderner Stadtbahnwagen. Ergänzt werden die Schienenfahrzeuge künftig mehr und mehr durch Elektrobusse, welche an Stelle von Dieselnissen beschafft werden. Dank zusätzlicher Fördermittel kann die Elektrifizierung der „Gummibahn“ weiter beschleunigt werden.

Eine weitere wichtige Rolle in den Zukunftsplanungen spielt das Thema Digitalisierung. Ob bei der flächendeckenden Bereitstellung von Echtzeitdaten, bei der Digitalisierung der Fahrerkommunikation oder bei der Entwicklung neuer elektronischer Ticketsysteme – die rnv hat die Zeichen der Zeit erkannt und sich darauf eingestellt.

Am nachhaltigsten kann der öffentliche Nahverkehr allerdings seine Wirkung entfalten, wenn die Infrastruktur den Anforderungen an ein zukunftsgerichtetes Angebot entspricht. Schon unsere Vorfahren haben dies vor mehr als einem Jahrhundert erkannt und mit dem Bau eines Schienennetzes begonnen, welches noch heute das Rückgrat des kommunalen Nahverkehrs bildet. In ähnlichen Dimensionen gilt es auch heute zu denken. Überall dort, wo Schienen hinführen, ist auch in Jahrzehnten noch eine hervorragende Anbindung von Wohngebieten, Arbeitsplätzen und Einkaufsmöglichkeiten gesichert, ungeachtet aller Schadstoffgrenzwerte. Daher konzentriert sich die rnv auf den weiteren Ausbau ihrer Schienenstrecken, etwa beim Mobilitätsnetz Heidelberg, beim Konversionsnetz Mannheim und bei möglichen Netzerweiterungen links des Rheins.

Die Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs hat längst begonnen. Nutzen wir gemeinsam mit unseren engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie mit den Partnern aus Politik und Wirtschaft die Chance, die Zukunft mitgestalten zu können.

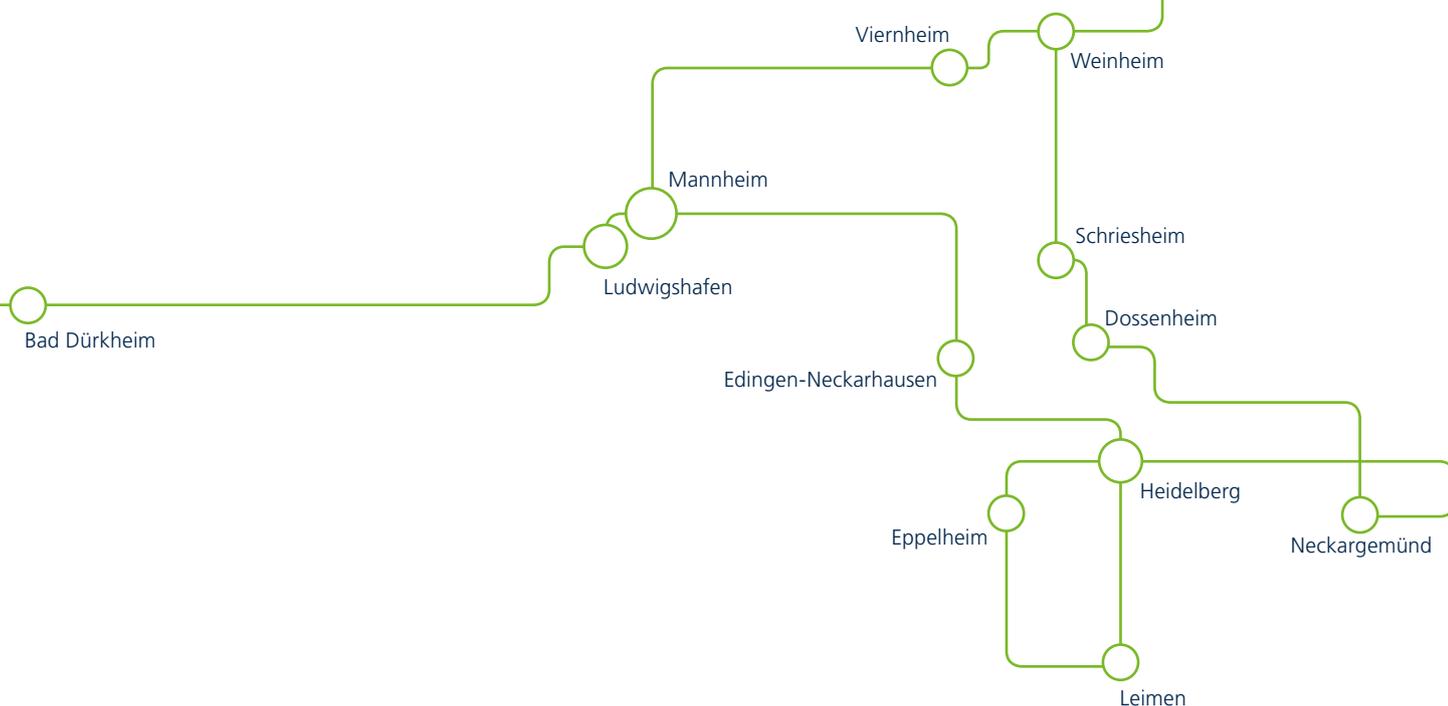


Christian Volz
Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten

Martin in der Beek
Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten

Grün mobil mit Bus und Bahn

Die aktuelle Debatte um permanent überschrittene Grenzwerte bei Stickoxiden und Feinstaub im Straßenverkehr zeigt deutlich, dass neue Ideen für eine mobile Zukunft gebraucht werden. In der Verkehrsbranche herrscht daher Aufbruchsstimmung. Der Sektor steht am Beginn eines grundlegenden Wandels in eine neue, zukunftsfähige Mobilitätswelt, hin zu einem intelligent vernetzten Verkehrssystem, das mehr Mobilität mit mehr Komfort und mehr Produktivität verbindet und zugleich weniger Belastungen verursacht. Innovative Konzepte wie die Digitalisierung des Verkehrs und alternative Antriebstechnologien liefern das Fundament für eine nachhaltige Mobilität und einen besseren Klimaschutz. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) nimmt dabei eine zentrale Rolle mit Signalwirkung ein. Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) trägt hier eine ganz besondere ökologische Verantwortung. Denn keine anderen Verkehrsmittel schonen die Umwelt und schützen das Klima so wirksam und nachhaltig wie Bus und Bahn. Attraktive Angebote, eine moderne Fahrzeugflotte und der kluge Umgang mit Ressourcen haben in den vergangenen Jahren immer mehr Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen und damit den Straßenverkehr entlastet. Auch im Geschäftsjahr 2017 hat die rnv zahlreiche Projekte gestartet, vorangetrieben und abgeschlossen, um diesen Ansprüchen gerecht zu werden. Mit Investitionen in Straße und Schiene sowie Digitalisierung und Vernetzung möchte das Unternehmen künftig die Mobilität noch nachhaltiger gestalten.



„Green City“: Mehr Fahrgäste für weniger Emissionen in der Metropolregion



Neue Ideen und neue Technik werden gebraucht, um die Attraktivität des ÖPNV weiter zu steigern und die Luftqualität in der Metropolregion zu verbessern. Die rnv ist dabei ein wichtiger Partner der Städte und unterstützt aktiv ihre zukunftsweisenden Maßnahmen. Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen setzen sich gemeinsam für saubere Luft ein. Sie planen den „großen Wurf“ hinsichtlich eines umweltfreundlichen Verkehrs und haben deshalb im Berichtsjahr mit der Ausarbeitung eines Konzepts zur spürbaren Herabsetzung der Stickstoffdioxidbelastung begonnen. Hinter dem Schulterchluss steht die Überzeugung, dass angesichts der hohen Pendlerströme in der Metropolregion die Luftqualität nur dann verbessert werden kann, wenn alle Kommunen an einem Strang ziehen. Das 3-Städte-Projekt „Green City“ sieht die Digitalisierung und Elektrifizierung des Verkehrs, die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel im ÖPNV sowie die Förderung des Radverkehrs vor. Es beinhaltet als Teilaspekt den schrittweisen Ersatz von Dieselnissen durch Elektrobusse im Linienverkehr sowie den Einsatz emissionsfreier städtischer Nutzfahrzeuge. Auch die Förderung des Umstiegs auf emissionsarme Mobilitätsformen sowie der Ausbau der Infrastruktur der Ladestationen für Elektrofahrzeuge sind weitere wichtige Ziele von „Green City“.

Die Finanzierung dieses Masterplans wird zu 100 Prozent vom Bund übernommen. Einen Betrag von 570.000 Euro hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bereits im Dezember 2017 für einen Teil der Maßnahmen zur Verfügung gestellt. Im ersten Halbjahr 2018 soll der Plan von den beteiligten Städten konkret ausgearbeitet werden. Die Stadt Heidelberg wird etwa in Kooperation mit der rnv als Pilotprojekt eine neue Elektrobuslinie für die Innenstadt einführen. Drei neue batteriebetriebene Elektrofahrzeuge sollen hierbei den Anfang machen. Mittelfristig wird auch angestrebt, die gesamte städtische Busflotte auf alternativen Antrieb umzustellen, vorzugsweise auf wasserstoffbetriebene Elektrobusse.

Die anvisierte Anschaffung der drei Elektrobusse für Heidelberg ist nur ein Teil des Förderantrags der rnv, der nach der Förderrichtlinie „Elektromobilität“ beim BMVI gestellt wurde. Weiterhin beinhaltet der Antrag auch den Kauf zweier weiterer Elektrobusse für Mannheim, zehn Elektro-Pkw als Ersatz für ausgediente Dienstautos sowie fünf Ladestationen für Elektrobusse und zehn weitere für Elektro-Pkw. Die speziell von der rnv angestrebte Fördersumme beträgt insgesamt rund 1,7 Millionen Euro mit einer voraussichtlichen Förderquote in Höhe von 75 Prozent. Das Projekt soll von April 2018 bis März 2019 laufen und befindet sich momentan in der Prüfung beim Projektträger.

Auch für weitere kürzlich erlassene oder geplante Förderrichtlinien des Sofortprogramms „Saubere Luft“ verschiedener Bundesministerien evaluiert die rnv eine Antragstellung. Dazu gehören die Förderung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUB) für den Kauf von Elektrobusen im ÖPNV in Höhe von 70 Millionen Euro, die BMUB-Kommunalrichtlinie zum Thema Haltestellenbeleuchtung sowie das Programm „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ des BMVI mit 100 Millionen Euro Fördermitteln.



Ökologisches Fahren mit moderner Busflotte

Sofortmaßnahmen, zukunftssträchtige Konzepte und Fördergelder sind wichtige Bausteine, um sich den gegenwärtigen Herausforderungen zu stellen. Ebenso wichtig sind die Bedürfnisse und Ansprüche der rund 170 Millionen Fahrgäste, die von der rnv jährlich befördert werden. Deshalb setzte das Unternehmen von Anfang an konsequent auf bestmöglichen Komfort und innovativste Technologien, beispielsweise durch die kontinuierliche Modernisierung seiner Busflotte. Die modernen Fahrzeuge erhöhen nicht nur die Sicherheit und den Komfort für die Fahrgäste, sondern schonen zusätzlich Anwohner und Umwelt, weil sie effizienter und lärmärmer sind als Busse früherer Generationen. Damit unterstützt die rnv die Klimaziele der Städte für das Jahr 2020.

Bereits seit 2013 setzen das Unternehmen und seine Subunternehmen, die V-Bus GmbH, die Rau Verwaltungs GmbH (Rau) sowie die Verkehrsgesellschaft Worms-Wonnegau UG (VGW), bei Neuanschaffungen konsequent auf modernste Dieselbusse nach der aktuell strengsten Schadstoffnorm Euro VI. Damit sollen allein an Treibhausgas CO₂ insgesamt zwischen 680 und 950 Tonnen pro Jahr eingespart werden. Gleichzeitig verringert sich der Bedarf an Dieselmotorkraftstoff durch die Einführung einer verjüngten Busflotte um circa fünf Prozent.

Konkret konnten im Berichtsjahr durch die Neubeschaffung von Fahrzeugen mit der Schadstoffnorm Euro VI bereits etwa 520 Tonnen CO₂ jährlich eingespart werden. Bis 2020 ist die Beschaffung von weiteren rund zwanzig emissionsarmen Bussen mit reduziertem Treibstoffverbrauch geplant, sodass eine weitere CO₂-Ersparnis von rund 200 Tonnen pro Jahr erzielt wird.

Außerdem bereichern zunehmend batteriebetriebene E-Busse die Fahrzeugflotte der rnv und ihrer Subunternehmer. Für Ende 2018 plant das Verkehrsunternehmen, als Vorlaufbetrieb für die 2023 geplante Stadtbahn im Mannheimer Quartier Benjamin Franklin drei Citaro E-Cell-Busse im Liniendienst zu erproben. Dafür hat die rnv mit Evobus in Mannheim einen Koopera-

tionsvertrag geschlossen. Zwei der Elektrobusse sollen über die bereits erwähnte BMVI-Förderung „Elektromobilität“ finanziert werden. Der dritte E-Bus wird über das „Square“-Programm (Smart Quarter and Urban Area Reducing Emissions) der Stadt Mannheim durch Weiterleitung von EU-Mitteln gefördert. Denn das Modellprojekt für klima- und energieoptimiertes Wohnen und Leben auf dem Areal des Benjamin-Franklin-Villages beinhaltet neben der Gebäudesanierung auch die Errichtung eines „Energy Mobility Cubes“ und die Unterstützung bei der Anschaffung von E-Fahrzeugen. Im August 2017 erhielt die rnv die Zusage, dass die Stadt Mannheim einen Zuschuss bis zu einem Höchstbetrag von gut 190.000 Euro gewähren wird, die für den Erwerb eines E-Busses sowie zweier Ladestationen aufgewendet werden.

Auch für das Heidelberger Pilotprojekt einer neuen Elektrobushlinie in der Innenstadt greift die BMVI-Förderrichtlinie „Elektromobilität“. Der entsprechende Antrag der rnv zur Unterstützung der Anschaffung zweier E-Busse läuft.

Um die gesteckten Ziele im Busbereich zu erreichen und die Schadstoff- und Feinstaubbelastung in der Metropolregion weiter zu reduzieren, plant die rnv ab 2020 im Rahmen von Ersatzbeschaffungen ausschließlich E-Busse zu erwerben.



Alternative Antriebe für Nutz- und Dienstfahrzeuge

Die Busse und Bahnen der rnv sind das Aushängeschild des Unternehmens und stehen in der öffentlichen Wahrnehmung für nachhaltige Mobilität. Als unverzichtbare Alternative zum Individualverkehr trägt die rnv so direkt zum Schutz der Umwelt bei. Doch das Engagement endet nicht bei den öffentlichen Verkehrsmitteln, sondern gilt ebenso dem technologischen Fortschritt im gesamten Unternehmen. Deshalb achtet die rnv bei der anstehenden Modernisierung ihres Fuhrparks auch im Nutz- und Dienstfahrzeug-Bereich auf den verstärkten Einsatz von alternativen Antrieben, um den CO₂-Ausstoß nachhaltig zu reduzieren. Somit wird die rnv ihrer ökologischen Verantwortung gerecht und profitiert darüber hinaus durch die Einsparung von Dieseltreibstoff. Jeder eingesparte Liter Diesel ist gleichzusetzen mit rund 2,6 Kilogramm weniger CO₂-Emission.

Bei einer durchschnittlichen Laufleistung pro Fahrzeug und Jahr von 9.000 Kilometer und einem Dieselverbrauch von jeweils sieben Litern pro 100 Kilometern konnten bereits durch die Anschaffung von zwei elektrischen Pkw im Berichtsjahr 2017 insgesamt rund 3,3 Tonnen CO₂ eingespart werden. Der durchschnittliche Stromverbrauch eines E-Fahrzeuges liegt bei 15 Kilowattstunden pro 100 Kilometer. Im Jahr 2018 ist die Beschaffung von zehn weiteren Dienst- und Sonderfahrzeugen mit alternativem Antrieb geplant.





Digitale Fahrerkommunikation – effizient und papierlos

Durch die Digitalisierung der Kommunikation hat sich unsere Gesellschaft in den zurückliegenden zwei Jahrzehnten nachhaltig verändert. Smartphones und Tablets machen unser Leben einfacher, wir sind viel stärker miteinander vernetzt und können auch unterwegs auf das Internet zugreifen. Diese Entwicklungen haben längst auch die Berufswelt erreicht. Die Arbeitszeit so effizient wie möglich nutzen, schneller kommunizieren und die Informationsaktualität steigern – die Digitalisierung trägt in vielen Unternehmensbereichen entscheidend zur Optimierung von Prozessen bei. Auch die rnv setzt mit der Einführung der digitalen Fahrerkommunikation auf einen verbesserten Informationsfluss. So sieht das Projekt die Vergabe von dienstlichen Tablets an das Fahrpersonal vor. Durch die eigens entwickelte Informations-App „elvis“ (effizientes, leistungsstarkes Verkehrs-Informationssystem) sind künftig Dienstanweisungen und Informationen auf den Endgeräten abrufbar. Dadurch ent-

fällt die Zustellungsunsicherheit, die es bisher aufgrund verschiedener Informationsquellen und -orte gab, die beachtet werden mussten. Zudem können die Bereitstellungsaufwände reduziert werden, was eine Entlastung der dafür zuständigen Mitarbeitenden zur Folge hat. Den Kosten für die Ausstattung des Personals mit Tablets und Datenverträgen stehen Einsparungen durch einen drastisch reduzierten Papierbedarf sowie verschlankte Prozesse gegenüber. Um einen möglichst unkomplizierten Zugang zum papierlosen Fahrbetrieb zu garantieren, sind eine verständliche Bedienoberfläche und eine einfache Handhabung entscheidend. Deshalb wurden die Mitarbeitenden im Fahrbetrieb von Anfang an in das Projekt eingebunden und das Konzept immer weiter optimiert. Die Planungen für eine flächendeckende Ausweitung der Tabletausgabe auf das Werkstattpersonal laufen derzeit.



Sparen durch LED-Technik

Die rnv will den Nahverkehr wirtschaftlich effizient und wettbewerbsfähig gestalten – so hat es das Unternehmen sogar im eigenen Leitbild festgehalten. Daher werden konsequent Lösungen gesucht, die nicht nur Einsparpotenziale bieten, sondern auch die Umwelt schonen. Der Entschluss für die Umrüstung der Bestandsbeleuchtung auf LED-Technik wurde beispielsweise bereits im Jahr 2015 gefasst. Ende 2017 wurde das Projekt erfolgreich abgeschlossen. Nach Abschluss der Umrüstung auf effiziente Leuchtmittel in Werkhallen, Außenanlagen und Abstellhallen sinken der Stromverbrauch und die damit verbundenen Kosten im Vergleich zu den Vorjahren deutlich. Neben dem realisierten Einsparpotential kann die rnv auch einen wichtigen Beitrag zum Schutz der Umwelt leisten. Durch den Einsatz der LED-Technik wird die CO₂-Emission des Unternehmens insgesamt um mehr als 700 Tonnen pro Jahr reduziert. Am Standort Mannheim verringert sich die Belastung beispielsweise um rund 239 Tonnen pro Jahr, in Heidelberg sind es knapp 200 Tonnen. Somit wird die rnv ihrer ökologischen Verantwortung für die Umwelt in einem wirtschaftlich sinnvollen Rahmen gerecht. Die Gesamtinvestitionen in das Projekt werden nach rund drei Jahren amortisiert sein.

Bewusster Umgang mit Energie

Die tägliche Fahrt zur Arbeit, der Ausflug zum Schwimmbad oder ein ausgedehnter Einkaufsbummel in der nahegelegenen Großstadt – der ÖPNV hält die Region auf bequeme Art in Bewegung. Mobilität kostet Energie, für den Betrieb von Bussen und Straßenbahnen ist viel Kraftstoff und Strom nötig. Rund 80 Prozent des Stromverbrauchs der rnv entfallen beispielsweise auf den Fahrstrom, der jährlich bei mehr als 50 Millionen Kilowattstunden liegt. Deshalb gilt die rnv als energieintensives Unternehmen und profitiert dadurch von verschiedenen gesetzlichen Erleichterungen. Voraussetzung hierfür ist der Nachweis eines zertifizierten Energiemanagementsystems, welches bereits 2015 eingeführt und seitdem kontinuierlich weiterentwickelt und verbessert wurde. Verantwortlich für diesen Prozess zeichnet ein Energieteam, das sich aus technischen und kaufmännischen Bereichen zusammensetzt. Das erste Überwachungsaudit des Managementsystems nach DIN ISO 50001 wurde im November 2017 ohne Feststellung von Mängeln abgeschlossen.

Der kluge Umgang mit Ressourcen und die Reduzierung der Betriebskosten sind nur zwei der wichtigsten Aspekte des Energiemanagementsystems. Auch der Schutz der Umwelt durch weniger Ausstoß an CO₂ steht im Mittelpunkt. Das Energieteam hat es sich 2018 zur Aufgabe gemacht, einen detaillierten Energiebericht zu erstellen, um weiteres Verbesserungspotenzial im Energieverbrauch sichtbar zu machen.

Innovative Technik für die Zukunft



Um für die Zukunft gewappnet zu sein, müssen neue Wege beschritten und Lösungen für aktuelle Herausforderungen gefunden werden. Nur so können wir Fortschritt gestalten und die sich dadurch bietenden Chancen nutzen. Innovation wurde und wird deshalb bei der rnv groß geschrieben. Spätestens seit der Festschreibung der Unternehmensstrategie „4x20 = rnv 2020“ sind neue Technologien Gegenstand verschiedener Projekte. Auch im Masterplan „Green City“ ist dies gerade im Bereich der Elektrifizierung von Bussen immanent. Die bloße Ausstattung mit batteriebetriebenen Fahrzeugen ist hier allerdings nicht zielführend – vielmehr muss auch die Versorgung mit Schnellladestationen sichergestellt werden.

Zudem gilt es auch für den Bahnbereich künftig innovative Ideen auszuarbeiten, um beispielsweise mit der Bremsenergie von Stadtbahnen den Stickstoffdioxid-Emissionen entgegenzuwirken. Die rnv verfügt über ein gut ausgebautes elektrisches Straßenbahnnetz mit einer Oberleitungslänge von knapp 400 Kilometern. Hiermit werden täglich 187 elektrische Bahnen in der Rhein-Neckar-Region mit Bahnstrom versorgt. Ergänzend dazu setzt die rnv täglich rund 180 Busse ein, welche derzeit noch im Wesentlichen von Dieselmotoren angetrieben werden. Um die Elektrifizierung auch im Busbereich voranzutreiben, will die rnv die Gleichrichterunterwerke (GUW), die zur Speisung des Oberleitungsnetzes genutzt werden, so weiterentwickeln, dass in Pausenzeiten auch das Laden von Elektrobussen möglich wird. So kann das Verkehrsunternehmen sowohl Stadtbahnen

als auch Elektrobusse mit Energie aus dem gleichen Netz versorgen. Das angestrebte „GUW+“ verfügt einerseits über Zwischenspeicher zur Rückgewinnung von Bremsenergie der Stadtbahnen und andererseits über Ladestationen zur Ladung von E-Bussen. Damit lässt sich Bremsenergie effizient nutzen und für andere Fahrzeuge zur Verfügung stellen, statt diese – wie bisher zumeist üblich – in Bremswiderständen zu „verbrennen“. Die Zwischenspeicherung ermöglicht zudem, Lastspitzen beim Laden von E-Bussen zu vermeiden. Und die Methode hat einen weiteren Vorteil: Statt durch Stunden des Ladens an einer regulären Steckdose mit 230 Volt Wechselspannung gelingt die Komplettladung mit der Gleichspannung des Bahnstromnetzes in 20 bis 30 Minuten wesentlich schneller.

Bis es so weit ist, dass das Projekt erste Früchte tragen kann, soll ein erster Schritt in Sachen Energierückgewinnung an anderer Stelle umgesetzt werden: In den Jahren 2018 und 2019 sollen als Übergangslösung bis zur Komplettumstellung auf Elektrobusse moderne Euro-VI-Dieselmotoren eingesetzt werden, die über neuartige Hybrid-Module verfügen. Mit deren Hilfe kann ebenfalls elektrische Energie beim Bremsen zurückgewonnen und effizient genutzt werden. Zudem reduzieren sich der Kraftstoffverbrauch und die Emission drastisch.



Berliner Platz

Linie	Ziel	Abfahrt
6A	SHP Arena S-BF.	sofort
4	Dagerstraße	1 min
7	Oppau	3 min
6	Neurothete	8 min

rnh

Lagebericht

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

für das Geschäftsjahr 2017

1. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

1.1 Geschäftsmodell

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (bis 9. Juni 2017: Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)) – im Folgenden kurz „rnv“ – mit Sitz in Mannheim ist der größte Mobilitätsdienstleister der Metropolregion Rhein-Neckar. Sie betreibt Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien in den Städten Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen am Rhein sowie zwei regionale Eisenbahnlinien. Die rnv wurde 2005 als erste Verkehrsallianz kommunaler Betriebe in Deutschland gegründet, um zunächst im Auftrag der bisher operativ tätigen 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 2.014 eigenen und überlassenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (ohne Auszubildende, Aushilfen, Praktikanten, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Altersteilzeit-Freiphase) sowie 187 Bahnen und 187 Bussen sorgt die rnv für optimale Verbindungen zwischen Metropole und Region. Rund 170,4 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. Forschungsschwerpunkte sind die Elektromobilität auf der Straße und die Automatisierung des Verkehrs. Ein zweiter Schwerpunkt liegt in der Umsetzung von Innovationsprojekten

im Bereich der Digitalisierung. Intern kann dabei die Leistungserstellung durch digital unterstützte Prozesse effizienter gestaltet werden. Außerdem werden die digitalen Informationskanäle für die Kundeninformation und den Kundendialog weiterentwickelt und vernetzt.

1.2.1 Digitalisierung

Die Digitalisierung gilt als einer der wichtigsten Megatrends für die kommenden Jahre. Damit einher geht eine immer stärkere Vernetzung und Beschleunigung von Informationen aller Art, was auch im öffentlichen Nahverkehr neue Perspektiven eröffnet. Vorangetrieben werden diese Innovationen bei der rnv durch den neu formierten Unternehmensbereich „IT-Service und Digitalisierung“ (ID). Dieser beschäftigt sich unter anderem mit der Bereitstellung von Echtzeitdaten über entsprechende Schnittstellen an externe Anwender, der Weiterentwicklung der Fahrgastinformation in Gestalt von „DFI light“ – einer kostengünstigen Alternative zu den bisher verwendeten digitalen Info-Anzeigern – sowie mit der Einbindung neuer Auskunftskanäle. So hat der Kunde beispielsweise seit Oktober 2017 die Möglichkeit, sehr komfortabel über den digitalen, sprachgesteuerten Assistenten von Amazon („Alexa“) Antworten auf Fragen rund um das Angebot der rnv zu erhalten. Seither lassen sich unter anderem Fahrzeiten und Störungsmeldungen auf allen rnv-Linien über das digitale Tool abfragen, das über den Befehl „Alexa, öffne rnv!“ auf die Daten des rnv Start.Info-Systems zugreift. Eine weitere Verbesserung in Sachen Kundenorientierung und Ausbau der Servicequalität konnte durch die erfolgreiche Einführung einer „eTarif“-App durch den Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) und die rnv im Januar 2017 erzielt werden. Hierdurch steht ÖPNV-Kunden ein neues Angebot zur Verfügung, mit dem Fahrdienstleistungen per Luftlinientarif individuell berechnet und ganz bequem per Smartphone gezahlt werden können. Nach einmaliger Registrierung können sich Fahrgäste im Verkehrsgebiet des VRN einfach vor Fahrtantritt über die Smartphone-App anmelden und nach der Fahrt wieder abmelden. Berechnet wird lediglich die Strecke, die sich nach der Luftlinienentfernung von der Start-

zur Zielhaltestelle ergibt. Im Bereich Vertrieb konzentrieren sich die Maßnahmen auf das Ziel, Mehreinnahmen durch eine verstärkte Kundenorientierung zu generieren. Seit der Bereitstellung des Customer-e-Service „Abo Online“ im Frühjahr 2017 können Kundinnen und Kunden Abonnements nun 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.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Digitalisierung interner Abläufe, etwa im Bereich der Personaldatenverwaltung und bei der Fahrerkommunikation. Das Pilotprojekt „papierloser Fahrbetrieb“ belegte 2017 beim PRIMA-Wettbewerb der ÖPNV-Unternehmen den ersten Platz. Da aufgrund der Arbeitsplatzstruktur die elektronische Erreichbarkeit der Fahrerinnen und Fahrer bislang nicht gegeben war, entwickelte die rnv eine App für mobile Endgeräte, mit der ab sofort fahrbetriebliche Informationen papierlos online bereitgestellt werden können. Der Informationsfluss wird durch das innovative Projekt stark vereinfacht, der bisherige Aufwand für Druck und Verteilung von Informationspapieren entfällt. 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.

1.2.2 ProMobiE

Das Forschungsvorhaben „Professionelle Mobilitätsberatung für multimodale Verkehrsangebote im Kontext der Elektromobilität (ProMobiE)“ wurde im Berichtszeitraum, wie geplant, erfolgreich abgeschlossen. Die Gesamtkosten für das Projekt ProMobiE beliefen sich auf rund 43.000 €, hiervon wurden 40 % der Kosten durch die Förderung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung erstattet. Der Eigenanteil der rnv belief sich damit auf knapp 26.000 €. Auch nach der offiziellen Abschlussveranstaltung Ende Februar 2017 in Dortmund konnte das Projekt bei der rnv weiterentwickelt werden. Im Juli und Oktober fanden drei Workshops „Beratung & Multimodalität“ für die Kolleginnen und Kollegen im Kundenservice statt.

Um einer möglichst „verkehrsmittelübergreifenden“, also „multimodalen“ Mobilität gerecht zu werden, erfolgte im Berichtsjahr der Umbau der Kundenzentren in Heidelberg und Ludwigshafen in sogenannte „Mobilitätszentralen“ von VRN und rnv. In den neu eingerichteten Räumlichkeiten erhalten Kunden seit November 2017 nun nicht mehr nur Informationen zum ÖPNV in der Region, sondern eine ganzheitliche Beratung rund um das Thema Mobilität. Die Mobilitätszentrale im Mannheimer Stadthaus wurde bereits im Dezember 2016 eröffnet.

Weiterhin wurde der Aufbau einer SharePoint-Seite zur gemeinsamen Konzeptionierung eines Qualifizierungsstandards für die Mobilitätszentralen in Zusammenarbeit mit dem VRN vorangetrieben. Neben der Entwicklung von einheitlichen Standards in der Mobilitätsberatung arbeiten rnv und VRN auch weiter an der Erstellung eines multimodalen Angebotspaketes.

Mit der Aufwertung der drei Kundenzentren in Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen zu Mobilitätszentralen steigt aufgrund des erweiterten Angebots künftig auch der Bedarf an qualifizierten Mobilitätsberatern. Bei den entsprechenden Schulungen kann nun auf die Erfahrungen aus ProMobiE zurückgegriffen werden, so dass die Beteiligung an diesem federführend vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) betreuten Forschungsprojekts eine deutliche Zukunftswirkung hat.

1.2.3 Autonomes Fahren

Seit vielen Jahrzehnten stellt der Straßenverkehr eine der Hauptschlagadern der modernen Gesellschaft dar und nach wie vor wachsen sowohl Mobilität als auch Mobilitätsbedürfnisse. Damit einhergehen technische Weiterentwicklungen, die im Zeitalter der Digitalisierung nun vor einem großen Sprung stehen. Das automatisierte und autonome Fahren kann in absehbarer Zeit zu völlig neuen Bedingungen auf den Straßen sowie zum Entstehen neuer Geschäftsmodelle führen. Um die Chancen und Risiken rechtzeitig erkennen und bewerten zu können, ist für die ÖPNV-Unternehmen eine aktive Teilhabe an diesem Prozess schon im jetzigen Stadium erforderlich. Daher beschäftigt sich die rnv verstärkt mit dem autonomen Fahren. Zum Neujahrsempfang der Stadt Mannheim wurden im Geschäftsjahr 2017 erstmals Demonstrationsfahrten mit einem angemieteten, automatischen Kleinbus durchgeführt. Weitere Fahrten folgten während der Mannheimer Verbrauchermesse „Maimarkt“ sowie zu den Klimatagen der Stadt Ludwigshafen. Zwar handelte es sich hierbei noch um programmiertes Fahren, also um eine Vorstufe des autonomen Modus, doch werden die gewonnenen Erfahrungen in das Konzept zu einer ersten Teststrecke einfließen. Diese soll 2018 mit Unterstützung durch weitere Projektpartner auf dem Areal des Konversionsgeländes Benjamin-Franklin-Village in Mannheim realisiert werden. Die Vorbereitungen hierzu sind bereits in vollem Gange. Auch in Heidelberg gibt es entsprechende Überlegungen für das Konversionsgebiet Patrick-Henry-Village.

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 Branchen- und unternehmensbezogene Rahmenbedingungen

2.1.1 Branche

Angefeuert durch den Dieselskandal, der Teile der Automobilindustrie erfasste und auch zum jetzigen Zeitpunkt in seiner ganzen Tragweite noch nicht annähernd absehbar ist, stellt sich einmal mehr die Frage nach einer sinnvollen, tragfähigen und verfügbaren Alternative zum eigenen Pkw. Durch Klagen der Deutschen Umwelthilfe wegen Grenzwertüberschreitungen bei Stickoxiden und Feinstaub nahm das Thema weiter an Fahrt auf. Fahrverbote, die in der Vergangenheit ein noch abwegiges, umweltpolitisches Instrument der Kommunalpolitik darstellten, gewannen im Laufe des Jahres 2017 als mögliches Mittel zur Einhaltung der festgelegten EU-Grenzwerte an perspektivischer Bedeutung. Es sind praktikable Maßnahmen gefragt, die zu einer kurzfristigen Reduzierung der Emissionsbelastung von Innenstädten führen. Für den Ersatz von Pkw mit Verbrennungsmotoren durch Elektrofahrzeuge fehlt es allerdings bislang nicht nur an einem attraktiven und gleichwertigen Angebot von erschwinglichen Fahrzeugen mit akzeptabler Reichweite, sondern auch an der erforderlichen Ladeinfrastruktur. Auf mittlere Sicht sind hier Systeme gefragt, die mit geringen Emissionen innerstädtische Räume mit Mobilität versorgen können, wie Straßenbahnen es seit Jahrzehnten bewerkstelligen.

Finanzierung

Mit der Aufstellung der Nahverkehrspläne für die nächsten fünf Jahre wird auch der Rahmen für eine Finanzierung mittelfristiger Maßnahmen abgesteckt und zur politischen Entscheidung vorgelegt. Hier zeigt sich, dass die kurzfristige Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit, wie gesetzlich gefordert, wirtschaftlich nicht darstellbar ist. Die Planungen für das sogenannte „Konversionsnetz“, die eine Verbindung der städtebaulich neu gewonnenen Flächen an den bisherigen Bestand der rnv-Infrastruktur schaffen, werden in einem Maßnahmenpaket zusammengefasst, sodass eine Infrastrukturförderung durch den Bund möglich wird und die rnv somit höhere Förderzusagen erwarten darf. Insgesamt bleibt die finanzielle Lage allerdings unsicher, bis eine neue Bundesregierung ihre Arbeit aufnimmt und Förderzusagen vorliegen.

Für die Neubeschaffung von Bahnen liegt von Seiten des Landes Baden-Württemberg eine neue Förderrichtlinie vor, die eine Förderung pro Fahrzeugeinheit von 1 Mio. Euro vorsieht. Im Rahmen der Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen in Heidelberg und Mannheim wird die rnv bei 13 Fahrzeugen von dieser Förderung profitieren können.

Mit den zu erwartenden Mitteln aus dem Dieselfond, der von der Automobilindustrie und der Staatskasse bereit gestellt wird, ist zwar eine neue Quelle für die umweltgerechte und zukunftsorientierte Verbesserung der Mobilität gegeben, allerdings sind hier zunächst die Rahmenbedingungen und Förderrichtlinien zu prüfen, ehe sich die tatsächliche Bedeutung dieser neuen Finanzierungsquelle für den bisherigen Betrieb einordnen lässt. Auch künftig binden Investitionen in Infrastruktur und Fuhrpark Mittel in erheblichem Umfang, weshalb die Finanzierungsplanungen für die kommunalen und überregionalen Haushalte auch langfristig eine Herausforderung darstellen dürften.

2.1.2 Marktumfeld

Kreativität und Erfindergeist sind gefragt, wenn es darum geht, die wesentlichen Informationen über die Verfügbarkeiten und die tariflichen Konditionen des Gesamtsystems „Verkehr“ für den potenziellen Nutzer gewinnbringend den Kunden zu vermitteln. Hier steigen mit den digitalen Möglichkeiten auch die Ansprüche der Konsumenten. Dahingehend sind die bisherigen Aktivitäten der Branche auch in den kommenden Jahren noch stark ausbaufähig. Nur wer die besten Angebote, in Echtzeit verfügbar, individuell auf den Kundennutzen abgestimmt und online via mobiler Endgeräte an den Kunden bringt, wird dem Anspruch der Kunden gerecht werden können.

2.2 Geschäftsverlauf

2.2.1 Wesentliche Ereignisse

Festigung der Geschäftsabläufe nach innen, zusätzliche Angebote für unsere Kunden, Stärkung und Ausbau eines zukunfts-sicheren und umweltfreundlichen ÖPNV: Diese drei Schwerpunkte bestimmten im Geschäftsjahr 2017 in besonders hohem Maße das unternehmerische Handeln der rnv.

Mit Blick auf die Kundenzufriedenheit und Unternehmensentwicklung entwickelte die Geschäftsführung der rnv bereits im Berichtsjahr 2012/2013 die Strategie „4x20=rnv 2020“ mit dem Ziel, Fahrgästen und Gesellschaftern einen attraktiven, aber auch bezahlbaren ÖPNV anzubieten. Hierbei entsteht ein nahezu unüberwindbarer Spalt zwischen Ergebnisdruck und Qualitätsanspruch. Deshalb wurden in den vergangenen Jahren Effizienzprogramme auf den Weg gebracht, um die Strukturen innerhalb des Unternehmens zu vereinfachen und dadurch kostengünstiger zu werden. Im Ergebnis konnten somit auch im Geschäftsjahr 2017 zusätzliche Spielräume geschaffen werden, um die Verkehrsgesellschaft noch kundenorientierter auszurichten und gleichzeitig den wachsenden Anforderungen einer nachhaltigen, bedarfsgerechten Mobilität Rechnung zu tragen.

Kontinuierliche Investitionen in Fahrzeuge, in den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur und nicht zuletzt in personelle Ressourcen stellten auch 2017 den täglichen Betrieb im rnv-Verkehrsgebiet sicher. So konnte das Unternehmen auch im Rahmen zahlreicher Großveranstaltungen durch hohe Leistungsfähigkeit überzeugen und damit die Mobilität in den Städten und in der Region auf hohem Niveau sicherstellen.

Mit der sukzessiven Umsetzung der rnv-seitig initiierten und geplanten Infrastrukturausbauprogramme „Mobilitätsnetz Heidelberg“ sowie „Rhein-Haardtahn2010“ („RHB2010“) wurden im Berichtsjahr weitere wichtige Meilensteine zum nachhaltigen Ausbau des Personennahverkehrs in der Metropolregion Rhein-Neckar erzielt. In Heidelberg schreitet der Neubau einer 2,2 Kilometer langen Stadtbahnstrecke zur Anbindung des Stadtteils „Bahnstadt“ weiter voran. Nachdem ein offizieller Spatenstich im Juli 2015 den Baubeginn des ersten Teilstücks im Westen der Bahnstadt markierte, konnten die Bahnen der Linie 22 im Dezember 2017 diesen Streckenabschnitt erstmals regulär befahren. Damit konnte für die rund 12.000 Menschen, die dort leben und arbeiten, eine direkte Verbindung zur Innenstadt hergestellt werden. Bis Ende 2018 soll die gesamte Bahnstadt-Trasse inklusive dreier neuer Haltestellen mit einem Projektvolumen von insgesamt 24,3 Millionen Euro fertiggestellt sein.

Im Rahmen des Mobilitätsnetzes konnte im Berichtsjahr auch die umfassende Sanierung der Straßenbahnstrecke durch den Stadtteil Pfaffengrund fertiggestellt werden. Zwischen Februar 2016 und Ende 2017 wurden für etwa 14 Millionen Euro rund 1,3 Kilometer Doppelgleis erneuert und begrünt sowie drei Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Seit Dezember 2017 rollen die Straßenbahnen der Linie 22 wieder zwischen dem Heidelberger Bismarckplatz und der Haltestelle Kranichweg/Stotz im Stadtteil Pfaffengrund.

Im Auftrag des Landes Baden-Württemberg, der Städte Heidelberg und Eppelheim sowie der HSB baut die rnv seit August 2017 an der wichtigsten Verkehrsverbindung zwischen Eppelheim und Heidelberg. Mitte Oktober erfolgte der Abriss der rund 80 Jahre alten Autobahnbrücke, die die beiden Städte verbindet. Mit dem Neubau einer breiteren Brücke erfolgt die Verlängerung der zweigleisigen Straßenbahnführung um rund 350 Meter bis zum Ortseingang von Eppelheim. Die insgesamt 17,5 Millionen Euro teure Maßnahme unter dem Dach des Mobilitätsnetzes Heidelberg verbessert durch die Entflechtung der Verkehrsströme außerdem die Situation für alle Verkehrsteilnehmer. Zeitgleich wurde mit dem laufenden Projekt „RHB 2010“ die umfangreiche Modernisierung der Strecke der Linie 4 zwischen Bad Dürkheim und Oggersheim weiter vorangetrieben. Mit dem Abschluss der Arbeiten Ende 2018 wird künftig eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 80km/h möglich und sorgt somit für kürzere Reisezeiten. Allem voran steht allerdings die Optimierung der Betriebsstabilität und damit eine Verbesserung der Pünktlichkeit für die Fahrgäste. Um Verspätungen gerade im verkehrsdichten Stadtzentrum entgegenzuwirken, setzt die rnv unter anderem auf modernste Signaltechnik. Mithilfe sogenannter Ampelvorrechtigungen ist langfristig die schrittweise Nachrüstung von Ampelanlagen an vielbefahrenen Kreuzungen entlang der Strecke geplant. Diese räumen den Stadtbahnen die Vorfahrt gegenüber dem Autoverkehr ein. Erste Ampelanlagen der Expresszuglinie 9 an der Haltestelle Pfalzbau wurden bereits im Berichtsjahr umgerüstet. Für die Realisierung des Modernisierungsprojektes „RHB 2010“ fallen Investitionen in Höhe von 20,2 Millionen Euro an. Davon werden 12,1 Millionen Euro als Landeszuschuss gewährt.

In Mannheim zählte die Erneuerung der Stadtbahnstrecke in den „Planken“ mit 1.500 Metern ausgetauschten Gleisen, 1.200 Quadratmetern neuen Bahnsteigflächen, 4.400 Quadratmetern Pflaster und einem Kostenvolumen von 13 Millionen Euro zu den gestalterisch und verkehrstechnisch aufwendigsten Projekten der letzten Jahre. Im Herzen der Innenstadt entstand von März bis November 2017 eine moderne, barrierefreie Trasse mit zahlreichen Ausstattungshighlights. Seit der Streckeneröffnung sorgen eine geräuschkindernde Schienenkopfbenetzung, eine elastische Gleislagerung sowie modernste Haltestellenausstattung in ansprechendem Design für eine zusätzliche Aufwertung der Mannheimer Einkaufsmeile. Aufgrund der exponierten Lage inmitten des Stadtzentrums und der ganzheitlichen Neugestaltung der gesamten Fußgängerzone lag ein besonderer Fokus auf der Koordination der Bautätigkeiten mit den Projektpartnern, der Stadt Mannheim sowie der MVV Energie AG, deren Maßnahmen teils noch bis 2019 andauern werden. Gleichzeitig begannen 2017 vertiefte Planungen für das sogenannte Konversionsnetz Mannheim, welches u. a. neue Stadtbahnstrecken in das Konversionsgebiet Benjamin-Franklin-Village und das Glücksteinquartier sowie den dringenden Ausbau der Haltestelle Mannheim Hauptbahnhof umfasst. Auch für Ludwigshafen gibt es konkrete Planungen für den Ausbau des Stadtbahnnetzes.

Als öffentliches Verkehrsunternehmen steht die rnv in erster Linie im Fokus, wenn es um attraktive, umweltfreundliche und bezahlbare Mobilität in der Zukunft geht. Neben der Erprobung verbesserter Antriebstechniken, um den Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz gerecht zu werden, trägt die Einführung eines Energiemanagementsystems im Geschäftsjahr 2017 zu einem schonenden Ressourcenverbrauch im Unternehmen und damit gleichzeitig zur Senkung der Betriebskosten bei.

2.2.2 Beförderungsleistungen

Entwicklung Fahrgastzahlen

Die Fahrgastzahlen sind von 173,4 Mio. auf 170,4 Mio. leicht zurückgegangen (./1,7 %). Ein hoher Teil des Rückgangs der Fahrgastzahlen ist auf die intensive Bautätigkeit an der Schieneninfrastruktur in Mannheim und Heidelberg zurückzuführen. Das Geschäftsjahr 2017 war besonders stark durch ganzjährig andauernde Baumaßnahmen geprägt, die mit erheblichen Einschränkungen und Erschwernissen für die Fahrgäste verbunden waren. Da die Inbetriebnahme der modernisierten Gleisanlagen in den Mannheimer Planken und im Heidelberger Stadtteil Pfaffengrund erst im November beziehungsweise Dezember 2017 erfolgte, ist der Vergleich zu den Fahrgastzahlen im Vorjahr nur eingeschränkt möglich. Darüber hinaus erschweren verschiedene statistische Effekte den Vergleich mit dem Vorjahr. Die rückläufigen Fahrgastzahlen konnten nur teilweise durch das verbesserte Angebot sowie diverse Vertriebsaktivitäten, wie beispielsweise die Jobticket-Akquise, ausgeglichen werden.

Entwicklung der Kasseneinnahmen

Der Zuwachs der Kasseneinnahmen erreichte mit 1,6 % nicht ganz die zum 1. Januar 2017 in Kraft getretene Tarifierhöhung von 2,1 %.

Bei einem Teil der Fahrausweisautomaten (insbesondere in Heidelberg) wurde in 2016 auf tagesscharfe online-Abrechnung umgestellt. Dies führte dazu, dass bei diesen Automaten-Umsätzen im Vorjahr mehr Abrechnungstage als im Kalenderjahr 2017 berücksichtigt wurden.

Im Zeitraum Januar bis Juli 2016 wurden viele Bartarife für die Beförderung von Flüchtlingen verkauft. Zum 1. September 2016 erfolgte der Abschluss einer neuen „Kombi-Ticket-Vereinbarung“ zwischen URN und dem Regierungspräsidium Karlsruhe. Als Fahrberechtigung dient seither die Meldebescheinigung der Asylbewerber. Die Einnahmen aus dieser Vereinbarung fließen der rnv über die halbjährliche URN-Sondereinnahmen-Abrechnung zu und finden sich nicht mehr in den rnv-Kasseneinnahmen.

Bei den Einzelfahrscheinen und Wochenkarten sind sowohl die Stückzahlen als auch die Einnahmen (./0,4 Mio. €) zurückgegangen. Die Tageskarten weisen hingegen einen Zuwachs bei den Stückzahlen und den Einnahmen auf (+30 T€). Die höhere Nachfrage bei den Job-Tickets geht zu Lasten der Jahreskarten und der Rhein-Neckar-Tickets. Der Trend rückläufiger Stückzahlen setzt sich auch bei der Karte ab 60 und den MAXX-Tickets fort. Die Kasseneinnahmen sind bei den MAXX-Tickets um 0,3 Mio. € zurückgegangen. Bei der Karte ab 60 ergab sich aufgrund der Tarifierhöhung ein Einnahmenplus von 0,3 Mio. €. Beim Semester-Ticket haben die Kasseneinnahmen mengen- und preisbedingt zugenommen (+0,3 Mio. €).

Die gesamten Zeitkarten-Angebote haben einen Anteil von 78,9 % an den rnv-Kasseneinnahmen.

rnv-Kasseneinnahmen	1.1.– 31.12.2017	1.1.– 31.12.2016	±	± %
	in T€	in T€	in T€	
Einzelfahrscheine, MFK, Tageskarten	29.774	30.069	-295	-1,0 %
Allgemeine Zeitkarten	54.808	52.649	2.159	4,1 %
Ausbildungszeitkarten	36.863	36.829	34	0,1 %
Seniorenzeitkarten	19.546	19.238	308	1,6 %
Sonstige Tickets/Rückerstattungen	-658	-596	-62	-10,4 %
Summe	140.333	138.189	2.144	1,6 %

Die Zahl der Abonnement-Kunden ging gegenüber dem Geschäftsjahr 2016 um 1,1 % auf 156.655 Kunden geringfügig zurück. Zum Stichtag 31. Dezember 2017 bestanden mit 585 Unternehmen Job-Ticket-Verträge. 40.052 Arbeitnehmer legten ihren täglichen Weg von und zur Arbeitsstätte mit dem ÖPNV zurück. Die Zahl der Job-Ticket-Nutzer nahm zu, wäh-

rend die Kundenzahlen beim Rhein-Neckar-Ticket und bei den Jahreskarten rückläufig sind. 54.855 Schüler und Auszubildende, und damit rund 1.800 weniger Fahrgäste dieser Zielgruppe als im Vorjahr, nutzten das MAXX-Ticket für ihren Schulweg und in der Freizeit. Die Zahl der Abo-Kunden, die mit der „Karte ab 60“ unterwegs sind, nahm um etwa 700 Fahrgäste ab.

rnv-Jahreskartenkunden	31.12.2017	31.12.2016	±	± %
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	
Jahreskarten Jedermann	8.123	8.411	-288	-3,4 %
Rhein-Neckar-Ticket	12.399	12.430	-31	-0,2 %
Karte ab 60	41.189	41.846	-657	-1,6 %
Job-Ticket	40.052	39.067	985	2,5 %
MAXX-Ticket	54.855	56.618	-1.763	-3,1 %
Sonstige Abonnements	37	36	1	2,8 %
Summe	156.655	158.408	-1.753	-1,1 %

Neben den Jahreskartenkunden waren auch viele Studierende mit dem für sechs Monate gültigen Semester-Ticket in den Bussen und Bahnen der rnv unterwegs. Die Zahl der Semester-Ticket-Kunden nahm gegenüber dem Vorjahr um 2,0 % zu und belief sich im Geschäftsjahr 2017 auf 24.527 Studierende.

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

2.3.1.1 Erträge

Die Umsatzerlöse der rnv haben sich im Berichtszeitraum um 64,5 Mio. € auf 238,2 Mio. € verringert.

Differenziert nach Erlösarten stellt sich die Entwicklung wie folgt dar:

	1.1.– 31.12.2017	1.1.– 31.12.2016
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	160.379	153.458
Erlöse aus Bauleistungen	62.926	134.453
Sonstige Umsatzerlöse	14.878	14.772
Umsatzerlöse	238.183	302.683

Verkehrserlöse

Die Verkehrserlöse haben sich wie folgt entwickelt:

	1.1.– 31.12.2017	1.1.– 31.12.2016	±	± %
	in T€	in T€	in T€	
Linienverkehr	121.019	115.174	5.845	5,1 %
Schülerzuschüsse	16.625	16.710	-85	-0,5 %
Finanzierungsvereinbarungen	10.440	9.717	723	7,4 %
Schwerbehindertenabgeltung	6.426	6.060	366	6,0 %
ZRN-Zuschüsse	3.479	3.468	11	0,3 %
Sonstige Verkehrserlöse	2.390	2.329	61	2,6 %
Summe	160.379	153.458	6.921	4,5 %

Die Verkehrserlöse haben gegenüber dem Vergleichszeitraum deutlich zugenommen (+6,9 Mio. € bzw. +4,5 %). Im Wesentlichen ist dieser Anstieg auf höhere Umsatzerlöse im **Linienverkehr** zurückzuführen. Hier ist ein Anstieg von 5,8 Mio. € bzw. 5,1 % zu verzeichnen. Die Wachstumsrate des URN-Einnahmen-Pools von 2,7 % im Jahr 2017 wurde damit deutlich übertroffen. Auch im Geschäftsjahr 2017 konnte die rnv ihren Einnahmenanteil im URN weiter erhöhen. Gemäß der URN-Einnahmenaufteilungsregelung mussten in 2016 neue Verkehrserhebungen zur Aktualisierung der Verteilungsschlüssel durchgeführt werden. Viele Verkehrsunternehmen haben die Ergebnisse dieser Erhebungen jedoch erst in 2017 vorgelegt. Daraus ergaben sich für eine Vielzahl fremder Linienbündel geringere Nachfragewerte (P, Pkm). Dies führte, ebenso wie der im URN geschlossene Kompromiss zum Thema „Demographiefaktor“, zu einem höheren Verteilungsschlüssel bzw. einem höheren Einnahmenanteil der rnv.

Die rnv hat zum Sommerfahrplanwechsel 2016 mit der Stadtbahn Mannheim Nord und dem Investitions- und Ausbauprogramm RHB 2010 ihr Angebot deutlich ausgeweitet und erhält dafür zusätzliche Einnahmen (Absatzbeträge) vom URN. Diese Einnahmen wirken im Geschäftsjahr 2017 erstmals ein ganzes Jahr.

Die **Schülerzuschüsse** bei den baden-württembergischen Linienbündeln liegen mit Ausnahme des Linienbündels Heidelberg genau auf Vorjahresniveau. Hintergrund des Erlösrückgangs auf dem Linienbündel Heidelberg (./.44 T€) sind periodenfremde Nachzahlungen im Vorjahr. In Rheinland-Pfalz verzeichnet das Linienbündel Ludwigshafen eine leichte Zunahme bei den Aus-

gleichleistungen (+51 T€). Für die RHB erhält die rnv die Ausgleichszahlungen nicht mehr nach dem Pauschalierungsverfahren, sondern nach dem „alten“ bundesgesetzlichen Antragsverfahren nach § 6a AEG. Der starke Rückgang (./.92 T€) lässt sich darauf zurückführen, dass im Vorjahr periodenfremde Erstattungen von 84 T€ enthalten waren.

Die Steigerung der Erlöse aus **Finanzierungsvereinbarungen** (+0,7 Mio. € bzw. +7,4 %) resultiert nahezu ausschließlich aus der Finanzierungsvereinbarung mit den OEG-Nachbargemeinden (+0,6 Mio. €) sowie aus der Finanzierungsvereinbarung RHB (+0,2 Mio. €) aufgrund der angepassten Kostensätze (Ausgleichssätze pro Nutzzugkilometer).

Die Erlöse aus **Schwerbehindertenzuschüssen** haben gegenüber dem Vorjahr um 0,4 Mio. € auf 6,4 Mio. € zugenommen. Der Anstieg ist zum einen auf die höhere finale Schwerbehindertenquote in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg, zum anderen auf höhere erstattungsfähige Fahrgeldeinnahmen (hauptsächlich Vertriebsbonus und Fahrgeldeinnahmen) zurückzuführen. Gegenüber den vorläufigen Auswertungen der Schwerbehindertenzählungen 2016, die im Vorjahr beim Jahresabschluss zum Ansatz gebracht wurden, ergaben sich sowohl für Rheinland-Pfalz (von 5,61 % auf 5,64 %) als auch für Baden-Württemberg (von 4,68 % auf 4,72 %) höhere finale Schwerbehindertenquoten.

Erlöse aus Bauleistungen

Der deutliche Rückgang der Umsatzerlöse aus dem Baugeschäft um 71,5 Mio. € auf 62,9 Mio. € ist vor dem Hintergrund der Bestandsveränderungen zu sehen. Im Berichtszeitraum gingen die Umsatzerlöse mit Bestandserhöhungen von 2,0 Mio. € einher, im Vergleichszeitraum mit Bestandsminderungen von

78,7 Mio. €. Die Gesamtleistung aus dem Baugeschäft ergibt sich als Summe der Komponenten Umsatzerlöse, Bestandsveränderungen sowie sonstige Erträge. Gegenüber dem Vergleichszeitraum ist die Leistung aus dem Baugeschäft um 9,2 Mio. € auf 65,0 Mio. € angestiegen.

	1.1.– 31.12.2017	1.1.– 31.12.2016
	in T€	in T€
Umsatzerlöse aus Baugeschäft	62.926	134.453
Bestandsveränderungen aus Baugeschäft	2.046	-78.735
Sonstige Erträge aus Baugeschäft	-12	53
Gesamtleistung Baugeschäft	64.960	55.771

Im Berichtsjahr haben sich folgende Projekte aufgrund Realisierung und Abrechnung in den Umsatzerlösen aus Bauleistungen niedergeschlagen: Mobilitätsnetz Heidelberg (30,3 Mio. €), Umbau Planken (12,1 Mio. €), Gleiserneuerung Waldhofstraße in Mannheim (1,9 Mio. €), Gleiserneuerung Schützenstraße in Ludwigshafen (1,9 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: Zugsicherungsanlage in Ludwigshafen (3,1 Mio. €), Verknüpfungspunkt Rheinau Bahnhof (2,3 Mio. €), Verlegung Zweigleisigkeit BAB Brücke Eppelheim (1,9 Mio. €).

Sonstige Umsatzerlöse

Maßgebliche Größe innerhalb der sonstigen Umsatzerlöse ist der **Vertriebsanreiz** aus der Einnahmenabrechnung des URN (8,4 Mio. €). Die geringfügige Erhöhung der Erlöse aus dem Vertriebsanreiz (+0,1 Mio. €) wird von folgenden Faktoren beeinflusst: Die Kasseneinnahmen der rnv haben im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 1,6 % zugenommen. Betrachtet man nur die von der rnv verkauften Bartarife, waren die Kasseneinnahmen mit ./.0,2 % etwas rückläufig. Der Prozentsatz für den Vertriebsanreiz ist sowohl beim Bartarif mit 10 %, als auch im Abo-Bereich mit 4,5 % konstant geblieben.

Die Erlöse aus der Weiterbelastung von Kosten an die MV Mannheimer Verkehr GmbH (MV, ehemals MVV Verkehr GmbH) im Rahmen des Oberbauprogramms und des Programms höhengleicher Kreuzungen bewegen sich mit 2,1 Mio. € auf Vorjahrsniveau.

Die Erlöse aus der Vermietung von Werbeflächen konnten gegenüber dem Vorjahr um 0,1 Mio. € auf 1,2 Mio. € gesteigert werden.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** der rnv sind im Berichtsjahr um 1,2 Mio. € auf 4,6 Mio. € angestiegen. Dieser Anstieg geht im Wesentlichen auf Ertragszuschüsse der rnv-Gesellschafter zurück (1,5 Mio. €). Das Verlustverrechnungspotenzial aus der Absenkung von Trassen- und Arbeitnehmerüberlassungsentgelten reichte im Geschäftsjahr 2017 nicht aus, um das Defizit aus dem rnv-Kerngeschäft zu decken. Im Vorjahr war ein zusätzlicher Defizitausgleich nicht erforderlich.

2.3.1.2 Aufwendungen

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

	1.1.– 31.12.2017	1.1.– 31.12.2016
	in T€	in T€
Materialaufwand	155.484	144.960
Personalaufwand	51.139	45.235
Abschreibungen	15.451	16.273
Sonstige betriebliche Aufwendungen	20.110	17.364
Summe	242.184	223.832

Materialaufwand:

Der Materialaufwand erhöhte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum um 10,5 Mio. € auf 155,5 Mio. €, was hauptsächlich auf die stärkere Bautätigkeit im Geschäftsjahr zurückzuführen ist. Von dem im Geschäftsjahr angefallenen Materialaufwand entfallen 41,3 % (= 64,2 Mio. €) auf den Bereich Bauleistungen und 17,0 % (= 26,4 Mio. €) auf Aufwendungen für die Personalüberlassung.

Personalaufwand:

Der Personalaufwand ist gegenüber dem Vergleichszeitraum um 5,9 Mio. € auf 51,1 Mio. € angestiegen. Ursächlich ist vor allem der sukzessive Aufbau eigenen Personals der rnv bei gleichzeitigem Rückgang der Personalüberlassung durch die Altverkehrsunternehmen. Darüber hinaus sind Lohn- und Gehaltssteigerungen erfolgt.

Abschreibungen:

Die Verminderung der Abschreibungen um 0,8 Mio. € auf 15,5 Mio. € resultiert unter anderem aus dem Auslaufen der Abschreibung für die Primove-Busse im Mai 2016.

Sonstige betriebliche Aufwendungen:

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind gegenüber dem Vergleichszeitraum um 2,7 Mio. € auf 20,1 Mio. € angestiegen. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen IT-Aufwendungen (+0,9 Mio. €), Rechts- und Beratungskosten (+0,5 Mio. €), Beiträge, Gebühren und Versicherungen (+0,5 Mio. €), Reinigungskosten für Gebäude und Werkstätten (+0,4 Mio. €), Buchverluste aus Anlagenabgängen (+0,3 Mio. €), URN-Eigenaufwand (+0,2 Mio. €), Mieten und Pachten (+0,2 Mio. €), Werbung (+0,1 Mio. €) sowie Schadensaufwendungen (+0,1 Mio. €).

Die Zunahme der IT-Aufwendungen resultiert im Wesentlichen aus einem Anbieterwechsel für die SAP/HR-Dienstleistungen zum Jahresende 2016, womit eine gegenüber dem Vorjahr abweichende Verbuchung einherging. Im Geschäftsjahr 2016 waren die entsprechenden Aufwendungen noch unter den Aufwendungen aus Dienstleistungsverträgen ausgewiesen.

Der Anstieg der Rechts- und Beratungskosten resultiert hauptsächlich aus den Aufwendungen für externe Unterstützung bei der Nachverfolgung rassistischer und sexistischer Vorwürfe in der rnv (+0,5 Mio. €).

Die Zunahme der Beiträge, Gebühren und Versicherungen resultiert im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen für die Haftpflichtversicherung HÖV (+0,4 Mio. €).

Die Reinigungskosten für Gebäude sind in Folge einer Interimsvergabe und eines teilweise neuen Leistungskatalogs, vor allem bei Fahreraufenthaltsräumen, deutlich angestiegen (+0,3 Mio. €).

Dem Anstieg der Mieten und Pachten liegt zum einen die Nachberechnung von Mietnebenkosten zugrunde, zum anderen wurde im Vorjahr für neu angemietete Büroflächen zunächst eine Mietbefreiung gewährt, die aber in 2017 ausgelaufen ist. Modellbedingt ergeben sich bei der rnv keine Ergebniseffekte aus dem Verkehrs- und Baugeschäft. Der im Berichtsjahr erzielte **Jahresüberschuss** aus dem Drittgeschäft von 0,16 Mio. € (Vergleichszeitraum: 0,03 Mio. €) ist durch folgende Komponenten geprägt: Finanzierungsvereinbarungen mit umliegenden Städten bzw. Kreisen (0,13 Mio. €), sonstiges Drittgeschäft (0,15 Mio. €), Ertragsteueraufwand (0,12 Mio. €).

2.3.2 Vermögens- und Finanzlage

2.3.2.1 Kennziffern

Vermögensstruktur	31.12.2017		31.12.2016	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
Anlagenintensität				
Anlagevermögen	141.310	52,2 %	146.618	56,8 %
Gesamtvermögen	270.691		258.248	
Umlaufintensität				
Umlaufvermögen	127.882	47,2 %	110.265	42,7 %
Gesamtvermögen	270.691		258.248	

Die Bilanzsumme der rnv ist gegenüber dem Vergleichszeitpunkt 31. Dezember 2016 um 12,4 Mio. € auf 270,7 Mio. € angestiegen. Das Anlagevermögen verringerte sich im relevanten Zeitraum um 5,3 Mio. € auf 141,3 Mio. €, während sich das Umlaufvermögen um 17,6 Mio. € auf 127,9 Mio. € erhöhte.

Ursache für den deutlichen Anstieg des Umlaufvermögens ist insbesondere die Zunahme der Forderungen gegen Gesellschafter um 16,5 Mio. €. Gegenüber dem Vergleichszeitpunkt hat die Anlagenintensität um 4,6 Prozentpunkte auf 52,2 % abgenommen.

Anlagendeckungsgrade	31.12.2017		31.12.2016	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
Anlagendeckung 1				
Eigenkapital	60.562	42,9 %	60.400	41,2 %
Anlagevermögen	141.310		146.618	
Anlagendeckung 2				
Eigenkapital	60.562	118,5 %	60.400	116,9 %
+ langfristiges Fremdkapital	106.891		111.062	
Anlagevermögen	141.310		146.618	

Zum 31. Dezember 2017 ist das Anlagevermögen zu 42,9 % (Vorjahr: 41,2 %) durch Eigenkapital sowie zu 118,5 % (Vorjahr: 116,9 %) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital finanziert. Langfristiges Fremdkapital ist hierbei definiert als langfristig finanziertes Kapital, unabhängig von der Restlaufzeit.

Kapitalstruktur

	31.12.2017		31.12.2016	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
Eigenkapitalanteil				
Eigenkapital	60.562	22,4 %	60.400	23,4 %
Gesamtkapital	270.691		258.248	
Fremdkapitalanteil				
Fremdkapital	207.345	76,6 %	195.241	75,6 %
Gesamtkapital	270.691		258.248	
Verschuldungskoeffizient				
Fremdkapital	207.345	342,4 %	195.241	323,2 %
Eigenkapital	60.562		60.400	
Korrigierter Eigenkapitalanteil				
Eigenkapital	60.562	26,0 %	60.400	27,2 %
Gesamtkapital	270.691		258.248	
- unfertige Leistungen	38.172		36.144	

Die Eigenkapitalquote beträgt zum 31. Dezember 2017 unbereinigt 22,4 % (Vorjahr: 23,4 %). Bereinigt um den Bestand an unfertigen Leistungen im Rahmen der Bautätigkeit für Gesellschafter und Dritte (insbesondere MV) liegt die Eigenkapitalquote bei 26,0 % (Vorjahr: 27,2 %).

Die Erhöhung des Eigenkapitals um 0,2 Mio. € ist ausschließlich auf den im Geschäftsjahr erwirtschafteten Jahresüberschuss zurückzuführen. Der Anstieg des Fremdkapitals um 12,1 Mio. € ist insbesondere auf die gestiegenen Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen (+8,5 Mio. €) und aus Lieferungen und Leistungen (+4,9 Mio. €) zurückzuführen.

2.3.2.2 Investitionen

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 10,8 Mio. € investiert. Dabei entfallen 1,2 Mio. € auf immaterielle Vermögensgegenstände und 9,6 Mio. € auf Zugänge im Sachanlagevermögen. Der Großteil der Investitionen des Geschäftsjahres betrifft den Kauf neuer Busse (1,7 Mio. €), die Erneuerung des Gebäudes M7 (1,4 Mio. €), neue Dienst- und Sonderfahrzeuge (1,2 Mio. €), die Kapazitätserweiterung des Betriebshofes Mannheim (1,1 Mio. €), die Beschaffung neuer Bahnen (1,0 Mio. €), einen neuen Fahrsimulator (0,8 Mio. €), das neue RBL-System (itcs4u) (0,7 Mio. €) sowie Investitionen in den Betriebshof Heidelberg (0,6 Mio. €).

2.3.2.3 Liquidität

Die Finanzierung der signifikanten Investitionen des Geschäftsjahres erfolgte überwiegend aus Mitteln der am 12. März 2015 abgeschlossenen Konsortialfinanzierung („Club Deal“). Insgesamt wurden hieraus für Investitionen des Geschäftsjahres 2017 7,8 Mio. € abgerufen, wovon im Geschäftsjahr 2017 4,5 Mio. € zufließen und die verbleibenden 3,3 Mio. € erst im Januar 2018. Aus einem durch eine der Hausbanken durchgereichten KfW-Förderkredit vom 06. April 2016 zur Finanzierung der Erneuerung einer Werkstatthalle (Gebäude M7) wurden bereits im Jahr 2016 insgesamt 8,2 Mio. € auf ein Sperrkonto gestellt, von denen im Geschäftsjahr 2017 weitere 1,7 Mio. € abgerufen und auf die laufenden Konten zur tatsächlichen Verwendung übertragen wurden. Zur Finanzierung von Planungskosten der Betriebshöfe in Heidelberg und Mannheim wurden durch die HSB (4,1 Mio. €) und die MKB Mannheimer Kommunalbeteiligungen GmbH (ehemals MVV GmbH) (2,8 Mio. €) im Jahr 2017 Gesellschafterdarlehen bereitgestellt, aus denen im Jahr 2017 insgesamt 2,9 Mio. € abgerufen wurden. Alle weiteren Investitionen wurden aus dem laufenden Geschäftsbetrieb finanziert.

Zum Bilanzstichtag bestehen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 79,7 Mio. € (Vorjahr: 81,3 Mio. €) und Verbindlichkeiten gegenüber Leasinggebern in Höhe von 4,2 Mio. € (Vorjahr: 4,9 Mio. €). Die gegenüber der MV bestehenden Darlehensverbindlichkeiten belaufen sich per 31. Dezember 2017 auf 23,5 Mio. € (Vorjahr: 24,9 Mio. €).

Aus den Abschreibungen des Geschäftsjahres ergab sich ein Innenfinanzierungspotenzial in Höhe von 15,5 Mio. €.

Die Zahlungsfähigkeit war im Berichtsjahr jederzeit gegeben. Zum Bilanzstichtag verfügte die rnv über Kontokorrent-Kreditlinien bei den am Konsortialdarlehensvertrag vom 12. März 2015 beteiligten Banken in Form eines sog. „revolvierenden Darlehens“ in Höhe von insgesamt 6,0 Mio. €. Darüber hinaus bestand weiterhin eine Tagesgeld-Kreditlinie bei der Tochtergesellschaft ZWM über zusätzliche 2,5 Mio. €. Die bestehenden Kreditlinien wurden per 31. Dezember 2017 rein im Sinne einer Zinsoptimierung im Umfang von ca. 0,6 Mio. € beansprucht.

2.4 Gesamtaussage zu Geschäftsverlauf und Lage des Unternehmens

Die rnv konnte die Umsatzziele aus der Unternehmensplanung für 2017 deutlich übertreffen. Mit 160,4 Mio. € übersteigen die Verkehrserlöse den geplanten Umsatz i.H.v. 157,5 Mio. € um 2,9 Mio. € (+1,8 %).

Aufgrund eines stärkeren Ist-Wachstums der URN-Poleinnahmen von 2,7 % im Vergleich zum Plan-Wachstum von 2,5 %, dem VVU-Beschlusses zur Demographie-Kennzahl sowie einem höheren Einnahmenanteil der rnv an den URN-Poleinnahmen als Ergebnis der Verkehrserhebungen anderer Verkehrsunternehmen ergibt sich bei den Erlösen aus Linienverkehr eine Plan-Ist-Abweichung von +2,8 Mio. €.

Mit +0,16 Mio. € liegt das Ist-Ergebnis des abgeschlossenen Geschäftsjahres nur geringfügig unter dem prognostizierten Ergebnis von +0,38 Mio. €. Die Abweichung gegenüber dem ursprünglichen Planwert resultiert insbesondere aus niedrigeren Überschüssen aus Finanzierungsvereinbarungen (./.0,4 Mio. €) und geringerem Aufwand aus Ertragsteuern (+0,2 Mio. €).

Im Geschäftsjahr 2017 wurden rnv-eigene Investitionen i. H. v. 10,8 Mio. € getätigt. Damit wurde das geplante Investitionsvolumen von 32,1 Mio. € lediglich zu 33,6 % ausgeschöpft. Das geringere Investitionsvolumen in 2017 basiert hauptsächlich auf der verzögerten Beschaffung von 80 neuen Bahnen (./.17,0 Mio. €) sowie geänderten Planungen bei Neubauvorhaben und Projektverzögerungen bei Bestandsbauvorhaben (./.4,9 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

Bei der Umsetzung ihrer ambitionierten Ziele baut die rnv auf das Engagement ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Daher setzt das Unternehmen auf eine kontinuierliche Steigerung seiner Arbeitgeberattraktivität. So bietet die rnv eine hohe Beschäftigungssicherheit und gute Arbeitsbedingungen. Im Ergebnis bestätigte eine Umfrage der Zeitschrift Focus sowie der Bewertungs- und Statistikplattformen Kununu und Statista der rnv den Erfolg ihrer Bemühungen, denn diese hatten im Frühjahr 2017 die rnv mit dem Siegel „Top Nationaler Arbeitgeber 2017“ ausgezeichnet.

Wachsende Anforderungen in einer sich schnell wandelnden Branche erforderten ebenso wie auch die demographische Entwicklung und der damit einhergehende Fachkräftemangel im Berichtsjahr 2017 eine Qualifizierungsoffensive für die neuen Aufgaben, die im Rahmen der Unternehmensstrategie „4x20=rnv 2020“ künftig erschlossen werden. Für die herausfordernden Aufgaben im Nahverkehr ist eine hohe Flexibilität und Bereitschaft in der täglichen Arbeit notwendig. Nur so können die vielfältigen Kundenwünsche und technischen Anforderungen gewährleistet werden. Durch vielfältige Möglichkeiten der Fort- und Weiterbildung konnte die rnv den hohen Ausbildungsstand der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Berichtsjahr 2017 weiterentwickeln und verbessern, sodass das Unternehmen auch für die Zukunft gut aufgestellt ist.

Im Geschäftsjahr 2017 standen insbesondere Themen zur Gesunderhaltung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Fokus der Arbeit. In diesem Zusammenhang unterstützte das Unternehmen die Belegschaft mit umfangreichen gesundheitsfördernden Maßnahmen (Job Fit), zahlreichen Betriebssport-Angeboten sowie Veranstaltungen für die Beschäftigten in der Freizeit zur Stärkung des Teamgefüges durch gemeinsame Aktivitäten.

In der Fortsetzung der engen Zusammenarbeit erarbeiteten die rnv und das Polizeipräsidium Mannheim zudem einen Maßnahmen- und Veranstaltungskatalog zur Gesundheitsförderung der Beschäftigten beider Institutionen. Neben zahlreichen sportlichen und fachlichen Veranstaltungen fand in diesem Rahmen auch eine gemeinsame Gesundheitswoche statt. Darüber hinaus konnte mit dem Aufbau der betrieblichen Sozialberatung eine vertrauliche Anlaufstelle für vielfältige Problemlagen der Beschäftigten geschaffen werden, die sehr gut angenommen wurde und die neben den Aktivitäten im betrieblichen Gesundheitsmanagement einen großen Anteil an der Verbesserung der Lebens- und Arbeitssituation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hat. Bezüglich der im Bundes- und Branchendurchschnitt sehr hohen Krankenstände konnte im vergangenen Jahr bereits eine Trendumkehr eingeleitet werden. Lag die Krankenquote in 2016 noch bei durchschnittlich 10,2 %, so war sie im Jahresdurchschnitt 2017 schon auf 9,8 % gesunken.

Vor dem Hintergrund einer öffentlich geführten Rassismus-Debatte, in deren Verlauf einzelne Mitarbeiter der rnv im Sommer 2017 mit schweren Vorwürfen konfrontiert worden waren, erfolgte eine beispiellose Transparenzoffensive mit dem Ziel der lückenlosen Aufklärung der Ereignisse im eigenen Haus. Im Zuge dessen beauftragte das Unternehmen nach Bekanntwerden der Vorwürfe eine externe Kommission mit den umfassenden Untersuchungen: In enger Zusammenarbeit mit einer internen Task Force, der Staatsanwaltschaft, der Wirtschaftsberatung Ernst & Young sowie einer eigens berufenen Ombudsfrau konnten die Geschehnisse aufgeklärt, bewertet und hieraus ableitend arbeitsrechtliche Schritte eingeleitet werden, um so der Fürsorgepflicht des Unternehmens gegenüber den Kunden und Mitarbeitern gerecht zu werden. Darüber hinaus richtete das Unternehmen eine Anlaufstelle ein, an die sich Betroffene wenden konnten und wo diese Unterstützung fanden. Die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen gegen einzelne Mitarbeiter wurden inzwischen eingestellt.

Im Zuge des internen Aufarbeitungsprozesses wurden Missstände aufgedeckt, die mit einem umfassenden Maßnahmenkatalog beseitigt werden sollen. So konnte beispielsweise noch im Berichtsjahr mit der Einrichtung eines Vielfalts-Managements begonnen werden, welches den Herausforderungen gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Trends Rechnung tragen soll. Dazu gehören unter anderem Demografische Entwicklung, Globalisierung, Wertewandel und Migration. Das Unternehmen hat den Wandel als Chance erkannt und beschreitet künftig neue Wege, welche die Wertschätzung von vielfältigen Be-

schäftigten fördern und die Zufriedenheit von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erhöhen. Dadurch soll mit unternehmenseigenen personellen Ressourcen ein Kulturwandel im Unternehmen eingeleitet werden.

Ein für die gesellschaftliche Verpflichtung der rnv besonderes Projekt wurde im Frühjahr 2017 mit der Einstellung von sieben Kriegsflüchtlingen als Fahrausweisprüfer initiiert. Durch die enge Kooperation mit den Agenturen für Arbeit und den Job-Centern in der Metropolregion Rhein-Neckar konnten hier mehrere Anforderungen gemeinsam gelöst werden. So erhielten diese neu eingestellten Fahrausweisprüfer, die u.a. aus den Ländern Syrien, Irak und Afghanistan nach Deutschland geflohen waren, Unterstützung beim Erlernen der deutschen Sprache durch das kostenfreie Angebot eines Sprachkurses. Weiterhin erfolgten auch die notwendigen fachlichen Schulungen sowie eine intensive Einarbeitung. Mit ihrer sozialen und sprachlichen Kompetenz erweitern jene neuen Kollegen die Möglichkeiten des unmittelbaren Austauschs mit den zahlreichen internationalen Fahrgästen in der Region.

Im ersten Jahr nach Einführung des Demographiemodells ist erkennbar, dass dieses von der Zielgruppe der über 55-jährigen Beschäftigten bereits gut angenommen wird. Mit verstärkten Informations- und Beratungsangeboten soll dazu beigetragen werden, dass das vorhandene Potenzial in den kommenden Jahren noch besser genutzt wird. Das Demographiemodell hat zu einem guten Teil der Neueinstellungen im Geschäftsjahr 2017 beigetragen und damit den Altersdurchschnitt der Beschäftigten in der rnv leicht abgesenkt. Insbesondere im Fahrdienst wurde die Personalkapazität deutlich aufgestockt, um auch hier für die kommenden Jahre einen hinreichenden Personaleinsatz zu gewährleisten. Die Ausbildungskapazitäten wurden dafür sowohl bei den Fahrerinnen und Fahrern als auch in den technischen Bereichen weiter erhöht.

Der sogenannten Zentralen Serviceeinheit sind konstant um die 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zugeordnet. Für diese zeitweise oder dauerhaft fahrdienst- beziehungsweise arbeitsplatzuntauglichen Kolleginnen und Kollegen vermittelt der Personalbereich alternative Einsatzmöglichkeiten und entwickelt neue Perspektiven im gesamten Unternehmen.

2.5.2 Kundenqualitätsmanagement

Durch die Sperrung der Planken im Zentrum Mannheims sowie die Baumaßnahme im Heidelberger Stadtteil Pfaffengrund waren viele Fahrgäste von Umleitungsverkehren betroffen, die zu Abweichungen im Regelverkehr führten. So konnten in Mannheim die Planken von März bis November 2017 als wichtige Achse im Herzen der Mannheimer Innenstadt nicht bedient werden. Nach der erfolgreichen Wiederinbetriebnahme schlossen sich übergangslos notwendige Gleiserneuerungen im Gesamtnetz von Mannheim und Ludwigshafen an, die erneut komplexe Umleitungen erforderten. Angesichts dieser besonderen Betriebszustände beurteilten die Fahrgäste die Leistungen der rnv besonders kritisch. Dennoch waren 2017 über 88 % der Fahrgäste mit den Leistungen der rnv insgesamt zufrieden.

Die Änderungen im Betriebsablauf zeichnen dafür verantwortlich, dass sich die erreichten Pünktlichkeitswerte im Jahr 2017 nicht positiv entwickelt haben. Waren in 2016 die Anpassungen im Mannheimer Liniennetz durch die Stadtbahn Mannheim Nord mit Startschwierigkeiten verbunden, konnten in 2017 die Umleitungsverkehre mit starker Belastung auf den Hauptachsen des ÖPNV in Mannheim operative Probleme und Behinderungen nicht verhindern. Die Stadtbahn Mannheim Nord absolvierte indes ihr erstes Jahr im Betrieb mit einer überdurchschnittlichen Fahrgaststeigerung und erhielt von den Fahrgästen gute Noten, wie durch eine Umfrage der Hochschule Heilbronn bestätigt wurde. Die allgemeine Zufriedenheit wurde auf einer Notenskala von 1 bis 5 durchschnittlich mit 2,3 bewertet, die Pünktlichkeit mit 2,8.

Während mit der Wiederherstellung der Gleise und Haltestellen in den Planken im November 2017 größere Eingriffe in den Betriebsablauf in Mannheim abgeschlossen wurden, wird für Heidelberg mit den Baumaßnahmen Kurfürstenanlage West, Eppelheim und Bahnstadt der Ausbau auch weiterhin für besondere Herausforderungen bei Betrieb und Kommunikation sorgen.

Durch umfangreiche Kommunikationsaktivitäten in unterschiedlichen Medien, die Vorankündigung von Baumaßnahmen in den Fahrzeugen und die Begleitung der Bauphasen durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor Ort wurden die Änderungen im Betriebsablauf bestmöglich vorbereitet und begleitet.

Hierdurch konnten Kundenkontakte erhöht und Beschwerden gleichzeitig stabilisiert werden. Die Herausforderung für die Zukunft wird auch weiterhin darin liegen, bei laufendem Betrieb die Infrastruktur an die neuen technischen und betrieblichen Anforderungen anzupassen, um hiermit auch weiterhin die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems zu erhalten und weitere Fahrgaststeigerungen zu ermöglichen.

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. Innerhalb des nächsten Jahrzehnts steht die Beschaffung von bis zu 114 neuen Stadtbahnen an, hierfür hat die rnv das Projekt „Rhein-Neckar-Tram 2020“ aufgesetzt. Im Jahr 2017 wurden in diesem Projekt die entscheidenden Weichenstellungen vorgenommen, indem die Finanzierung gesichert und die Ausschreibung durchgeführt wurde. Nachdem Ende des Jahres auch die Zustimmung der kommunalen Gremien erfolgte, ist für Anfang 2018 nun die Auftragserteilung für 80 neue Bahnen mit einer Option auf 34 weitere Fahrzeuge geplant. Die Auslieferung und Zulassung der ersten Neufahrzeuge ist für 2020 anvisiert.

Im Busfuhrpark hat die rnv die kontinuierliche Beschaffung von Fahrzeugen mit der umweltfreundlichen Euro-VI-Norm weitergeführt. 2017 wurden sechs neue Fahrzeuge in Dienst gestellt, so dass der Gesamtbestand an Euro-VI-Fahrzeugen sich zum Jahresende auf 31 Busse belief. Alle neuen Busse sind niederflurig, vollklimatisiert und mit Videoausrüstung ausgestattet.

Gleichzeitig hat die rnv eine weitere Verbesserung der Busflotte auf den Weg gebracht. Ein im Dezember 2017 mit Evobus abgeschlossener Kooperationsvertrag besiegelt das Vorhaben, ab Ende 2018 batteriebetriebene Elektrobusse im Liniendienst zu erproben. In Heidelberg und Mannheim werden unter anderem im Rahmen der Entwicklung der Konversionsgebiete sechs Busse zum Einsatz kommen, gegebenenfalls ein weiterer in Ludwigshafen. Als Übergangslösung werden alte Busse in den Jahren 2018 und 2019 gegen moderne Euro-VI-Busse getauscht, die mit neuartigen Hybrid-Modulen ausgestattet werden sollen, um die Bremsenergie effizient zu nutzen. Dieses Modul wird den Energieverbrauch um voraussichtlich 8 Prozent senken. Die Tochtergesellschaft V-Bus hat 2017 vier Euro-VI-Busse neu beschafft und dafür ältere Fahrzeuge mit niedrigeren Abgasnormen stillgelegt.

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

3.1 Prognosebericht

Zur Steigerung der Attraktivität des Verkehrsangebots verfolgt die rnv auch in den folgenden Jahren mit Nachdruck ihre Strategie, auf Basis eines stabilen Defizits ihren Kunden, den Fahrgästen in der Metropolregion Rhein-Neckar, die bestmöglichen Dienstleistungen zur Mobilität zu bieten.

Investitionen der Gesellschafter mit einem Volumen von nahezu 300 Mio. € in Infrastrukturmaßnahmen, wie z.B. die Fortsetzung des Mobilitätsnetzes Heidelberg, der Ausbau der Linie 10 in Ludwigshafen-Friesenheim und die vorläufige Erschließung der Konversionsflächen in Mannheim mit Elektro-Bussen sowie die Planung der anschließenden Stadtbahn-Anbindung, tragen maßgeblich dazu bei, dass die Steigerung der Attraktivität des Verkehrsangebots tatsächlich umgesetzt werden kann.

rnv-eigene Investitionen

In der am 29. November 2017 in der Gesellschafterversammlung verabschiedeten Wirtschafts- und Mehrjahresplanung ist der Investitionsplan der rnv in den nächsten Jahren vor allem durch die Beschaffung von 80 Bahnen eines neuen Typs sowie durch geplante Investitionen in die Standorte Heidelberg und Mannheim geprägt. Der rnv-Investitionsplan umfasst zwischen 2018 – 2022 ein Volumen von 387,7 Mio. €. Hierbei werden Zuschüsse von 15,7 Mio. € erwartet, so dass ein Netto-Investitionsvolumen von 372,0 Mio. € verbleibt.

Die rnv investiert in den kommenden fünf Jahren mit der Beschaffung der Rhein-Neckar-Tram über 200 Mio. € in die Erneuerung und Ausweitung der Bahnflotte, weitere Investitionen finden über den Planungszeitraum hinaus im Rahmen der Festbestellung bis 2024 und mit zusätzlichen Optionen bis 2027 statt. Hinzu kommt die kontinuierliche Modernisierung der Busflotte, für die ab 2020 ausschließlich Elektro-Busse beschafft werden sollen. Pilotprojekte zur nachhaltigen Mobilität mit Elektrobussen finden vorgelagert im Benjamin-Franklin-Village in Mannheim und in Heidelberg zur Erschließung der Altstadt statt. Zur Wartung, Instandhaltung und Abstellung von Bussen und Bahnen ist darüber hinaus die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Betriebshofstandorte, vor allem in Heidelberg und Mannheim, mit über 100 Mio. € geplant.

Erlössteigerungen

Für das Jahr 2018 erwartet die rnv weiter steigende **Verkehrserlöse** in Höhe von 163,5 Mio. €.

Die prognostizierten Erlöse aus **Linienverkehr** für 2018 belaufen sich auf 124,2 Mio. €. Es ist ein Wachstum der URN-Kasseneinnahmen von 2,8 % in 2018 und je 2,5 % in den Folgejahren unterstellt.

Unter Berücksichtigung der Umsetzung verschiedener Großprojekte, wie der laufenden Realisierung des Mobilitätsnetzes Heidelberg und des anstehenden Großprojekts der Stadtstraße Ludwigshafen sowie aus Effekten des Strategiemoduls „Modal Split“ (Akquise Jobticket, Ausbau Mobilitätszentralen), werden ab 2018 zusätzliche Mehreinnahmen von 0,4 Mio. € und in 2022 von 5,6 Mio. € gegenüber 2017 erwartet.

Bei den **Schwerbehindertenzuschüssen** ist in 2018 ein konstanter Wert von 6,5 Mio. € in der Planung enthalten.

Bei den Erlösen aus **Schülerzuschüssen** ist mit einem konstanten Niveau von rund 16,6 Mio. € p. a. bis 2022 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 Finanzierungsvereinbarungen um 0,1 Mio. € beruht vor allem auf gestiegenen Erlösen bei den Heidelberger **Finanzierungsvereinbarungen** der Linien 22 und 23 mit Eppelheim und Leimen (+0,2 Mio. €) und den Finanzierungsvereinbarungen der Linien 34 und 35 (+0,2 Mio. €) durch die Erhöhung des Ausgleichssatzes. Gegenläufig wirkt eine Reduzierung der Erlöse der OEG-Finanzierungsvereinbarung um 0,3 Mio. €.

Ergebnis

Das Ergebnis 2018 der rnv wird vor allem durch die Ergebnisse aus den Finanzierungsvereinbarungen mit den Nachbargemeinden der Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen sowie den Überschüssen aus Sonderverkehren bestimmt, gegenläufig wirkt der Ertragsteueraufwand. Die rnv prognostiziert für 2018 einen Überschuss von 0,5 Mio. €. Sowohl bei den Finanzierungsvereinbarungen der OEG als auch der HSB stehen die Ausgleichssätze für das Jahr 2018 bereits fest. 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

Mit der Unternehmensstrategie „rnv 2020“ entwickelt sich die Marke „rnv“ erfolgreich weiter am Mobilitätsmarkt der Metropolregion Rhein-Neckar.

Die sogenannten „4 x 20“-Ziele dieser Unternehmensstrategie beinhalten, die rnv jeweils 20 % innovativer, ökologischer und effizienter zu machen sowie 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 ableitend Leitlinien aufgestellt und einen Risikomanagement-Prozess etabliert.

Risikomanagementsystem

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

Die aktuelle Unternehmenssituation unterliegt in jedem Quartal einer regelmäßigen Risikorevision und Risikoanalyse. Neue wie alte Chancen und Risiken werden mit Potenzial, Eintrittswahrscheinlichkeit und möglichen Gegenmaßnahmen erfasst und fortlaufend in mehreren Ebenen plausibilisiert.

Der Chancen- und Risikobericht und die Kontrollen aus dem rechnungslegungsbezogenen Teil des internen Kontrollsystems werden der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat als Wirksamkeitsnachweis beider Systeme regelmäßig zur Verfügung gestellt.

Ausgewählte Risiken mit hohem Potenzial unterliegen 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 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 lag im Geschäftsjahr 2017 bei 76 Risiken (2016 bei 77 Risiken), grundsätzlich kategorisiert in 12 Risikofelder und aufgelistet nach den mit ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit gewichteten Schadenspotenzialen. Dieser Netto-Schadenswert des gesam-

ten rnv-Risikoinventars stieg im aktuellen Geschäftsjahr im Vergleich zum Vorjahr von 4,1 Mio. € auf 8,1 Mio. € stark an. Verursacht wurde dieser Anstieg nahezu ausschließlich durch die in der Grafik „Risikoentwicklung 2017“ dargestellten Risiken mit überdurchschnittlich hohem Potenzial.

Entwicklung der Risikokategorien im Geschäftsjahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr anhand des Netto-Schadenspotentials

	Gesamt-Risikoportfolio	Abläufe Technik	Personal Organisation	Rechtslage Umfeld	Strategie Politik Management	IT	Finanzen	Einkauf	Vertrieb Key Account
Entwicklung	➔	➔	↘	➔	↘	➔	↘	↘	➔
Risiken (Auszug)		Bauabwicklung Erneuerung Gebäude M7	Entwicklung Krankenstand	Marktbherrscher Lieferanten	Informationssicherheitsmanagement	Ausfall EDV Interplan	Umsatzsteuer Baugeschäft	Bahnbeschaffung 2020	Entwicklung Verbund-Einnahmen (URN)
		Begrenzungen Geschwindigkeit	Höherbewertung von Stellen	Ungeplanter Entfall Subunternehmer	Verluste aus Finanzierungsvereinbarungen		Liquiditätsrisiko		
		Ausfall Unterflurdrehmaschinen							
		Erhaltung Betriebshof Heidelberg							



Grafik : Risikoentwicklung 2017

Alle im Portfolio geführten Risiken werden als beherrschbar angesehen. Gegenwärtig liegen keine Hinweise auf Risiken vor, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand des Unternehmens gefährdet haben oder künftig gefährden könnten.

Exemplarisch ausgewählte Einzelrisiken

Entwicklung der URN-Einnahmen

Es besteht nach wie vor das Risiko, dass URN-Einnahmen geringer als geplant ausfallen, z.B. durch Stagnation oder Rückgang der Kasseneinnahmen in der Region aufgrund des demografischen Wandels oder aufgrund des Nachweises höherer P/PKM-Werte bei Mitbewerbern in Relation zur rnv. Die Einnahmen aus der Umverteilung der Verbunderlöse können ebenfalls durch Streiks mit Einnahmefällen oder auch durch nachträgliche Fehlerkorrekturen der URN beeinflusst werden.

Der Demographiefaktor wirkt im Einnahmen-Aufteilungsvertragsmodell stark zugunsten der Region/Peripherie.

Geschwindigkeitsbegrenzung (Langsamfahrstellen)

Sowohl in innenstädtischen Bereichen als auch in Umlandgemeinden erhöht sich die Fläche verkehrsberuhigter oder geschwindigkeitsreduzierter Zonen. Hinter diesen Geschwindigkeitsbegrenzungen ist das Bestreben der Verwaltungen erkennbar, das direkte Umfeld der Anwohner durch Beschränkungen im Verkehr sicherer zu machen und Lärmbelastigungen zu reduzieren.

Von diesen Beschränkungen ist z.B. bei Neueinrichtung einer Tempo-30 Zone der öffentliche Personennahverkehr direkt betroffen, weil hierdurch die auf höhere Geschwindigkeiten ausgelegten Umläufe nicht mehr eingehalten werden können und es zu Verspätungen kommt. Eine gleichbleibende Taktung kann dann nur durch einen erhöhten Fahrzeugeinsatz sichergestellt werden.

Bauabwicklung Erneuerung M7

Die mangelhafte Bauleistung bei der Renovierung des Gebäudes M7 auf dem Betriebshof Mannheim führte letztlich zur Kündigung des Vertrages mit der Baufirma. Zurzeit läuft ein Rechtsstreit um die Folgen der mangelhaften Bauleistung (Gutachter zur Schadensfeststellung, Neuausschreibung, zwischenzeitliche Sicherungsmaßnahmen, Behebung der Bauleistungsmängel), dessen Ausgang ungewiss ist.

Gleichzeitiger Ausfall der Unterflurdrehmaschinen

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

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

Marktbeherrschende Stellung von Lieferanten

Gerade im Schienenfahrzeugbereich ist durch zunehmende Spezialisierung der Kreis der Anbieter von Teilen, Komponenten oder Ersatzteilen oftmals eingeschränkt. Die rnv GmbH 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 nicht vorhersehbaren Sprüngen, deren Ursachen nicht sicher zu bestimmen sind. Die der Fahrpersonalbemessung zugrundeliegenden Annahmen können überschritten und der daraus entstehende Personalmangel ggf. 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 zurzeit in der Umsetzung.

Offenlegung umsatzsteuerlicher Sachverhalte gegenüber der Finanzverwaltung

Begleitet durch den steuerlichen Berater erfolgte im November 2017 (und damit nach Erstellung des Risikoberichts für das 4. Quartal 2017) die Offenlegung umsatzsteuerlicher Sachverhalte gegenüber der Finanzverwaltung. Bei besagten Sachverhalten handelt es sich zum einen um die bestehende umsatzsteuerliche Organschaft zwischen rnv und V-Bus, zum anderen um möglicherweise fehlerhafte bzw. zumindest abstimmungsbedürftige Abrechnungsbelege. Im Rahmen des Jahresabschlusses 2017 wurde für drohende Zinszahlungen eine Rückstellung über 40 T€ gebildet. Eine Stellungnahme der Finanzverwaltung zu den offengelegten Sachverhalten liegt bis zum Aufstellungsstichtag nicht vor.

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 waren. Für den Planungszeitraum bis zum 30. Juni 2022 hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 28. Juni 2017 eine Zielgröße von mindestens 2 Frauen im Aufsichtsrat und nach wie vor null für die Geschäftsführung beschlossen. Der Anteil der Frauen im Aufsichtsrat konnte mittlerweile auf 3 Frauen (15 %) gesteigert werden. Die Geschäftsführung hat in ihrer Sitzung vom 1. September 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. Der Frauenanteil hat zum 31. Dezember 2017 in der ersten Ebene 23,1 % und in der zweiten Ebene 22,2 % betragen. Das beschlossene Ziel konnte bei der ersten Ebene erreicht, bei der zweiten Ebene wegen zwischenzeitlich erfolgter Umorganisationsmaßnahmen und dem unvorhergesehenen Ausscheiden von Frauen nicht erreicht werden. In ihrer Sitzung am 30. Mai 2017 hat die Geschäftsführung daher für den Planungszeitraum bis 30. Juni 2022 beschlossen, eine am tatsächlichen Gesamtbeschäftigtenanteil der Frauen näher angelehnte Zielgröße in der ersten und zweiten Füh-

rungsebene von 25 % einheitlich für beide Führungsebenen zu verfolgen. Diese Zielgröße liegt deutlich über dem Beschäftigtenanteil von Frauen (22,2 %, Stichtag 31. Dezember 2017) und erscheint vor dem jetzt längeren Planungszeitraum von 5 Jahren realistisch erreichbar und einhaltbar zu sein, da sie nicht zu weit von der allgemeinen Beschäftigungsquote von Frauen im Unternehmen abweicht.

Mannheim, den 29. März 2018



Christian Volz
Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten



Martin in der Beek
Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten

Bilanz

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim
zum Stichtag 31.12.2017

Aktiva		31.12.2017	31.12.2016
	Anhang	in T€	in T€
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		5.900	3.070
Sachanlagen		127.808	135.958
Finanzanlagen		7.602	7.590
Summe Anlagevermögen		141.310	146.618
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	54.066	52.559
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	56.066	38.912
Flüssige Mittel	(4)	17.750	18.794
Summe Umlaufvermögen		127.882	110.265
Rechnungsabgrenzungsposten		1.499	1.365
Summe Aktiva		270.691	258.248

Passiva		31.12.2017	31.12.2016
	Anhang	in T€	in T€
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	10.500	10.500
Kapitalrücklage	(6)	44.919	44.919
Gewinnvortrag		4.981	4.950
Jahresüberschuss		162	31
Summe Eigenkapital		60.562	60.400
Fremdkapital			
Sonderposten	(7)	19	43
Rückstellungen	(8)	20.996	21.463
Verbindlichkeiten	(9)	186.330	173.735
Summe Fremdkapital		207.345	195.241
Rechnungsabgrenzungsposten	(10)	2.784	2.607
Summe Passiva		270.691	258.248

Gewinn- und Verlustrechnung

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

für das Geschäftsjahr vom 1.1.2017 bis 31.12.2017

		1.1.– 31.12.2017	1.1.– 31.12.2016
	Anhang	in T€	in T€
Umsatzerlöse	(11)	238.183	302.683
Bestandsveränderungen		2.029	-78.611
Aktivierte Eigenleistungen		1.783	1.320
Sonstige betriebliche Erträge	(12)	4.594	3.369
Gesamtleistung		246.589	228.761
Materialaufwand	(13)	155.484	144.960
Personalaufwand	(14)	51.139	45.235
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		15.451	16.273
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	20.110	17.364
Finanzergebnis	(16)	-4.096	-4.294
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(17)	119	540
Ergebnis nach Steuern		190	95
Sonstige Steuern	(18)	28	64
Jahresüberschuss	(19)	162	31

Anhang

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim
für das Geschäftsjahr vom 1.1.2017 bis 31.12.2017

Allgemeine Angaben

Die Gesellschaft wurde mit Gesellschafterbeschluss vom 8.5.2017 von Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) in Rhein-Neckar-Verkehr GmbH umfirmiert. Die Eintragung der Umfirmierung ins Handelsregister erfolgte am 9.6.2017.

Der Jahresabschluss der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH – im Folgenden rnv genannt – für das Geschäftsjahr vom 1.1.2017 bis 31.12.2017 ist nach den handelsrechtlichen Vorschriften für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt.

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

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

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

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

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

Bauten auf fremden Grundstücken	14–20 Jahre
Fahrzeuge für Personenverkehr	9–25 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	7–15 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3–13 Jahre

Geringwertige Wirtschaftsgüter mit Anschaffungskosten bis 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 beizulegenden Wert vorgenommen.

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

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

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 Demographiemodell erfolgt in Anlehnung an internationale Standards nach der sogenannten Projected Unit Credit Method (PUC-Methode). Bei der Bewertung der Rückstellungen wurde ein Rechnungszinssatz von 2,8 % p. a. (Sterbegeld und Jubiläen) bzw. 1,89 % p. a. (Demographie) 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.

V-Bus GmbH, Viernheim*
Zentralwerkstatt für Verkehrsmittel Mannheim GmbH (ZWM GmbH), Mannheim
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim

Die Jahresabschlüsse der V-Bus und der ZWM auf den 31.12.2017 sind zum Zeitpunkt der Erstellung des Anhangs geprüft, aber noch nicht festgestellt.

(2) Vorräte

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

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe
Unfertige Leistungen
Vorräte

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

Stand	Eigenkapital	Jahresergebnis	Anteil am Kapital
	in T€	in T€	in %
31.12.2017	1.406	85	100,0
31.12.2017	4.227	0	94,9
31.12.2016	235	21	22,0

* 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 erworben. Der wirtschaftliche Übergang der Geschäftsanteile erfolgte per 31.12.2016/01.01.2017.

Im Geschäftsjahr 2017 erfolgten außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 56 T€ auf das Sachanlagevermögen.

Verkehr GmbH) bestehen unfertige Leistungen (38.172 T€). Daneben beinhaltet die Position Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe in Höhe von 15.894 T€.

31.12.2017	31.12.2016
in T€	in T€
15.894	16.415
38.172	36.144
54.066	52.559

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen lassen sich im Wesentlichen in zwei Gruppen unterteilen, Forderungen aus dem Baugeschäft und Forderungen aus dem Verkehrsgeschäft. Innerhalb der Forderungen aus dem Baugeschäft sind insbesondere die Forderungen gegen das Altverkehrsunternehmen MV zu nennen. Diese betragen zum Bilanzstichtag 15.651 T€. Im Zeitpunkt der Inbetriebnahme einer Baumaßnahme wird dem Auftraggeber aufgrund gesetzlicher Anforderungen neben dem bereits auf dem jeweiligen Bauprojekt aufgelaufenen Ist-Kostenvolumen auch das für die Zukunft noch zu erwartende, prognostizierte Kostenvolumen in Rechnung gestellt, selbst wenn Bauleistungen von Subunternehmern noch nicht erbracht worden sind, diese aber nach Inbetriebnahme einer Baumaßnahme gemäß der aktuellen Projektplanung voraussichtlich noch anfallen werden. Durch diese vorverlagerte Abrechnung des Prognosekostenanteils einer Baumaßnahme bereits im Zeitpunkt der Inbetriebnahme werden entsprechende Forderungen und Umsatzerlöse ausgewiesen und die darauf fällige Umsatzsteuer abgeführt. Gleichzeitig werden aufwandsseitig die noch zu erwartenden, prognostizierten Baukosten durch entsprechende sonstige Rückstellungen abgegrenzt, so dass aus der beschriebenen Abrechnungssystematik der Bauleistungen kein Ergebniseffekt resultiert.

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

Die Gruppe der Forderungen aus dem Verkehrsgeschäft umfasst verschiedene Komponenten. Hierbei handelt es sich insbesondere um Forderungen aus Fahrgeldern (4.256 T€), Forderungen aus Finanzierungsvereinbarungen mit umliegenden Städten bzw. Kreisen (1.965 T€), Forderungen aus der Endabrechnung der Arbeitnehmerüberlassung gegen die MV (1.600 T€) sowie Forderungen aus Zuschüssen für die Schwerbehindertenbeförderung (1.552 T€).

Bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen handelt es sich im Wesentlichen um Darlehen an die Tochtergesellschaften ZWM (500 T€) und V-Bus (200 T€) sowie eine Umsatzsteuer-Forderung gegen V-Bus aus der bestehenden umsatzsteuerlichen Organschaft in Höhe von 233 T€.

Die Forderungen gegen Gesellschafter umfassen Forderungen aus der Erbringung von Baudienstleistungen (12.686 T€). Auch hier schlägt sich die Abrechnung zu Prognosekosten nieder. Weiterhin bestehen Forderungen aus der Endabrechnung der Arbeitnehmerüberlassung (2.230 T€), Forderungen aus der Kostenübernahme angefallener Planungskosten für den Betriebshof Heidelberg gegen die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB) (2.121 T€), Forderungen aus der Übernahme des verbleibenden rnv-Defizits (1.451 T€) sowie ein Ausgleichsanspruch für die von der ZWM aus dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag übernommenen Verluste (171 T€).

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen werden hauptsächlich Steuerforderungen (1.345 T€), Forderungen aus Schadensfällen (1.101 T€), Kautionsguthaben (770 T€), der Ausgleichsanspruch gegenüber der MV für den ZWM-Verlust 2017 (308 T€) sowie der Anspruch auf Mineralölsteuererstattung 2016 (184 T€) ausgewiesen.

	31.12.2017	31.12.2016
	in T€	in T€
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	32.310	30.167
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	984	543
Forderungen gegen Gesellschafter	18.659	2.197
Sonstige Vermögensgegenstände	4.113	6.005
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	56.066	38.912

Auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände wurden Einzelwertberichtigungen in Höhe von 264 T€ (Vorjahr: 369 T€) sowie Pauschalwertberichtigungen in Höhe von 20 T€ (Vorjahr: 20 T€) gebildet.

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

(4) Flüssige Mittel

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

	31.12.2017	31.12.2016
	in T€	in T€
Kassenbestand	890	765
Guthaben bei Kreditinstituten	16.860	18.029
Flüssige Mittel	17.750	18.794

(5) Gezeichnetes Kapital

Das Stammkapital der rnv beträgt 10,5 Mio. €. Hiervon hält die MKB Mannheimer Kommunalbeteiligungen GmbH (MKB, ehemals MVV GmbH) 49,99 %, die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB) 27,83 %, die Verkehrsbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH (VBL) 18,36 %, die Rhein-

Haardtbahn GmbH (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 31.12.2017 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 Abrechnung zu Prognosekosten (9,9 Mio. €), Rückstellungen für Personalverpflichtungen (6,0 Mio. €), Rückstellungen für ausstehende Rechnungen (2,9 Mio. €) sowie Rückstellungen für Haftpflichtversicherung (1,8 Mio. €) enthalten.

	31.12.2017	31.12.2016
	in T€	in T€
Steuerrückstellungen	0	29
Sonstige Rückstellungen	20.996	21.434
Rückstellungen	20.996	21.463

(9) Verbindlichkeiten

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

Von den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entfallen 19.662 T€ auf Verbindlichkeiten für bezogene Leistungen im Rahmen des Baugeschäfts sowie 586 T€ auf Verbindlichkeiten aus der Endabrechnung der Trasse für den Anteil OEG gegenüber der MV.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern beinhalten im Wesentlichen Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der HSB (1.900 T€) und der MKB (970 T€).

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen handelt es sich hauptsächlich um Verbindlichkeiten gegenüber der V-Bus aus der Durchführung von Linienverkehren (285 T€) und gegenüber der ZWM aus dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag (479 T€) und der Arbeitnehmerüberlassung (135 T€).

Die sonstigen Verbindlichkeiten betreffen durch die MV gewährte Darlehen (23.508 T€), Verbindlichkeiten im Rahmen von Sale-and-lease-back-Verträgen (4.246 T€), Steuerverbindlichkeiten (3.261 T€) und Verbindlichkeiten gegenüber der URN (2.586 T€).

	31.12.2017 31.12.2016		davon mit einer Restlaufzeit		
	gesamt		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
	in T€		in T€	in T€	in T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <i>im Vorjahr</i>	79.722 81.291		10.618 9.644	38.939 37.763	30.165 33.884
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen (davon gegenüber Gesellschaftern) <i>im Vorjahr</i> <i>(im Vorjahr davon gegenüber Gesellschaftern)</i>	41.718 (15.998) 33.176 (22.443)		41.718 (15.998) 33.176 (22.443)	0 (0) 0 (0)	0 (0) 0 (0)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <i>im Vorjahr</i>	26.991 22.100		26.991 22.100	0 0	0 0
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern <i>im Vorjahr</i>	3.236 2.867		3.236 2.867	0 0	0 0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen <i>im Vorjahr</i>	900 948		900 948	0 0	0 0
Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern) <i>im Vorjahr</i> <i>(im Vorjahr davon aus Steuern)</i>	33.763 (3.261) 33.353 (413)		8.075 (3.261) 5.605 (413)	8.322 (0) 8.227 (0)	17.366 (0) 19.521 (0)
Verbindlichkeiten im Vorjahr	186.330 173.735		91.538 74.340	47.261 45.990	47.531 53.405

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden in Höhe von 57.325 T€ durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen und in Höhe von 13.611 T€ durch Bürgschaften abgesichert.

Die Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der MV wurden in Höhe von 23.508 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	47.302	535
im zweiten bis fünften Jahr	161.258	1.978
mehr als fünf Jahre	192.995	1.549
Sonstige finanzielle Verpflichtungen	401.555	4.062

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 2017 beträgt etwa 38.049 T€ bei einem Beitragsatz von 5,70 % (bis 30.06.2017) bzw. 5,90 % (ab 01.07.2017) 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.– 31.12.2017	1.1.– 31.12.2016
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	160.379	153.458
Erlöse aus Bauleistungen	62.926	134.453
Sonstige Umsatzerlöse	14.878	14.772
Umsatzerlöse	238.183	302.683

In den sonstigen Umsatzerlösen sind u.a. folgende Sachverhalte enthalten:

Im Rahmen des Einnahmenaufteilungsmodells der URN wird ein Teil der Fahrgeldeinnahmen als Vertriebsanreiz verteilt. Dies bedeutet, dass die angeschlossenen Unternehmen auf die von ihnen erzielten Kasseneinnahmen eine Vorabzuscheidung in Höhe eines festgelegten Prozentsatzes erhalten. Diese beträgt im Berichtsjahr 8.436 T€.

An die MV wurden im Rahmen des Oberbauprogramms und des Programms höhengleicher Kreuzungen Kosten in Höhe von 2.148 T€ weiterbelastet.

(12) Sonstige betriebliche Erträge

	1.1.– 31.12.2017	1.1.– 31.12.2016
	in T€	in T€
Schadensersatz	1.765	1.748
Ausgleich rnv-Defizit	1.451	0
Übrige Erträge	1.378	1.621
Sonstige betriebliche Erträge	4.594	3.369

Im Geschäftsjahr 2017 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 647 T€ enthalten, die im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (479 T€), Erträge aus der Herabsetzung von Einzelwertberichtigungen (106 T€) sowie Buchgewinne aus Anlagenabgängen (57 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.– 31.12.2017	1.1.– 31.12.2016
	in T€	in T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	36.959	31.712
Aufwendungen für bezogene Leistungen	118.525	113.248
Materialaufwand	155.484	144.960

(14) Personalaufwand

Im Geschäftsjahr 2017 waren im Durchschnitt folgende Arbeitnehmer bei der rnv beschäftigt:

	2017	2016
	Anzahl	Anzahl
Kaufmännisches Personal	287	256
Technisches Personal	126	120
Fahrpersonal	545	489
Anzahl Mitarbeiter	958	865

Der Personalaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1.– 31.12.2017	1.1.– 31.12.2016
	in T€	in T€
Löhne und Gehälter	41.182	36.780
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung)	9.957	8.455
	(1.580)	(1.256)
Personalaufwand	51.139	45.235

(15) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	1.1.– 31.12.2017	1.1.– 31.12.2016
	in T€	in T€
Beiträge, Gebühren und Versicherungen	2.285	1.771
Mieten und Pachten	2.696	2.529
Werbung	1.567	1.459
Personal- und Sozialbereich	1.669	1.586
Dienstleistungsverträge	51	709
IT-Aufwendungen	3.245	2.324
URN-Eigenaufwand	2.435	2.173
Rechts- und Beratungskosten	2.178	1.634
Übrige Aufwendungen	3.984	3.179
Sonstige betriebliche Aufwendungen	20.110	17.364

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 642 T€ enthalten. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Buchverluste aus Anlagenabgängen (390 T€) und Abschreibungen auf in Vorjahren entstandene Forderungen (232 T€).

(16) Finanzergebnis

	1.1.– 31.12.2017	1.1.– 31.12.2016
	in T€	in T€
Erträge aus Verlustausgleichsanspruch	479	279
Aufwendungen aus Verlustübernahme ZWM	479	279
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	6	19
(davon verbundene Unternehmen)	(1)	(4)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	4.102	4.313
(davon Bankgebühren)	(185)	(199)
(davon Gesellschafter)	(12)	(0)
(davon verbundene Unternehmen)	(8)	(17)
(davon aus Rückstellungsaufzinsung)	(8)	(5)
Finanzergebnis	-4.096	-4.294

Gegenüber der ZWM besteht aufgrund des Ergebnisabführungsvertrags eine Verlustübernahmeverpflichtung. Gleichzeitig besteht ein vertraglicher Ausgleichsanspruch in Höhe des ZWM-Verlusts gegenüber den Altgesellschaftern der ZWM. 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 119 T€ (Vorjahr: 540 T€). Dabei handelt es sich in Höhe von 195 T€ um laufenden Ertragsteueraufwand und in Höhe von 76 T€ um gegenläufige, periodenfremde Erträge aus Ertragsteuern.

(18) Sonstige Steuern

Die Aufwendungen aus sonstigen Steuern in Höhe von 28 T€ (Vorjahr: 64 T€) umfassen laufende Aufwendungen aus Kraftfahrzeugsteuer in Höhe von 37 T€ und gegenläufige, periodenfremde Erträge aus Umsatzsteuer in Höhe von 9 T€.

(19) Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung vor, den Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2017 zusammen mit dem Gewinnvortrag auf neue Rechnung vorzutragen.

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 718 T€ Zahlungseingänge in Höhe von 210 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 2017 beträgt das vom Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar (ohne Umsatzsteuer) 403 T€.

	1.1.–31.12.2017
	in T€
Abschlussprüfungsleistungen	75
Andere Bestätigungsleistungen	40
Steuerberatungsleistungen	264
Sonstige Leistungen	24
Summe	403

Angaben gemäß § 285 Nr. 14 und 14a HGB

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

Der Einzelabschluss der rnv wird in den Konzernabschluss der MKB at-equity einbezogen. Die MKB ist in das Handelsregister des Amtsgerichts Mannheim unter HRB Nr. 1742 eingetragen. Sie stellt den Konzernabschluss für den größten und den kleinsten Kreis von Unternehmen auf. Der Konzernabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger offengelegt.

Angaben gemäß § 285 Nr. 29 HGB

Die rnv befindet sich in einer ertragsteuerlichen Organschaft mit der ZWM. Latente Steuern der ZWM sind grundsätzlich bei der rnv als Organträger zu berücksichtigen. Aus den Jahresabschlüssen der ZWM und der rnv auf den 31.12.2017 ergibt sich jeweils ein Überhang aktiver latenter Steuern. Entsprechend § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB wird bei der rnv auf die Bilanzierung aktiver latenter Steuern verzichtet. Der kombinierte unternehmensindividuelle Steuersatz beträgt 30 %.

Bei der ZWM bestehen per 31.12.2017 folgende temporäre Abweichungen zwischen Handels- und Steuerbilanz: Pensionsrückstellungen (passive latente Steuern), Rückstellungen für Altersteilzeit, Jubiläumsrückstellungen, Sterbegeldrückstellungen, Rückstellungen für das Demographiemodell (jeweils aktive latente Steuern). Verlustvorträge bestehen bei der ZWM lediglich aus vororganschaftlicher Zeit und finden daher keine Berücksichtigung für die Berechnung latenter Steuern.

Bei der rnv ergeben sich per 31.12.2017 folgende temporäre Abweichungen zwischen Handels- und Steuerbilanz: Beteiligungsansatz ZWM, Ausgleichsposten ZWM in der Steuerbilanz (jeweils passive latente Steuern), Sonderposten für Investitionszuschüsse in der Handelsbilanz, Jubiläumsrückstellungen, Sterbegeldrückstellungen, Rückstellungen für das Demographiemodell, Rückstellungen für Haftpflichtversicherung (jeweils aktive latente Steuern). Die rnv verfügt per 31.12.2017 über einen körperschaftsteuerlichen Verlustvortrag i.H.v. 432 T€.

Haftungsverhältnisse gemäß § 251 HGB

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

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

Nachtragsbericht

Nach dem Bilanzstichtag sind keine Vorgänge von wesentlicher Bedeutung für das Geschäftsjahr 2017 eingetreten.

Organe der Gesellschaft

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

Aufsichtsrat

Gabriele Baier

(ab 11.12.2017)
Freiberufliche Dipl.-Biologin

Thomas Blase

Freigestellter Betriebsrat 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

Thomas Hornung

(von 4.4.2017 bis 30.11.2017)
Büroleiter des Bundestagsabgeordneten Nikolas Löbel (CDU)

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

MdB
Geschäftsführer der Löbel Projektmanagement GmbH

Hans Mindl

Rentner

Hermann Pfisterer

Beauftragter für Abfall und Entsorgung bei der rnv

Lothar Quast

Bürgermeister der Stadt Mannheim

Sabine Schlorke

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

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 29. März 2018



Christian Volz



Martin in der Beek

Anlagenspiegel

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim Entwicklung des Anlagevermögens

Immaterielle Vermögensgegenstände

	Bruttowerte 01.01.2017	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	11.115	1.173	-180	3.700	-40

Sachanlagen

	Bruttowerte 01.01.2017	Investitionen Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschüsse
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Grundstücke u. Bauten (einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken)	5.958	95	-19	31	-25
Fahrzeuge für Personenverkehr	157.654	2.322	-1.523	368	-84
Technische Anlagen und Maschinen	24.545	1.429	-842	288	0
Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäftsausstattung	17.784	1.453	-1.656	1.438	-84
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	12.979	4.285	0	-5.825	0
Summe	218.920	9.584	-4.040	-3.700	-193
Gesamt immaterielle Vermögens- gegenstände und Sachanlagen	230.035	10.757	-4.220	0	-233

Finanzanlagen

	Bruttowerte 01.01.2017	Investitionen Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschüsse
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Anteile an verbundenen Unternehmen	7.563	10	0	0	0
Beteiligungen	27	2	0	0	0
Sonstige Ausleihungen	0	0	0	0	0
Summe	7.590	12	0	0	0
Gesamt Anlagen	237.625	10.769	-4.220	0	-233

Bruttowerte 31.12.2017	Abschreibungen 01.01.2017	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2017	Nettowerte 31.12.2017	Nettowerte 31.12.2016
in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
15.768	8.045	1.993	-179	9	9.868	5.900	3.070

Bruttowerte 31.12.2017	Abschreibungen 01.01.2017	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2017	Nettowerte 31.12.2017	Nettowerte 31.12.2016
in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
6.040	1.956	405	-14	1	2.348	3.692	4.002
158.737	56.539	9.145	-1.523	21	64.182	94.555	101.115
25.420	13.178	1.990	-487	-84	14.597	10.823	11.367
18.935	11.289	1.918	-1.624	53	11.636	7.299	6.495
11.439	0	0	0	0	0	11.439	12.979
220.571	82.962	13.458	-3.648	-9	92.763	127.808	135.958
236.339	91.007	15.451	-3.827	0	102.631	133.708	139.028

Bruttowerte 31.12.2017	Abschreibungen 01.01.2017	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2017	Nettowerte 31.12.2017	Nettowerte 31.12.2016
in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
7.573	0	0	0	0	0	7.573	7.563
29	0	0	0	0	0	29	27
0	0	0	0	0	0	0	0
7.602	0	0	0	0	0	7.602	7.590
243.941	91.007	15.451	-3.827	0	102.631	141.310	146.618

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 (bis 9. Juni 2017: Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)), Mannheim, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017 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. 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 3. April 2018

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Bauer
Wirtschaftsprüfer

Schröder
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2017 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 2018 und die nähere Zukunft eingehend behandelt. Neben den Präsentationen und Unterlagen der Sitzungen gingen uns mündliche und schriftliche Berichte über bedeutende Vorgänge, insbesondere auch bezüglich der gegenüber der rnv erhobenen Rassistenvorwürfe und der erfolgten Maßnahmen, sowie notwendige Beschlüsse zu.

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

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

Herr Thomas Hornung hat sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt und ist am 01.12.2017 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Frau Gabriele Baier wurde am 11.12.2017 im Gemeinderat der Stadt Mannheim als Nachfolgerin für Herrn Hornung gewählt und in den Aufsichtsrat der rnv GmbH entsandt.

Schwerpunkthemen der Beratungen

Beratungsschwerpunkte in den Aufsichtsratssitzungen waren die Einleitung des europaweiten Vergabeverfahrens zur Beschaffung von bis zu 114 Stadtbahnfahrzeugen, die Änderung der Firmierung, der Aufgabenkatalog und Bestellung eines Arbeitsdirektors, die Finanzierung des Betriebshofes Heidelberg, die Planungskosten für die Erweiterung des Betriebshofes Mannheim, die Beteiligung der rnv an der Baden-Württemberg-Tarif GmbH, die Investition für die Vertriebstechnologie Fahrscheinautomaten, die Zielgrößen nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst für die Zusammensetzung des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung der rnv, die Neuorganisation des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar, 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 2017 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 Aufsichtsrats-sitzung vorgelegt. Der Aufsichtsrat hat diese Unterlagen ge-prüft und im Beisein der Wirtschaftsprüfer umfassend erörtert. Aufgrund unserer eigenen Prüfung erheben wir keine Einwän-de und schließen uns den Prüfungsergebnissen der KPMG AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Mainz, an. Der Aufsichtsrat billigte den Jahresabschluss 2017 und den Lagebericht in seiner Sitzung am 20. Juni 2018 und empfahl der Gesellschafterver-sammlung, 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 2018



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 93
Telefax: 0621 465 34 90
presse@rnv-online.de

mssw

Print-Medien Service Südwest GmbH
Ludwigshafen
www.mssw-online.de

Fotos

Nikola Neven Haubner
www.haubnerfotografie.de

Umschlag, Seite 2 und Seite 13
Ben Van Skyhawk
www.benvanskyhawk.com

Gestaltung

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

Druck

ABT Print und Medien GmbH | Weinheim
Auflage: 450
Gedruckt mit 100 % Ökostrom
und Ökofarben.